

N. 315

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2009/30/CE, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 4 giugno 2010, n. 96)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 28 dicembre 2010)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI D 193/10

Roma, **28 DIC. 2010**

On. Presidente,

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2009/30/CE, che modifica la direttiva 98/70/CE, per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 22 dicembre 2010.

In considerazione dell'imminente scadenza della delega Le segnalo, a nome del Governo, l'urgenza dell'esame del provvedimento da parte delle competenti Commissioni parlamentari pur se privo del parere della Conferenza Unificata, che mi riservo di trasmettere non appena sarà da me acquisito.

*con i pr. eletti
M. M.*

Sen.
Renato Giuseppe SCHIFANI
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

Schema di decreto di attuazione della direttiva 2009/30/CE che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

I. Introduzione.

Il presente schema di decreto legislativo é stato predisposto sulla base della legge comunitaria 4 giugno 2010, n. 96, al fine di recepire nell'ordinamento interno la direttiva 2009/30/CE, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE.

La direttiva 2009/30/CE, al fine di contribuire all'attuazione delle strategie comunitarie sulla qualità dell'aria e sui cambiamenti climatici, ha come obiettivo la riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e di gas ad effetto serra prodotte dai combustibili utilizzati nei trasporti stradali e non stradali.

In particolare, la direttiva prevede :

- l'aggiornamento delle vigenti specifiche dei carburanti per autotrazione (contenute nella direttiva 98/70/CE), fissate ai fini della riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera. Tali specifiche sono oggi inserite nel decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66;

- il riordino della disciplina relativa alle caratteristiche ambientali dei combustibili usati per la navigazione interna (contenuta nella direttiva 99/32/CE). Tale disciplina é oggi inserita sia nel decreto legislativo n. 66 del 2005, sia nella parte quinta, titolo III, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

- l'introduzione, ex novo, di un sistema diretto ad assicurare la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte nel ciclo di vita dei carburanti e la definizione di criteri di sostenibilità per i biocarburanti. Tale sistema prevede:

a) l'obbligo per chi immette al consumo i combustibili per il trasporto di monitorare le emissioni di gas serra prodotte nel loro ciclo di vita. Le emissioni prodotte durante il ciclo di vita si intendono calcolate dall'estrazione del petrolio (per combustibili di origine fossile) e dalla coltivazione della materia prima (per i) passando per la produzione degli intermedi e dei combustibili finiti fino all'utilizzo nei veicoli;

b) l'introduzione, per i combustibili per il trasporto, di un obiettivo di riduzione al 2020 delle emissioni di gas serra prodotte nel loro ciclo di vita. Tali emissioni, riferite al combustibile venduto

nel 2020, e calcolate come emissioni medie per unità di energia, non dovranno superare il 94% del valore medio comunitario di emissioni per unità di energia associato ai combustibili venduti nel 2010. In quest'ultimo valore sono incluse solo le emissioni della parte fossile;

c) l'introduzione dei criteri di sostenibilità che devono essere rispettati per i biocarburanti contenuti nei combustibili immessi al consumo nel caso i risparmi di emissioni ad essi associati siano conteggiati al fine del raggiungimento dell'obiettivo;

d) la definizione dei criteri di sostenibilità che riguardano il risparmio minimo di emissioni gas-serra rispetto al corrispondente combustibile fossile, da calcolare secondo una specifica metodologia, e la localizzazione della coltivazione delle materie prime che non deve essere né in aree ad elevata biodiversità né ad elevato stock di carbonio;

e) l'introduzione, a carico del produttore o importatore del biocombustibile, dell'obbligo di fornire documentazione verificata da terzi a riprova del rispetto dei criteri di sostenibilità:

Al fine di recepire le disposizioni della direttiva sono state previste, innanzitutto, modifiche ed integrazioni al decreto legislativo n. 66 del 2005, relativo alle specifiche ambientali di benzina e combustibile diesel. Sono state, inoltre, modificate alcune disposizioni del titolo III della parte quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, sul tenore di zolfo dei combustibili delle navi e sono stati effettuati limitati interventi di coordinamento su altri provvedimenti collegati.

Lo schema di decreto si compone di tre articoli in cui si prevedono la modifica del decreto legislativo n. 66 del 2005 (articolo 1), le disposizioni transitorie e di coordinamento, ivi inclusa la modifica di altri provvedimenti collegati (articolo 2) e l'invarianza della spesa (articolo 3). Si prevede, inoltre, un allegato unico contenente la revisione dei vigenti allegati I, II e V del decreto legislativo n. 66 del 2005 e l'aggiunta di un nuovo allegato V-bis sul calcolo delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti.

II. Le disposizioni del decreto di attuazione.

Articolo 1, comma 1. Lo schema di decreto all'esame modifica il campo di applicazione del decreto legislativo n. 66 del 2005, per effetto dell'attuazione della direttiva 2009/30/CE, specificando che le nuove disposizioni si applicano alle benzine utilizzate nei veicoli e ai combustibili diesel utilizzati da veicoli, da macchine mobili non stradali, da trattori agricoli e forestali, da imbarcazioni da diporto e da altre navi della navigazione interna.

Nel nostro ordinamento, peraltro, l'articolo 292, comma 2, lett. e)-f), del decreto legislativo n. 152 del 2006 aveva già previsto che l'olio diesel ed il gasolio utilizzati per la navigazione su fiumi, canali, laghi e lagune fossero equiparati al combustibile diesel e sottoposti al decreto legislativo n. 66 del 2005.

In aderenza con la direttiva 2009/30/CE (che ha inteso riunire nella direttiva 98/70/CE sui carburanti per autotrazione anche le norme sui combustibili della navigazione interna), si è in tutti i casi proceduto a trasferire nell'ambito del decreto legislativo n. 66 del 2005 i riferimenti alla navigazione interna contenuti oggi nella parte quinta, titolo III, del decreto legislativo n. 152 del 2006. Tale titolo III disciplinerà, pertanto, tra i combustibili per autotrazione, solo quelli utilizzati nella navigazione marittima.

Resta fermo, come previsto, che si applica la disciplina dei combustibili marittimi (piuttosto che il decreto legislativo n. 66 del 2005) nel caso in cui le imbarcazioni da diporto o altre navi della navigazione interna siano utilizzate in mare.

Tale aggiornamento del campo di applicazione non si traduce in alcun nuovo onere per la pubblica amministrazione, in quanto si limita a trasferire nel decreto legislativo n. 66 del 2005 disposizioni relative a caratteristiche dei combustibili che già attualmente sono in vigore e soggette a verifiche e controlli (i quali continueranno pertanto ad essere effettuati in futuro nello stesso numero e con le stesse modalità di oggi).

Articolo 1, comma 2. Introduce nuove definizioni in conformità alla direttiva.

Articolo 1, comma 3. Sostituisce l'articolo 3 del decreto legislativo n. 66 del 2005 relativo alle benzine .

In primo luogo, introduce la commercializzazione di benzina con un contenuto di etanolo fino al 10% (**articolo 3, comma 1**). Le norme vigenti prevedono invece un tenore massimo pari al 5%.

Tuttavia, atteso che una notevole percentuale del parco veicoli attualmente circolante non è compatibile con tale elevato tenore di etanolo (con possibili ricadute negative sul motore del mezzo), prevede che :

- fino al 2015 (salvo eventuali proroghe da concedere tenuto conto degli aspetti a tal fine rilevanti), deve essere assicurata la commercializzazione di benzina con tenore di etanolo inferiore (fino al 5%, compatibile con i veicoli dell'attuale parco circolante) presso almeno il 30% degli impianti di distribuzione di ciascuna provincia (**articolo 3, comma 2**);

- nei depositi commerciali e negli impianti di distribuzione dove si commercializza la nuova benzina con tenore di etanolo fino al 10%, deve essere apposta un'apposita etichetta a fini informativi e deve essere presente, per gli utenti, un elenco da cui risulti se ciascun veicolo è compatibile o incompatibile con tale benzina. Ai fini della predisposizione e del continuo aggiornamento dell'elenco (da tenere materialmente presso gli impianti) si prevede che lo stesso sia sempre pubblicato sul sito internet del Ministero dell'ambiente alla luce dei dati trasmessi dalle case di produzione dei veicoli (**articolo 3, commi 3 e 4**).

