

Estensione dell'EU ETS al settore marittimo

A cura di: Eugenio Puddu (Partner, Deloitte & Touche S.p.A.),
Luca Moretto (Partner, Deloitte & Touche S.p.A.),
Davide Macciò (Senior Manager, Deloitte & Touche S.p.A.).



Normativa
di riferimento

Normativa

Come riportato nel [Portale EU ETS](#) del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ("MASE"), la [Direttiva \(UE\) 2023/959](#) ha esteso l'ambito del sistema European Emission Trading System (EU ETS), includendo gli obblighi derivanti dalla [Direttiva 2003/87/CE](#) alle emissioni generate dal trasporto marittimo. Analogamente, il [Regolamento \(UE\) 2015/757](#), che riguarda già il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica prodotte dal trasporto marittimo, è stato modificato per espandere corrispondentemente il suo ambito, incorporando nuovi tipi di navi e ulteriori gas serra.

L'integrazione di nuovi tipi di navi nel sistema EU Monitoring, Reporting, Verification ("MRV") e l'introduzione del settore marittimo nell'EU ETS avverranno gradualmente, secondo il seguente calendario:

- Le emissioni di gas serra prodotte dal 2024 da navi con stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate durante i viaggi per il trasporto di passeggeri o merci a scopi commerciali (già soggette agli obblighi di monitoraggio e comunicazione previsti dal regolamento (UE) 2015/757) saranno incluse nel campo di applicazione dell'EU ETS a partire dal 2024 e soggette agli obblighi di compensazione a partire dal 2025.
- Le emissioni di gas serra prodotte da navi offshore con stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate saranno incluse nel campo di applicazione del regolamento (UE) 2015/757 e soggette agli obblighi di monitoraggio e comunicazione a partire dal 1° gennaio 2025. Tali emissioni saranno incluse nel campo di applicazione dell'EU ETS a partire dal 1° gennaio 2027 e soggette agli obblighi di compensazione a partire dal 2028.
- Le emissioni di gas serra prodotte da navi da carico e navi offshore, con stazza lorda inferiore a 5.000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate, durante i viaggi per il trasporto di merci a scopi commerciali saranno incluse nel campo di applicazione del regolamento (UE) 2015/757 e soggette agli obblighi di monitoraggio e comunicazione a partire dal 1° gennaio 2025; la Commissione esaminerà la possibilità della loro inclusione nel campo di applicazione dell'EU ETS entro la fine del 2026.

Gli obblighi di compensazione si applicano alla totalità (100%) delle emissioni delle navi che intraprendono viaggi da un porto situato sotto la giurisdizione di uno Stato membro a un porto situato sotto la giurisdizione di un altro Stato membro, e delle navi all'interno di un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Le emissioni delle navi che intraprendono viaggi tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro, sono invece conteggiate solo al 50%. Le emissioni così calcolate (100% o 50%), sono poi soggette all'obbligo di compensazione secondo un calendario progressivo, salvo le deroghe previste dalla direttiva.