In secondo luogo, introduce una disciplina relativa alla commercializzazione di benzina contenente additivi metallici.

E' introdotto al riguardo, nell'allegato I, un limite per il MMT espresso come manganese.

Anche in tal caso, inoltre, tenuto conto dei problemi di compatibilità dell'attuale parco circolante con tale benzina addizionata, si prevedono obblighi di etichettatura e la messa disposizione di elenchi informativi per gli utenti con le modalità precedentemente esposte (**articolo 3, commi 5 e 6**).

In caso di auto storiche, infine, si prevede la razionalizzazione della procedura finalizzata a verificare che le benzine speciali destinate a tali veicoli siano commercializzate in misura non superiore allo 0.03% delle vendite totali dell'anno precedente. Anche in questo caso, gli oneri di organizzazione e comunicazione sono a carico degli operatori privati (**articolo 3, comma 7**).

Tali novità in tema di etanolo e di additivi metallici e, più in generale, gli aggiornamenti dei limiti riportati nell'allegato I per alcune sostanze non producono alcun nuovo onere per la pubblica amministrazione in quanto il tipo e il numero di controlli e di analisi da effettuare sulla benzina rimarranno invariati (si effettuerà, in altri termini, lo stesso tipo di prelievo e di analisi, salvo confrontare i risultati con un diverso limite tabellare).

Tutti gli altri oneri (etichettatura, messa a disposizione degli elenchi dei veicoli, fornitura di benzine con un tenore di etanolo fino al 5%, ecc.) sono a carico degli operatori privati. In particolare, per quanto attiene ai depositi commerciali ed agli impianti di distribuzione, i soggetti tenuti possono essere solo operatori privati.

Anche la concessione di proroghe al termine del 2015 e la ricezione dei dati sul sito internet del Ministero non determinano nuovi oneri.

Le proroghe sono concesse sulla base di un'istruttoria, svolta dal Ministero dell'ambiente, in cui si considera la compatibilità dei veicoli del parco circolante con la nuova benzina. L'istruttoria sulla consistenza del parco circolante con la nuova benzina sono effettuate dai Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio sulla base delle stime fornite dalle case costruttrici e sulla base delle banche dati di cui il Ministero delle infrastrutture già dispone ai sensi di altre normative. Tale istruttoria costituirà poi un'attività di valutazione che, per la propria natura e per l'esperienza maturata in materia dagli Uffici ministeriali, sarà svolta attraverso le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente per l'amministrazione.

La ricezione in via informatica dei dati sui veicoli compatibili e incompatibili con le benzine di nuova commercializzazione e la relativa pubblicazione sul sito del Ministero sono attività che, per la propria natura e per la semplicità dell'impegno, potranno essere certamente svolte attraverso le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente per l'amministrazione.

Tale elenco sarà pubblicato per la prima volta, in forma indicativa, immediatamente dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo e sarà successivamente aggiornato sulla base dei dati che gli operatori dovranno trasmettere entro trenta giorni dalla stessa data.

Articolo 1, comma 4. Sostituisce l'articolo 4 del decreto legislativo n. 66 del 2005 relativo al combustibile diesel.

La maggiore novità introdotta dalla nuova disposizione consiste nella previsione della possibilità di introdurre, con successivo decreto ministeriale, la commercializzazione di combustibili con presenza di estere metilico di acidi grassi (FAME) fino al 10% (**articolo 4, comma 2**). Il tenore attualmente ammesso è invece pari al 7%.

Tale possibilità è peraltro condizionata alla previa adozione di una specifica norma tecnica del Comitato europeo di normazione.

Nel caso in cui si introduca la commercializzazione di combustibile diesel con un tenore di FAME fino al 10%, il relativo decreto ministeriale potrà prevedere, ove una parte rilevante del parco circolante dei veicoli non risulti compatibile con il nuovo combustibile :

- modalità atte a permettere la continuità di una adeguata commercializzazione dell'attuale combustibile diesel;

- obblighi di etichettatura e di informazione degli utenti nei depositi e negli impianti in cui si commercializza il combustibile con un tenore di FAME fino al 10% (**articolo 4, comma 3**).

Resta ferma, in tutti i casi, la possibilità, già prevista dal decreto legislativo n. 128/2005, di commercializzare combustibile con un tenore di FAME superiore al 7% presso gli impianti "extra-rete".

Si introduce poi, per il combustibile diesel, una disciplina relativa alla commercializzazione di prodotti contenenti additivi metallici, con la definizione, nell'allegato II, di uno limite per il MMT espresso come manganese e la previsione dei sopra esposti obblighi di etichettatura e di messa a disposizione di elenchi informativi per gli utenti (**articolo 4, comma 4**).

Le disposizioni relative al combustibile diesel si applicano anche, come premesso, a gasoli e oli diesel utilizzati nella navigazione interna. Per altri combustibili eventualmente utilizzati nella navigazione interna, lo schema di decreto si limita a stabilire, come la direttiva, solo un limite relativo al tenore di zolfo (**articolo 4, comma 5**).

Le novità introdotte per i combustibili diesel non potranno determinare, neppure a seguito del futuro decreto sul tenore di FAME, alcun nuovo onere per la pubblica amministrazione in quanto il tipo e il numero di controlli e di analisi da effettuare rimarranno invariati (i costi dei prelievi e delle analisi, infatti, non variano in funzione del limite da rispettare).

Articolo 1, comma 5. Sostituisce l'articolo 7 del decreto legislativo n. 66 del 2005 relativo ad obblighi di comunicazione e di trasmissione di dati al fine di aggiornare una serie di disposizioni concernenti il monitoraggio che gli Stati devono effettuare in merito alle caratteristiche della benzina e del combustibile diesel.

Per monitoraggio si intende, in tal caso, un sistema di trasmissione ed elaborazione di dati diretto a fornire una rappresentazione generale circa la tipologia e le caratteristiche di tutti i quantitativi di benzina e di combustibile diesel in distribuzione ogni anno, a differenza dei controlli puntuali diretti all'accertamento delle infrazioni nei singoli casi di specie. Si prevede inoltre, per finalità di semplificazione dell'azione amministrativa e di riduzione dei costi, che la relazione annuale dell'ISRA al Parlamento sui carburanti in commercio sia sostituita da una pubblicazione sul sito internet dell'Istituto.

Articolo 1, comma 6. Introduce 4 nuovi articoli che disciplinano gli obblighi relativi alla riduzione delle emissioni dei gas ad effetto serra dei combustibili, nonché i criteri di sostenibilità per i biocarburanti e le relative metodologie di calcolo e di verifica.

Si precisa che gli articoli da 7-ter a 7-octies recepiscono disposizioni della direttiva 2009/30/CE (art. da 7-ter a 7-octies) comuni alla direttiva 2009/28/CE, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, che, appunto, introduce anch'essa, agli articoli da 17 a 20, norme di identico contenuto in materia di energia prodotta da biocarburanti. Lo schema di decreto di recepimento della citata 2009/28/CE, anch'esso in itinere, prevede, con riferimento alle parti comuni, un rinvio alle disposizioni del presente decreto.

In particolare:

a) **Articolo 7-bis** (Obblighi di riduzione delle emissioni di gas serra)

Stabilisce gli obblighi a carico dei soggetti che sono responsabili del pagamento dell'accisa sui combustibili per autotrazione, di seguito "fornitori". In particolare, è previsto un obbligo di riduzione, entro il 2020, delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia dovute ai carburanti forniti non inferiore al 6%. Tale riduzione va calcolata rispetto alla media comunitaria delle emissioni di gas a effetto serra per unità di energia prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili fossili immessi sul mercato comunitario nel 2010 (valore di riferimento). Le emissioni di gas ad effetto serra prodotte durante il ciclo vita dei biocarburanti sono calcolate secondo la procedura individuata nell'articolo 7-quinquies e disciplinata nell'allegato V-bis, mentre la metodologia per calcolare le emissioni dei combustibili fossili verrà stabilita con successivo regolamento della Commissione tramite procedura di comitato e con la stessa procedura verrà stabilito anche il valore di riferimento.

Inoltre, a partire dal 2011 i fornitori devono trasmettere annualmente una relazione contenente informazioni sul quantitativo di combustibile venduto e sulle relative emissioni da gas serra per unità di energia. Tale relazione deve essere accompagnata dai documenti comprovanti l'avvenuto accertamento del rispetto dei criteri di sostenibilità per quanto riguarda i biocarburanti eventualmente miscelati. L'onere dell'accertamento è a carico di chi immette al consumo i biocarburanti, di seguito "operatori economici", i quali devono consegnare al fornitore prova dell'avvenuto accertamento al momento della cessione di ogni partita di biocombustibile nonché una dichiarazione relativa alle emissioni di gas ad effetto serra prodotte durante il ciclo di vita, per unità di energia, della stessa partita. I documenti in possesso del fornitore e dell'operatore comprovanti l'esattezza dei calcoli e delle dichiarazioni di sostenibilità devono essere conservati per 5 anni.

Da quanto sopra specificato si evince che l'attività demandata all'ISPRA consiste nella raccolta delle relazioni che i fornitori devono trasmettere annualmente allo stesso Istituto al fine di fornire informazioni sul quantitativo di combustibile venduto e sulle relative emissioni da gas serra per unità di energia. Si tratta di attività riconducibile a competenze già in capo all'ISPRA in forza dell'articolo 14-bis del decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 216, come modificato dal decreto legislativo 7 marzo 2008, n. 51, che appunto demanda all'Istituto la realizzazione, la gestione e l'archiviazione dei dati dell'Inventario nazionale dei gas serra e alla raccolta dei dati di base in esso prevista.

b) Articolo 7-ter (Criteri di sostenibilità per i biocarburanti)

Specifica i criteri di sostenibilità che devono essere rispettati dai biocarburanti al fine di poter essere conteggiati per il raggiungimento dell'obbligo di cui all'art. 7-bis. Il primo criterio riguarda il risparmio minimo (*GHG saving*) per quel che concerne le emissioni di gas serra prodotte nel loro ciclo di vita che i biocarburanti devono assicurare per essere considerati sostenibili. Questo risparmio viene verificato calcolando e sommando le emissioni prodotte lungo la filiera, dalla coltivazione al veicolo, e confrontando il valore risultante con il corrispettivo combustibile fossile. Viene fissata una soglia minima di *GHG saving* rispetto al relativo combustibile fossile, espressa in termini percentuali, pari inizialmente al 35%, incrementata al 50% dal 2017. Il secondo criterio riguarda le materie prime, che non sono considerate sostenibili se sono state coltivate su terreni che, a partire dal 1 gennaio 2008, sono classificati ad alta biodiversità (foreste indisturbate, aree protette, terreni erbosi ad alta biodiversità), a prescindere dal fatto che successivamente abbiano perso tale caratteristica. Il terzo criterio riguarda ancora le materie prime che non sono considerate sostenibili se sono state coltivate su terreni ad elevato stock di carbonio (terre umide e ampie aree forestali) che, dopo il 1 gennaio 2008, abbia perso tale caratteristica. Infine l'ultimo criterio riguarda le materie coltivate nelle torbiere. Inoltre, per quanto riguarda le produzioni nella EU, si rinvia a quanto previsto dal regolamento comunitario 1782/2003 che istituisce i regimi di sostegno per i produttori di colture energetiche (PAC).

c) **Articolo 7-quater** (Verifica del rispetto dei criteri di sostenibilità per i biocarburanti)

Stabilisce che gli operatori economici che commercializzano le materie prime o i prodotti intermedi e li forniscono ad altri operatori economici che producono i biocarburanti, nonché gli operatori economici che producono o importano i biocarburanti finiti devono aderire al sistema nazionale di certificazione della sostenibilità dei biocarburanti, costituito da organismi di certificazione terzi accreditati dall'Organismo unico di accreditamento di cui al regolamento (CE) n. 765 del 2008, con oneri a carico degli operatori economici ovvero ad un accordo o ad un sistema oggetto di una decisione ai sensi dell'articolo 7-quater, paragrafo 4, della direttiva 2009/30/CE. Detto sistema deve garantire che tutti gli operatori economici appartenenti alla filiera di produzione del biocarburante forniscano le informazioni che concorrono alla dimostrazione del rispetto dei criteri di sostenibilità e degli obblighi di informazione di cui al comma 1 nonché un livello adeguato di verifica indipendente delle informazioni presentate dagli operatori. Tale verifica deve accertare che i sistemi utilizzati dagli operatori economici siano precisi, affidabili e a prova di frode e valutare la frequenza e il metodo di campionamento usati nonché la solidità dei dati.

d) **Articolo 7-quinquies** (Calcolo delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti)

Individua le diverse opzioni per il calcolo del *GHG saving* del biocombustibile. Vengono indicate le condizioni per l'uso dei valori standard totali, dei valori standard disaggregati e dei valori reali. Si rinvia all'allegato V-bis per le specifiche metodologie di calcolo e per le tabelle contenenti i valori standard.

Articolo 1, comma 7. Modifica l'articolo 8 del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, relativo agli accertamenti sulla conformità dei combustibili, introducendo le necessarie modifiche.

La previsione dei controlli di competenza del Corpo della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane non si tradurrà in nuovi oneri per tali Autorità in quanto il tipo e il numero di controlli e di analisi da effettuare sui combustibili rimarranno invariati rispetto a quelli attualmente svolti per accertare l'osservanza delle specifiche tecniche e dei valori limite oggi vigenti (si effettuerà, in altri termini, lo stesso tipo e numero di prelievi di campioni e di analisi, salvo poi confrontare i risultati con un diverso limite tabellare).

Vi sarà invece, come più avanti illustrato, una riduzione degli oneri attualmente sostenuti per le attività di controllo grazie alla semplificazione che l'articolo 1, comma 8, introduce nella procedura vigente per gli accertamenti e le analisi.

Peraltro, gli accertamenti relativi alla presenza dell'etichettatura e delle informazioni per gli utenti non comportano nessun onere di prelievo e analisi, potendo essere effettuati su base visiva anche in occasione degli accertamenti ordinariamente svolti presso depositi e distributori per altre finalità di legge (per esempio, in occasione dei normali controlli a fini fiscali).

Per quanto attiene poi all'accertamento delle infrazioni relative ai combustibili diversi dal diesel utilizzati nella navigazione interna, si applica oggi l'articolo 296, comma 9, del decreto legislativo n. 152/2006 che tuttavia, facendo complessivamente riferimento a combustibili usati in mare ed a combustibili usati in acque interne, richiama tutti gli organi di polizia giudiziaria volta per volta competenti.

La nuova norma, riferendosi esclusivamente ai controlli su alcuni combustibili della navigazione interna, richiama pertanto i soli organi che, ad oggi, hanno per legge competenza sulle acque interne (Ispettorati della navigazione interna e altri soggetti individuati dalla normativa regionale).

L'articolo 296, comma 10, del decreto legislativo n. 152/2006, citato anche dalla nuova norma, ha invece la sola funzione di individuare, in aderenza alla direttiva 99/32/CE, le modalità operative da seguire per l'accertamento (ispezione documentale, campionamento nei serbatoi, ecc.).