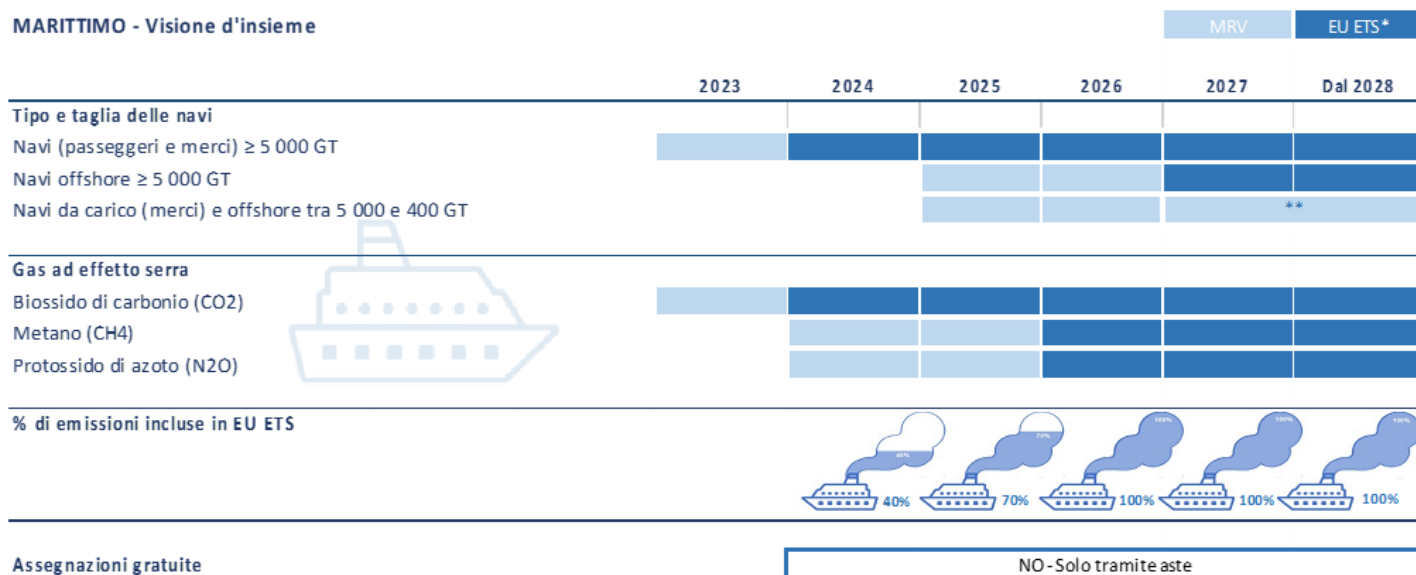
Nel 2025, le compagnie di navigazione sono tenute a compensare quote corrispondenti solo al 40% delle emissioni verificate e comunicate per il 2024. Tale percentuale aumenta al 70% nel 2026 per le emissioni comunicate per il 2025 e al 100% dal 2027 per le emissioni comunicate per il 2026 e negli anni successivi.

Per quanto riguarda le emissioni di gas serra incluse nel campo di applicazione del sistema MRV, a partire dal 2024 gli obblighi di monitoraggio e comunicazione sono estesi alle emissioni di metano e di ossido di azoto. Le emissioni di gas serra sono soggette agli obblighi di compensazione previsti dalla Direttiva EU ETS secondo il seguente calendario:

- biossido di carbonio: dal 1° gennaio 2025 (periodo di riferimento 2024);
- metano e ossido di azoto: dal 1° gennaio 2027 (periodo di riferimento 2026).

Il sottostante diagramma, tratto dal sito del MASE, sintetizza i requisiti citati in precedenza:

MARITTIMO - Visione d'insieme



*L'assegnazione di quote e l'applicazione degli obblighi di restituzione per le attività di trasporto marittimo si applicano al 100% delle emissioni delle navi che effettuano tratte intra UE e all'interno di uno Stato membro e al 50% delle emissioni delle navi che effettuano tratte tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro.

**Potenziale inclusione in EU ETS

I soggetti tenuti agli obblighi di monitoraggio, comunicazione e restituzione di quote sono le società di navigazione, definite come "l'armatore o qualsiasi altra organizzazione o persona, come il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave dall'armatore e che, così facendo, ha accettato di assumere tutti i compiti e le responsabilità imposti dal Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 336/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio". Entro il 1° febbraio 2024, la Commissione adotta, con un atto di esecuzione, la lista delle società di navigazione che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, specificando l'autorità nazionale di riferimento cui sono state assegnate sulla base dei criteri stabiliti dalla direttiva.

Il processo prevede che le compagnie di navigazione inviano all'autorità nazionale di riferimento il Piano di monitoraggio verificato da un verificatore, o le sue modifiche, secondo quanto previsto dal regolamento (UE) 2015/757 e dai relativi atti delegati e di esecuzione. A partire dal 2025, entro il 31 marzo di ogni anno, le compagnie di navigazione presentano all'autorità di riferimento competente, alle autorità degli Stati di bandiera interessati e alla Commissione, la relazione verificata da un verificatore sulle emissioni dell'anno precedente per ogni nave sotto la loro responsabilità. Entro la stessa data, le compagnie comunicano esclusivamente all'autorità di riferimento competente i dati aggregati verificati da un verificatore sulle emissioni a livello di compagnia relative all'anno precedente. La scadenza per la compensazione delle quote è fissata al 30 settembre di ogni anno, a partire dal 2025.

Il sottostante diagramma, tratto dal sito del MASE, sintetizza il calendario di comunicazione e restituzione:



Implicazioni e
supporto di Deloitte

Implicazioni

Le quote di emissione costituiscono uno strumento per la riduzione dei gas ad effetto serra, inserite nel sistema comunitario denominato European Emission Trading System (EU ETS), principale strumento adottato dall'Unione Europea, in attuazione del Protocollo di Kyoto, per ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energivori, ossia i settori industriali caratterizzati da maggiori emissioni. Il Sistema è stato istituito dalla Direttiva 2003/87/CE e successive modificazioni (Direttiva ETS) e traspone in Europa, per gli impianti industriali, per il settore della produzione di energia elettrica e termica, per gli operatori aerei e ora anche per il settore marittimo, il meccanismo di *cap-and-trade* introdotto a livello internazionale dal Protocollo di Kyoto.