Per quanto riguarda, infine, l'attribuzione all'ISPRA dell'attività di accertamento delle infrazioni agli obblighi previsti ai commi 7 e 8 dell'art. 7-bis, si precisa che si tratta di attività di controllo riconducibile a competenze già in capo all'Istituto in forza del già citato articolo 14-bis del decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 216, come modificato dal decreto legislativo 7 marzo 2008, n. 51, che appunto demanda all'Istituto la realizzazione, la gestione e l'archiviazione dei dati dell'Inventario nazionale dei gas serra e alla raccolta dei dati di base in esso prevista.

Articolo 1, comma 8. Modifica l'articolo 9 del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, relativo alle sanzioni, integrando l'attuale sistema sanzionatorio (**articolo 9**).

In particolare, se le nuove infrazioni sono simili, per tipo di condotta e gravità, a fattispecie già oggi sanzionate dal decreto legislativo n. 66/2005, è stata prevista l'applicazione delle sanzioni amministrative esistenti in materia (sanzione da 15.000 a 154.000 euro, ridotta ad un terzo per i gestori di depositi commerciali e ridotta ad un quinto per i gestori di impianti di distribuzione).

In caso di infrazioni non assimilabili a quelle attualmente previste dal decreto legislativo n. 66/2005, sono state introdotte apposite sanzioni amministrative (per esempio, sanzione da 10.000 a 30.000 euro in caso di violazione degli obblighi di etichettatura e di informazione degli utenti).

E' stata poi trasferita all'interno dal decreto legislativo n. 66/2005 la norma sulle sanzioni e sui controlli per i combustibili della navigazione interna diversi dal combustibile diesel, oggi contenuta nel titolo III della parte quinta del decreto legislativo n. 152/2006.

Resta fermo che tali sanzioni si applicano solo quando il fatto non costituisca reato.

Se per esempio si realizzano i presupposti del reato di frode nell'esercizio del commercio, incluso il dolo del responsabile, troverà applicazione l'articolo 515 c.p.

In materia di accertamenti circa le caratteristiche dei carburanti e circa il rispetto degli altri adempimenti previsti dal decreto, sono state mantenute le competenze precedenti.

Al fine di assicurare l'efficacia dei controlli, in aderenza alla direttiva 98/70/CE modificata dalla direttiva 2009/30/CE, si è peraltro provveduto a semplificare la procedura vigente per gli accertamenti e le analisi, nel rispetto delle garanzie previste dalla legge n. 689/81 (**articolo 8 ed allegato V**).

Tale semplificazione trova giustificazione nelle criticità e complessità procedurali segnalate fino ad oggi dagli organi di controllo tenuti ad assicurare il rispetto del decreto legislativo n. 66/2005 e nel conseguente rischio di inefficacia dell'attuale sistema di accertamento.

Si intende, in tal modo, assicurare l'effettività dell'applicazione delle norme comunitarie, in aderenza ai criteri previsti dalla legge delega.

Ciò permetterà, tra l'altro, una riduzione di molti oneri attualmente sostenuti dalla pubblica amministrazione per l'attività di controllo prevista in materia.

Per quanto attiene, infine, all'irrogazione delle sanzioni, si conferma la competenza del prefetto.

Tale competenza interesserà diverse ipotesi di illecito e verrà meno in relazione ad altre ipotesi di illecito soppresse dalla nuova norma (per esempio, la violazione delle percentuali di distribuzione dei combustibili a basso contenuto di zolfo), con la conseguenza che non vi saranno aggravamenti in termini di oneri amministrativi.

La competenza delle regioni o di altre autorità indicate dalla legge regionale per l'irrogazione delle sanzioni inerenti i combustibili della navigazione interna diversi dal diesel é infine già oggi prevista per effetto dell'articolo 296, comma 9, del decreto legislativo n. 152/2006.

Articolo 1, comma 9. Modifica l'articolo 10 del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, relativo alle abrogazioni e disposizioni transitorie e finali, introducendo le necessarie modifiche.

Articolo 1, commi 10, 11 e 12. Aggiornano, integrano e sostituiscono gli allegati al decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, conformemente a quanto previsto dalla direttiva 2009/30/CE:

Articolo 2. Introduce disposizioni transitorie e di coordinamento. In particolare al comma 6 prevede modifiche ed integrazioni al decreto del Ministro dell'ambiente 3 febbraio 2005 (recante la disciplina del monitoraggio), al fine di coordinarlo con le nuove norme di attuazione della direttiva 2009/30/CE.

Articolo 3. Oltre ad introdurre la clausola di invarianza finanziaria, prevede, al comma 1, l'adozione di un decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dell'economia, ed il Ministro dello sviluppo economico per la determinazione di tariffe a carico dei fornitori volte alla copertura degli oneri relativi all'espletamento della istruttoria di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 7-bis. Al comma 2, prevede un secondo decreto tariffe, d'iniziativa dei Ministri dell'ambiente e delle politiche agricole alimentari e forestali, per la copertura degli oneri connessi ai controlli da effettuare per verificare il rispetto dei criteri di sostenibilità per i biocarburanti di cui all'articolo 7-quater.

Allegato A. Modifica gli allegati I, II e V del decreto legislativo n. 66 del 2005 e aggiunge un nuovo allegato V-bis sul calcolo delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

Amministrazione proponente:

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Titolo: decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2009/30/CE che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE

Referente: Giovanna Amidei

tel. 06/57225652

e-mail amidei.giovanna@minambiente.it

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Sintetica descrizione del quadro normativo vigente.

Il nuovo intervento regolatorio è necessario, secondo quanto stabilito dalla legge comunitaria 4 giugno 2010, n. 96, al fine di recepire nell'ordinamento interno la direttiva 2009/30/CE, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE.

Il quadro normativo nazionale di riferimento è costituito dal decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, con il quale sono state introdotte le "specifiche" dei carburanti per autotrazione contenute nella direttiva 98/70/CE e dalle disposizioni della parte quinta, titolo III, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, relative alle caratteristiche ambientali dei combustibili usati per la navigazione interna (contenuta nella direttiva 99/32/CE). Il nuovo intervento regolatorio va modificare ed integrare i citati decreti.

B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa, corredata dalla citazione delle relative fonti di informazione.

Il nuovo intervento regolatorio, che si colloca nel quadro delle misure da adottare per dare attuazione alle strategie definite a livello comunitario in materia di qualità dell'aria e di lotta ai

cambiamenti climatici, si propone di ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici e di gas ad effetto serra prodotte dai combustibili utilizzati nei trasporti stradali e non stradali.

A tal fine prevede :

- l'aggiornamento delle vigenti "specifiche" dei carburanti per autotrazione (contenute nella direttiva 98/70/CE), fissate ai fini della riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera;
- il riordino della disciplina relativa alle caratteristiche ambientali dei combustibili usati per la navigazione interna (contenuta nella direttiva 99/32/CE);
- l'introduzione, ex novo, di un sistema diretto ad assicurare la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte nel ciclo di vita dei carburanti e la definizione di criteri di sostenibilità per i biocombustibili. Tale sistema prevede:
 - a) l'obbligo per chi immette al consumo i combustibili per il trasporto di monitorare le emissioni di gas serra prodotte nel loro ciclo di vita;
 - b) l'introduzione, per i combustibili per il trasporto, di un obiettivo di riduzione al 2020 delle emissioni di gas serra prodotte nel loro ciclo di vita.;
 - c) l'introduzione dei criteri di sostenibilità che devono essere rispettati per i biocombustibili contenuti nei combustibili immessi al consumo nel caso i risparmi di emissioni ad essi associati siano conteggiati al fine del raggiungimento dell'obiettivo;
 - d) la definizione dei criteri di sostenibilità che riguardano il risparmio minimo di emissioni gas-serra rispetto al corrispondente combustibile fossile, da calcolare secondo una specifica metodologia, e la localizzazione della coltivazione delle materie prime che non deve essere né in aree ad elevata biodiversità né ad elevato stock di carbonio;
 - e) l'introduzione, a carico del produttore o importatore del biocombustibile, dell'obbligo di fornire documentazione verificata da terzi a riprova del rispetto dei criteri di sostenibilità

C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

Con il nuovo intervento regolatorio si intende, attraverso la riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e di gas ad effetto serra prodotte dai combustibili utilizzati nei trasporti stradali e non stradali, migliorare la qualità dell'aria a fini di tutela sia della salute della popolazione sia dell'ambiente nel suo complesso.

D) Descrizione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentiranno successivamente di verificarne il grado di raggiungimento.

Il nuovo intervento regolatorio si pone l'obiettivo di:

- aggiornare le vigenti "specifiche" dei carburanti per autotrazione (contenute nella direttiva 98/70/CE), fissate ai fini della riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera;

- riordinare la disciplina relativa alle caratteristiche ambientali dei combustibili usati per la navigazione interna (contenuta nella direttiva 99/32/CE);
- introdurre, ex novo, un sistema diretto ad assicurare la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte nel ciclo di vita dei carburanti e la definizione di criteri di sostenibilità per i biocombustibili.

Per la verifica del rispetto degli obblighi introdotti dal nuovo intervento regolatorio si prevederà l'integrazione delle disposizioni del decreto 3 febbraio 2005, con il quale è stato istituito il sistema nazionale di monitoraggio della qualità della benzina e del combustibile diesel.

E) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento legislativo.

Destinatari dell'intervento normativo sono, quanto agli obblighi, gli operatori economici interessati (imprese che producono o importano combustibili e i fornitori di combustibile) e, quanto ai benefici, la popolazione italiana nel suo complesso, considerato che la finalità del nuovo intervento normativo è quella di migliorare lo stato della qualità dell'aria a fini di tutela della salute umana e dell'ambiente.

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Il contenuto del nuovo intervento regolatorio è stato definito a seguito di consultazioni con le categorie economiche, le associazioni, nonché le altre Amministrazioni interessate. In particolare sono state audite l'Unione Petrolifera, l'Assocostieri, l'Assopetroli, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA), l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (UNRAE) e l'Associazione nazionale ciclo motociclo accessori (ANCMA). Sono stati, inoltre, consultati il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero della salute, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Agenzia delle dogane, il Comando generale della guardia di finanza, l'ISPRA e la Stazione sperimentale per i combustibili. Degli esiti delle consultazioni sono stati redatti dei verbali approvati dai partecipanti alle stesse. Le consultazioni hanno riguardato il complesso delle disposizioni dell'intervento normativo, comprese quelle relative al sistema sanzionatorio.

Inoltre, successivamente il provvedimento è stato formalmente concertato con tutte le amministrazioni interessate (Ministeri della salute, delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico, della giustizia e dell'economia e delle finanze) in appositi tavoli tecnici tenutisi presso il Dipartimento per le politiche comunitarie. Sull'intervento regolatorio è previsto venga acquisito anche formalmente il parere della Conferenza unificata, nonché quello delle competenti commissioni parlamentari.

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO ("OPZIONE ZERO").

L'opzione di non intervento non è percorribile stante l'obbligo per gli Stati membri di recepire nel diritto interno le norme comunitarie. La mancata trasposizione della direttiva comunitaria comporterebbe l'apertura di una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia per mancato recepimento della direttiva in questione.

SEZIONE 4 - VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

Non sono state ravvisate opzioni alternative alla regolazione diretta, cioè al recepimento a livello legislativo dei contenuti vincolanti della direttiva nel rispetto dei principi e dei criteri contenuti nella legge delega (legge comunitaria 2009). Nel corso delle consultazioni le parti interessate hanno concordato sulla non esistenza di soluzioni alternative. Inoltre, non sono emerse opzioni alternative nemmeno quanto al merito dell'intervento regolatorio in quanto la direttiva da recepire non presenta margini di discrezionalità.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) Metodo di analisi applicato per la misurazione degli effetti.

La valutazione che il nuovo intervento regolatorio avrebbe avuto effetti positivi per la salute umana e per l'ambiente è stata effettuata a livello comunitario, attesa l'esigenza di rafforzare con l'adozione di misure più severe la strategia comunitarie per migliorare la qualità dell'aria e contrastare i cambiamenti climatici. Il Ministero dell'ambiente nel definire il nuovo intervento regolatorio ha recepito puntualmente le disposizioni della direttiva.

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

Non risultano svantaggi dall'opzione prescelta. Al contrario l'intervento normativo si propone di fornire strumenti importanti per la lotta contro l'inquinamento atmosferico, a vantaggio della tutela dell'ambiente e della salute della popolazione.

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.

Premesso, in generale, che nel definire gli obblighi informativi a carico dei soggetti coinvolti, sia privati che pubblici, ci si è attenuti strettamente al dettato della direttiva comunitaria, limitandosi, dunque, a prevedere solo quelli essenziali a garantire l'interesse collettivo, nello specifico il nuovo intervento regolatorio prevederà che:

1) gli operatori economici forniscano, presso i depositi commerciali e gli impianti di distribuzione, informazioni agli utenti sulle specifiche tecniche delle benzine e del combustibile diesel commercializzati, compreso un elenco dei veicoli compatibili e di quelli non compatibili con l'utilizzo dei combustibili per autotrazione disciplinati dal nuovo intervento regolatorio;

2) le società di produzione dei veicoli stradali trasmettano al Ministero dell'ambiente stime dei veicoli incompatibili con la nuova benzina;

3) i fornitori trasmettano annualmente all'ISPRA una relazione sulle emissioni dei gas ad effetto serra dei combustibili disciplinati dal nuovo intervento regolatorio e, inoltre, trasmettano al Ministero dell'ambiente una relazione che illustri la possibilità di raggiungere riduzioni aggiuntive rispetto a quelle stabilite dallo stesso intervento regolatorio;

3) l'ISPRA pubblichi annualmente sul proprio sito internet i dati relativi alla qualità delle benzine e del combustibile diesel commercializzati nell'anno precedente;

4)) il Ministero dell'ambiente pubblichi sul proprio sito internet elenchi aggiornati dei veicoli omologati compatibili ed incompatibili con la nuova benzina;

5) il Ministero dell'ambiente trasmetta annualmente alla Commissione europea i dati relativi alla qualità ed alla quantità di benzina e di combustibile diesel in distribuzione nell'anno civile precedente.

D) Eventuale comparazione con altre opzioni esaminate.

Non sono state prese in esame altre opzioni in quanto con il nuovo intervento vengono recepiti in maniera conforme i contenuti della direttiva e per le disposizioni di contenuto discrezionale tutte le amministrazioni hanno concordato sulla stessa opzione.

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

Non esistono condizioni o fattori che possano incidere sull'immediata attuazione del nuovo intervento regolatorio. Gli operatori economici tenuti all'adempimento degli obblighi introdotti dal nuovo intervento regolatorio provvederanno agli stessi adempimenti senza incidere su risorse pubbliche. Anche le attività poste in capo al Ministero dell'ambiente ed all'ISPRA saranno svolte da detti soggetti senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto gli stessi si avvarranno delle risorse umane e strumentali esistenti, nonché dei proventi derivanti da tariffe appositamente previste a carico degli operatori economici.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA'

E' stato valutato che le disposizioni del provvedimento in esame non avranno ricadute sul corretto funzionamento della concorrenza del mercato né sulla competitività del Paese.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.

I soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento normativo delineato sono gli operatori economici che immettono sul mercato i combustibili per autotrazione disciplinati dallo stesso intervento regolatorio, le società di produzione dei veicoli stradali nonché i Ministeri dell'ambiente, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, l'ISPRA e, infine, i soggetti deputati all'accertamento delle infrazioni agli obblighi previsti dal nuovo intervento regolatorio, vale a dire gli uffici dell'Agenzia delle dogane competenti per territorio, il Corpo della guardia di finanza, gli Ispettorati della navigazione interna e gli soggetti a tal fine individuati dalla normativa regionale.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

Circa le misure per garantire la pubblicità e l'informazione sull'intervento regolatorio, oltre alla pubblicazione dell'intervento regolatorio nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

C) Gli strumenti per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio

La verifica tecnica dell'efficacia delle disposizioni introdotte con il nuovo intervento regolatorio, vale a dire la riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e delle emissioni di gas a effetto serra prodotte da combustibili per autotrazione, è demandata al sistema nazionale di monitoraggio della qualità della benzina e del combustibile diesel già istituito col decreto 3 febbraio 2005. Quanto al controllo ed al monitoraggio sulla regolare attuazione del nuovo intervento regolatorio provvederà il Ministero dell'ambiente, secondo modalità già definite ed avvalendosi delle strutture esistenti, anche sulla base dei dati forniti dai soggetti deputati ad accertare la violazione degli obblighi previsti dallo stesso intervento regolatorio.

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione e gli aspetti prioritari da sottoporre eventualmente a V.I.R.

Sarà effettuata, con cadenza biennale, a cura del Ministero, la prevista VIR nella quale saranno valutati principalmente l'effettivo miglioramento della qualità dell'aria, a seguito della riduzione delle emissioni dei gas ad effetto serra prodotte dai velivoli rientranti nel campo di applicazione del nuovo intervento regolatorio, ed il rapporto costi-benefici dell'intervento stesso, al termine del quali si potrà considerare la possibilità di un intervento correttivo.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente:

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Titolo: decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2009/30/CE che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE

Referente: Giovanna Amidei

tel. 06/57225652

e-mail amidei.giovanna@minambiente.it

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Il decreto all'esame è stato predisposto ai sensi della legge comunitaria 4 giugno 2010, n. 96, al fine di recepire nell'ordinamento interno la direttiva 2009/30/CE, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE.

Obiettivo della direttiva è quello di contribuire all'attuazione delle strategie comunitarie sulla qualità dell'aria e sui cambiamenti climatici attraverso la riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e di gas ad effetto serra prodotte dai combustibili utilizzati nei trasporti stradali e non stradali.

In particolare, la direttiva prevede :

- l'aggiornamento delle vigenti "specifiche" dei carburanti per autotrazione (contenute nella direttiva 98/70/CE), fissate ai fini della riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera;
- il riordino della disciplina relativa alle caratteristiche ambientali dei combustibili usati per la navigazione interna (contenuta nella direttiva 99/32/CE);

- l'introduzione, ex novo, di un sistema diretto ad assicurare la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte nel ciclo di vita dei carburanti e la definizione di criteri di sostenibilità per i biocombustibili. Tale sistema prevede:

a) l'obbligo per chi immette al consumo i combustibili per il trasporto di monitorare le emissioni di gas serra prodotte nel loro ciclo di vita;

b) l'introduzione, per i combustibili per il trasporto, di un obiettivo di riduzione al 2020 delle emissioni di gas serra prodotte nel loro ciclo di vita.;

c) l'introduzione dei criteri di sostenibilità che devono essere rispettati per i biocombustibili contenuti nei combustibili immessi al consumo nel caso i risparmi di emissioni ad essi associati siano conteggiati al fine del raggiungimento dell'obiettivo;

d) la definizione dei criteri di sostenibilità che riguardano il risparmio minimo di emissioni gas-serra rispetto al corrispondente combustibile fossile, da calcolare secondo una specifica metodologia, e la localizzazione della coltivazione delle materie prime che non deve essere né in aree ad elevata biodiversità né ad elevato stock di carbonio;

e) l'introduzione, a carico del produttore o importatore del biocombustibile, dell'obbligo di fornire documentazione verificata da terzi a prova del rispetto dei criteri di sostenibilità.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale di riferimento è costituito dal decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, con il quale sono state introdotte le "specifiche" dei carburanti per autotrazione contenute nella direttiva 98/70/CE; dalle disposizioni della parte quinta, titolo III, del decreto legislativo n. 152 del 2006 relative alle caratteristiche ambientali dei combustibili usati per la navigazione interna (contenuta nella direttiva 99/32/CE) e dal decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 216, e successive modificazioni, recante attuazione delle direttive 2003/87/CE e 2004/101/CE, in materia di scambio delle quote di emissione dei gas ad effetto serra nella Comunità, con riferimento ai meccanismi di progetto del Protocollo di Kyoto.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Come sopraadetto, il decreto in esame integra le norme di rango primario vigenti in materia.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie ed a statuto speciale nonché degli enti locali, né di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, di differenziazione e di adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

La disciplina recata dal presente decreto attiene, infatti, alla materia ambientale che, ai sensi dell'articolo 117, comma 1, lettera s), della Costituzione è riservata alla potestà legislativa esclusiva dello Stato.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non sussistono progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono pendenti giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Il provvedimento legislativo in esame dà attuazione ad una direttiva comunitaria e non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono state aperte procedure di infrazione nei confronti dell'Italia nella materia in esame.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono pendenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono pendenti giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Il provvedimento in esame introduce alcune nuove definizioni previste dalla direttiva comunitaria che recepisce.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento in esame sono corretti.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Il provvedimento all'esame è stato redatto secondo la tecnica della novella legislativa ed introduce, pertanto, alcune modifiche al decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, ed alle disposizioni della parte quinta, titolo III, del decreto legislativo n. 152 del 2006 relative alle caratteristiche ambientali dei combustibili usati per la navigazione interna.

5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non risultano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

Il provvedimento all'esame prevede:

- all'art. 4, comma 2, la possibilità di stabilire, con successivo decreto, rispettivamente, proroghe al divieto di commercializzazione di benzine non conformi alle specifiche tecniche imposte dallo stesso provvedimento e la commercializzazione di combustibile diesel con tenore di zolfo pari al 10%;

- all'art. 7-quater, comma 5, l'adozione di un decreto per stabilire le procedure per la verifica del rispetto dei criteri di sostenibilità per i biocombustibili.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non sono state utilizzate statistiche a livello nazionale.



Ministero dell' Economia e delle Finanze
UFFICIO LEGISLATIVO ECONOMIA

ANP/44/AMB/17596

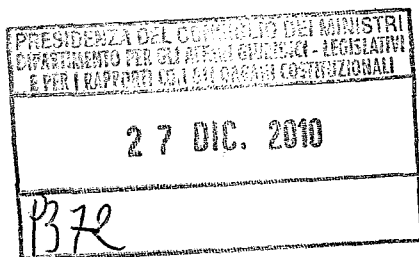
Roma, **27 DIC. 2010**

Alla Presidenza del Consiglio dei ministri
Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi
ROMA

E, p.c. Al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato
SEDE

OGGETTO: decreto legislativo di attuazione della direttiva 2009/30/CE adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio in data 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio, nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE.

Si restituisce, debitamente munito del "visto" del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, il provvedimento indicato in oggetto, unitamente alla nota prot. n. 110154 del 27 dicembre 2010 del citato Dipartimento.



IL CAPO DELL'UFFICIO



Ministero
dell'Economia e delle Finanze
DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO
ISPETTORATO GENERALE PER I RAPPORTI FINANZIARI
CON L'UNIONE EUROPEA
UFFICIO II

Roma, 27 DIC. 2010

All'Ufficio del coordinamento legislativo
Ufficio legislativo - Economia
SEDE

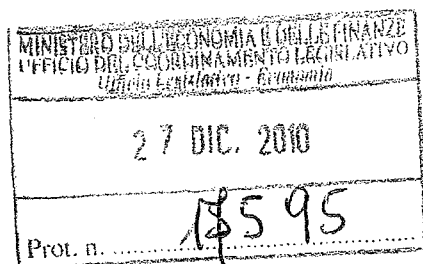
Prot. N. 110154
Rif. Prot. Entrata N. 109862
Allegati: 1
Risposta a nota del:

e, p.c.: All'Ufficio legislativo - Finanze
SEDE

OGGETTO: Decreto legislativo di attuazione della direttiva 2009/30/CE adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio in data 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio, nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE.