Le quote di emissione hanno validità pluriennale e sono utilizzabili per adempiere all'obbligo dell'anno cui si riferiscono e a quello degli anni successivi, in linea con le previsioni della normativa di riferimento. Con riferimento al settore marittimo possono pertanto verificarsi due casi:

Quantità di quote relative alle emissioni effettive dell'esercizio	>	(+ quote acquistate in eccesso in anni precedenti e riportate a nuovo +/- quote acquistate/vendute sul mercato nell'anno stesso)*	=	Surplus di emissione
Quantità di quote relative alle emissioni effettive dell'esercizio	<	(+ quote acquistate in eccesso in anni precedenti e riportate a nuovo +/- quote acquistate/vendute sul mercato nell'anno stesso)*	=	Deficit di emissione

*(il meccanismo EU ETS del settore marittimo non prevede l'assegnazione gratuita di quote).

L'ampliamento dell'EU ETS al settore marittimo richiede ai soggetti obbligati di stabilire i criteri per la registrazione contabile, la classificazione e la valutazione delle quote di emissione di gas serra e delle relative obbligazioni di compensazione nel proprio bilancio annuale, nonché le informazioni da presentare nella nota integrativa. I redattori di bilanci preparati secondo i principi contabili nazionali emessi dall'OIC possono fare riferimento al documento OIC 8 *Le quote di emissione di gas serra*.

In base a tale principio, i costi relativi all'obbligo di consegnare le quote di emissione all'autorità nazionale competente sono rilevati per competenza, nell'esercizio in cui sorge l'obbligo, in proporzione alle emissioni di gas ad effetto serra prodotte nell'esercizio stesso. In sede di redazione del bilancio d'esercizio, la società iscrive nel passivo dello stato patrimoniale una passività verso l'autorità nazionale competente, in contropartita alla rilevazione a conto economico dei relativi costi maturati per competenza.

Qualora a fine esercizio si sia in presenza di un deficit di emissione, come prima definito, la società rileva l'onere residuo da sostenere per le quote di emissione non ancora acquistate, in contropartita alla passività verso l'autorità nazionale competente. Questa voce è un debito in natura, rappresentativo dell'obbligo di consegnare beni (le quote di emissione) diversi da fondi liquidi all'autorità nazionale competente, derivante da un'obbligazione attuale, certa nell'esistenza, determinata nell'ammontare (in termini di numero di quote di emissione da restituire) e nella tempistica di adempimento (coincidente con la data di consegna delle quote di emissione all'autorità nazionale competente).

Qualora, invece, si sia in presenza di un surplus di emissione, se lo stesso si riferisce a quote acquistate in eccesso sul mercato, la società rileva alla chiusura dell'esercizio un risconto attivo in misura pari ai costi da rettificare, in quanto di competenza dell'esercizio successivo.

Se l'acquisto delle quote di emissione necessarie all'adempimento dell'obbligo avviene successivamente alla chiusura dell'esercizio di competenza, al momento dell'acquisto, si rileva l'eventuale sopravvenienza attiva (o passiva) pari alla differenza tra il valore della passività iscritta in bilancio nell'esercizio di competenza ed il valore di acquisto sul mercato. La consegna delle quote di emissione

all'autorità nazionale competente per l'assolvimento dell'obbligo riferito all'anno precedente non comporta alcuna rilevazione contabile, dal momento che tutti gli impatti economici e patrimoniali sono già riflessi, per competenza, nel bilancio dell'esercizio in cui è sorto l'obbligo. In termini di valutazione, i debiti in natura sono esposti al valore corrente dei beni cui si riferiscono. I debiti verso l'autorità nazionale competente, quindi, sono iscritti al valore di mercato delle quote di emissione alla data di chiusura dell'esercizio.