Si fa riferimento al provvedimento indicato in oggetto, trasmesso per posta certificata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi, ai fini della bollinatura.


Al riguardo, non avendo osservazioni da formulare, si restituisce bollinato il testo in parola, unitamente alla relazione tecnica verificata.



Il Ragioniere Generale dello Stato

C. M. S.

03 SCHEMA PROVVEDIMENTO

 Gli allegati possono contenere virus dannosi per il computer. Gli allegati potrebbero non essere visualizzati in modo corretto.

Ragioneria Generale dello Stato

Da: Dip. Aff. Giuridici e Legislativi **Inviato:** gio 23/12/2010 16.35
A: Ufficio legislativo Min. dell'Economia e delle Finanze; Ragioneria Generale dello Stato
Cc: Ufficio legislativo Ministero dell'Ambiente; Ufficio legislativo Politiche comunitarie
Oggetto: schema decreto legislativo recepimento direttiva 2009/30/CE combustibili
Allegati: [air combustibili 2 dicembre.doc\(76KB\)](#) [ATN 2009 30.doc\(56KB\)](#) [articolato 23 dicembre 2010 \(2\).doc\(635KB\)](#) [Relazione tecnico-finanziaria 20 dicembre.doc\(54KB\)](#) [RELAZ ILL 23 dicembre 2010.doc\(99KB\)](#)

Si trasmette, per le verifiche di competenza, il provvedimento indicato in oggetto, corredato delle prescritte relazioni, approvato in via preliminare nella riunione del Consiglio dei ministri del 22 dicembre 2010.

Considerata l'urgenza, attesa l'imminente scadenza della delega (31 dicembre 2010) e considerato che sul testo occorre acquisire i pareri della Conferenza Unificata e delle Commissioni parlamentari, si prega di voler provvedere alla bollinatura in data odierna.

MINISTERO DELL'ECONOMIA
E DELLE FINANZE
DIP. DELLA RAGIONERIA GEN. DELLO STATO
23 DIC. 2010
PROT. N. 109862

9295

19AUF
190A
19B
19AE
19F

RELAZIONE TECNICO-FINANZIARIA

Come previsto all'articolo 3, comma 2, dalla clausola di invarianza della spesa dalla attuazione delle disposizioni del decreto in esame non deriveranno nuovi o maggiori oneri o minori entrate a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni ed i soggetti pubblici interessati provvederanno, infatti, agli adempimenti previsti dallo stesso decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, ad eccezione delle attività regolate ai commi 9 e 10 dell'articolo 7-bis, come introdotto dal comma 6 del comma 1 del presente decreto, cui si farà fronte con apposite tariffe, come stabilito al comma 1 del citato articolo 3.

In particolare si precisa quanto segue.

- **Articolo 1, comma 3, che sostituisce l'articolo 3 del decreto legislativo n. 66/2005:**

- **commi 2, 4 e 6.** La concessione di proroghe al termine del 2015 e la ricezione dei dati sul sito internet del Ministero non determinano nuovi oneri.

Le proroghe sono concesse sulla base di un'istruttoria in cui si considera la compatibilità dei veicoli del parco circolante con la nuova benzina. L'istruttoria sulla consistenza del parco circolante con la nuova benzina è effettuata dai Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e trasporti e del Ministero dello sviluppo economico sulla base delle stime fornite dalle case costruttrici e sulla base delle banche dati di cui il Ministero delle infrastrutture già dispone ai sensi di altre normative. Tale istruttoria costituirà poi un'attività di valutazione che, per la propria natura e per l'esperienza maturata in materia dagli Uffici ministeriali, sarà svolta attraverso le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente per l'amministrazione.

Per quanto riguarda la ricezione in via informatica dei dati sui veicoli compatibili e incompatibili con le benzine di nuova commercializzazione e la relativa pubblicazione sul sito del Ministero sono attività che, per la propria natura e per la semplicità dell'impegno, potranno essere certamente svolte attraverso le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente per l'amministrazione.

L'elenco che comprende i dati forniti dalle case costruttrici consisterà nella mera pubblicazione dei dati forniti e sarà pubblicato per la prima volta, in forma indicativa, immediatamente dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo e sarà successivamente aggiornato sulla base dei dati che gli operatori dovranno trasmettere entro trenta giorni dalla stessa data.

- **comma 7.** I soggetti tenuti agli obblighi di informazione agli utenti e di etichettatura sono esclusivamente operatori privati. Tutti gli altri oneri (etichettatura, messa a disposizione degli elenchi dei veicoli, fornitura di benzine con un tenore di etanolo fino al 5%, ecc.) sono a carico degli operatori privati. In particolare, per quanto attiene ai depositi commerciali ed agli impianti di distribuzione, i soggetti tenuti possono essere solo operatori privati.

- Articolo 1, comma 6, che aggiunge l'articolo 7-bis al decreto legislativo n. 66/2005:

- comma 7. La disposizione, che attribuisce attività ulteriori all'ISPRA, non è suscettibile di comportare oneri aggiuntivi per tale Istituto. Dette attività da parte di IPRA consistono nella raccolta delle relazioni che i fornitori devono trasmettere annualmente allo stesso Istituto al fine di fornire informazioni sul quantitativo di combustibile venduto e sulle relative emissioni da gas serra per unità di energia. Si tratta di attività riconducibile a competenze già in capo all'ISPRA in forza dell'articolo 14-bis del decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 216, come modificato dal decreto legislativo 7 marzo 2008, n. 51, che appunto demanda all'Istituto la realizzazione, la gestione e l'archiviazione dei dati dell'Inventario nazionale dei gas serra e alla raccolta dei dati di base in esso prevista.

- Articolo 1, comma 6, che aggiunge l'articolo 7-quater al decreto legislativo n. 66/200.

Al comma 5 dell'articolo 7-bis è previsto che gli operatori economici rilascino al fornitore, al momento della cessione di ogni partita di biocarburante, copia di un certificato di sostenibilità rilasciato nell'ambito del Sistema Nazionale di certificazione della sostenibilità dei biocarburanti di cui all'articolo 7-quater, comma 1, ovvero di un accordo o di un sistema oggetto di una decisione ai sensi dell'articolo 7-quater, paragrafo 4, della direttiva 2009/30/CE. Detto Sistema Nazionale deve garantire che gli operatori economici appartenenti alla filiera di produzione del biocarburante forniscano le informazioni che concorrono alla dimostrazione del rispetto dei criteri di sostenibilità e degli obblighi di informazione previsti nonché un livello adeguato di verifica indipendente di dette informazioni. Il Sistema Nazionale di certificazione della sostenibilità dei biocarburanti è costituito da organismi di certificazioni terzi, non appartenenti alla pubblica amministrazione, accreditati dall'Organismo Unico di Accreditamento nazionale (ACCREDIA) che è l'unico organismo nazionale italiano autorizzato a svolgere attività di accreditamento e di vigilanza del mercato ai sensi dell'articolo 4, comma 4, della legge 23 luglio 2009, n. 99, adottata in attuazione del regolamento (CE) n. 765 del 2008. Pertanto, dalla previsione di cui all'articolo 7-quater, introdotto dal comma 6 dell'articolo 1 dello schema di decreto in esame, non discendono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

- Articolo 1, comma 7, lettera b), che sostituisce il comma 5 dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 66/2005

Si evidenzia che l'accertamento delle infrazioni relative alle fattispecie di cui ai commi 3, 4, 5 e 6 non comporta effetti finanziari in quanto si tratta di attività che rientrano nei compiti già attribuiti dalle vigenti norme al Corpo della Guardia di Finanza e all'Agenzia delle Dogane al fine di accertare il rispetto delle specifiche tecniche e dei valori limite previsti per i combustibili in questione.