I redattori di bilanci preparati secondo i principi contabili IAS/IFRS devono invece sviluppare una *accounting policy* in linea con il *framework* dei principi contabili internazionali, dato che non esiste un principio specificamente dedicato al trattamento contabile delle quote di emissione. In assenza di indicazioni, nella prassi si sono sviluppati diversi approcci per tenere conto dei diritti e degli obblighi derivanti dalla partecipazione a degli schemi di *compliance*. La tabella seguente, predisposta dallo IASB nel giugno 2024 a seguito di una *survey*, evidenzia i tre approcci principali utilizzati per la contabilizzazione di meccanismi *cap-and-trade* da parte di entità che predispongono il bilancio in base agli IFRS¹.

	'Emissions rights' approach	'Government grant' approach	'Net liability' approach
Quote	Le quote sono rilevate come attività immateriali, valutate inizialmente al fair value e successivamente al costo o al fair value in applicazione dello IAS 38 - <i>Intangible Assets</i> ² .		Le quote sono rilevate come attività immateriali e valutate inizialmente e successivamente al costo. Le quote assegnate gratuitamente sono solitamente rilevate a un importo nominale (<i>N/A al settore marittimo, in considerazione del fatto che non vi sono quote assegnate gratuitamente</i>)
Government grant (<i>N/A al settore marittimo, in considerazione che non vi sono quote assegnate gratuitamente</i>)	Qualsiasi differenza tra l'importo pagato per le quote e il loro fair value è contabilizzata come un contributo pubblico, in applicazione dello IAS 20 - <i>Accounting for Government Grants and Disclosure of Government Assistance</i> . Il contributo è rilevato come <i>deferred revenue</i> nello stato patrimoniale e successivamente rilevato come provento su base sistematica lungo il periodo di <i>compliance</i> .		N/A
Passività	Viene rilevata una passività quando sono effettuate le emissioni, misurata in base allo IAS 37 - <i>Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets</i> , per un importo pari alla migliore stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione.	Viene rilevata una passività quando sono effettuate le emissioni, misurata sulla base del valore contabile delle quote detenute. Se le emissioni effettuate superano le quote detenute, la porzione di passività in eccesso viene misurata sulla base del valore di mercato delle quote necessarie per estinguerla.	Viene rilevata una passività quando sono effettuate le emissioni, misurata sulla base del valore contabile delle quote detenute. Se le quote detenute sono iscritte a zero e sono sufficienti a coprire le emissioni effettuate, la passività è anch'essa iscritta a zero. (<i>N/A al settore marittimo, in considerazione del fatto che non vi sono quote assegnate gratuitamente</i>) Inoltre, se l'entità detiene quote pari alla passività per le emissioni, l'effetto sulle attività nette è nullo.

¹ Fonte: Staff paper 10B IASB meeting 10 giugno 2024.

² Il paper dello IASB riporta anche che alcune entità hanno classificato le quote come rimanenze, in applicazione del principio contabile IAS 2 – *Inventories*.

Ulteriori complessità potrebbero emergere nei casi in cui le compagnie di navigazione, nell'ambito di accordi di *time charter* o *bareboat* (tipologie contrattuali tipiche dell'industria marittima), stabiliscano che il cliente/locatario debba coprire i costi per la compensazione delle emissioni, o definiscano che tali entità debbano consegnare direttamente alla compagnia di navigazione le quote correlate alle emissioni generate.

Il trattamento contabile di questi accordi deve essere analizzato alla luce dei requisiti applicabili ai contratti di *time charter* e *bareboat*, in base al framework contabile di riferimento:

Principi contabili italiani

- OIC 34 – Ricavi

Principi contabili internazionali

- IFRS 15 - *Revenue from Contracts with Customers*
- IFRS 16 - *Leases*

Supporto di Deloitte

In risposta all'estensione dell'EU ETS al settore marittimo, Deloitte è in grado di fornire un supporto alle compagnie di navigazione su diversi ambiti, tra cui:

- L'assistenza nella definizione di procedure adeguate;
- L'assistenza nella definizione dei trattamenti contabili più idonei, tenendo conto sia dei requisiti del framework contabile di riferimento (IFRS o principi contabili italiani), che delle specificità del business;
- L'assistenza nella preparazione dell'informativa di bilancio.

Contatti



Eugenio Puddu

Equity Partner

Tel: +39 0105317068

Mobile: +39 3357741916

Email: epuddu@deloitte.it



Luca Moretto

Partner

Tel: +39 011 5597631

Mobile: +39 348 2437557

Email: lmoretto@deloitte.it



Davide Macciò

Senior Manager

Tel: +39 0105317028

Mobile: +39 3474385622

Email: dmaccio@deloitte.it

Deloitte.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTTL”), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the “Deloitte organization”). DTTL (also referred to as “Deloitte Global”) and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more.