In particolare, si sottolinea che i controlli relativi alla violazione di cui all'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo n. 66/2005, come modificato dal presente decreto, non comportano nessun onere aggiuntivo potendo essere effettuati su base visiva in occasione degli accertamenti ordinariamente svolti presso i distributori per altre finalità di legge (per esempio, in occasione dei normali controlli a fini fiscali).

I controlli relativi alla violazione di cui all'articolo 9, comma 4, del decreto legislativo n. 66/2005 non comportano nuovi oneri in quanto il tipo e il numero di controlli e di analisi da effettuare sui combustibili rimarranno invariati rispetto a quelli attualmente svolti per accertare l'osservanza delle specifiche tecniche e dei valori limite oggi vigenti (si effettuerà, in altri termini, lo stesso tipo e numero di prelievi di campioni e di analisi, salvo poi confrontare i risultati con un diverso limite tabellare).

Ugualmente i controlli relativi alla violazione di cui all'articolo 9, comma 5, del decreto legislativo n. 66/2005 non comportano nessun onere di prelievo e analisi, potendo essere effettuati su base visiva in occasione degli accertamenti ordinariamente svolti presso depositi e distributori per altre finalità di legge (per esempio, in occasione dei normali controlli a fini fiscali).

Infine, gli accertamenti relativi alla presenza dell'etichettatura e delle informazioni per gli utenti di cui all'articolo 9, comma 6, del decreto legislativo n. 66/2005 non comportano nessun onere di prelievo e analisi, potendo allo stesso modo essere effettuati su base visiva anche in occasione degli accertamenti ordinariamente svolti presso depositi e distributori per altre finalità di legge (per esempio, in occasione dei normali controlli a fini fiscali).

Vi sarà invece, una riduzione degli oneri attualmente sostenuti per le attività di controllo grazie alla semplificazione che l'articolo 1, comma 8, introduce nella procedura vigente per gli accertamenti e le analisi.

Per quanto attiene poi all'accertamento delle infrazioni relative ai combustibili diversi dal diesel utilizzati nella navigazione interna, si applica oggi l'articolo 296, comma 9, del decreto legislativo n. 152/2006 che tuttavia, facendo complessivamente riferimento a combustibili usati in mare ed a combustibili usati in acque interne, richiama tutti gli organi di polizia giudiziaria volta per volta competenti.

La nuova norma, riferendosi esclusivamente ai controlli su alcuni combustibili della navigazione interna, richiama pertanto i soli organi che, ad oggi, hanno per legge competenza sulle acque interne (Ispettorati della navigazione interna e altri soggetti individuati dalla normativa regionale).

L'articolo 296, comma 10, del decreto legislativo n. 152/2006, citato anche dalla nuova norma, ha invece la sola funzione di individuare, in aderenza alla direttiva 99/32/CE, le modalità operative da seguire per l'accertamento (ispezione documentale, campionamento nei serbatoi, ecc.).

Si precisa che, poiché dal 1 gennaio 2009 non sono più commercializzabili carburanti ad alto tenore di zolfo, è venuto meno l'obbligo, previsto agli articoli 3 e 4 del decreto n. 66 del 2005 a carico degli operatori, di redigere ed aggiornare i piani che individuavano gli impianti tenuti alla erogazione di carburanti a basso tenore di zolfo. Conseguentemente è venuto meno anche l'obbligo del controllo previsto all'articolo 8, comma 5, del citato decreto n. 66 del 2005 in relazione alla infrazione prevista all'articolo 9, comma 4, del medesimo decreto.

Articolo 1, comma 7, lettera c), che aggiunge il comma 5-bis all'articolo 8 del decreto legislativo n. 55/2006

Per quanto riguarda, infine, l'attribuzione all'ISPRA dell'attività di accertamento delle infrazioni agli obblighi previsti ai commi 7 e 8 dell'art. 7-bis, si precisa che si tratta di attività di controllo riconducibile a competenze già in capo all'Istituto in forza del già citato articolo 14-bis del decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 216, come modificato dal decreto legislativo 7 marzo 2008, n. 51, che

appunto demanda all'Istituto la realizzazione, la gestione e l'archiviazione dei dati dell'Inventario nazionale dei gas serra e alla raccolta dei dati di base in esso prevista.

- **Articolo 1, comma 8, che sostituisce l'articolo 9 del decreto legislativo n. 55/2006.**

Si precisa che l'irrogazione delle sanzioni amministrative previste ai commi 3, 5 e 6 non comporta effetti finanziari in quanto il Prefetto espletterà tale attività nell'ambito delle competenze già previste a legislazione vigente. Inoltre, si evidenzia che l'attività del Prefetto verrà meno in relazione ad altre ipotesi di illecito soppresse dalla nuova norma (per esempio, la violazione delle percentuali di distribuzione dei combustibili a basso contenuto di zolfo), con la conseguenza che non vi saranno aggravamenti in termini di oneri amministrativi.

- **Articolo 3, comma 2**

Si prevede che gli oneri relativi all'attività di controllo sulla applicazione delle disposizioni dell'articolo 7-quater, introdotto dal comma 6 dell'articolo 1 dello schema in esame, volte a verificare il rispetto dei criteri di sostenibilità per i biocarburanti, siano a carico degli operatori economici tenuti al pagamento di specifiche tariffe determinate in base al costo effettivo del servizio.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

Conte

27 DIC. 2010

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/30/CE ADOTTATA DAL PARLAMENTO EUROPEO E DAL CONSIGLIO IN DATA 23 APRILE 2009, CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 98/70/CE PER QUANTO RIGUARDA LE SPECIFICHE RELATIVE A BENZINA, COMBUSTIBILE DIESEL E GASOLIO, NONCHÉ L'INTRODUZIONE DI UN MECCANISMO INTESO A CONTROLLARE E RIDURRE LE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA, MODIFICA LA DIRETTIVA 99/32/CE PER QUANTO CONCERNE LE SPECIFICHE RELATIVE AL COMBUSTIBILE UTILIZZATO DALLE NAVI ADIBITE ALLA NAVIGAZIONE INTERNA ED ABROGA LA DIRETTIVA 93/12/CEE.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTI gli articoli 76, 87 e 117 della Costituzione;

VISTA la legge 4 giugno 2010, n. 96, concernente disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2009, ed in particolare l'allegato B;

VISTA la direttiva 2009/30/CE adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio in data 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio, nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 99/32/CE per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna ed abroga la direttiva 93/12/CEE;

VISTO il decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, con il quale è recepita la direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, come modificata dalla direttiva 2003/17/CE;

VISTO il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio 3 febbraio 2005, recante l'istituzione del sistema nazionale di monitoraggio della qualità dei combustibili per autotrazione;

VISTO il decreto legislativo 30 maggio 2005, n. 128, recante attuazione della direttiva 2003/30/CE, relativa alla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti;

VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, concernente norme in materia ambientale, come modificato dal decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 205, ed in particolare il titolo III della parte quinta, con il quale è recepita la direttiva 99/32/CE;

relativa alla riduzione del tenore di zolfo e di alcuni combustibili liquidi, modificata dalla direttiva 2005/33/CE adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio in data 6 luglio 2005;

VISTO il decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 216, e successive modificazioni, recante attuazione delle direttive 2003/87/CE e 2004/101/CE, in materia di scambio delle quote di emissione dei gas ad effetto serra nella Comunità, con riferimento ai meccanismi di progetto del Protocollo di Kyoto;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del ...;

ACQUISITO il parere della Conferenza unificata disciplinata dall'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del ...;

ACQUISITI i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del ...;

SULLA PROPOSTA del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, della salute, dello sviluppo economico, delle politiche agricole alimentari e forestali, della giustizia, degli affari esteri, dell'economia e delle finanze e per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ARTI. 1

(Modifiche al decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66)

1. L'articolo 1 del decreto legislativo **21 marzo 2005, n. 66**, é sostituito dal seguente:

“Art. 1

Campo di applicazione.

1. Il presente decreto stabilisce per i veicoli stradali, le macchine mobili non stradali, i trattori agricoli e forestali, le imbarcazioni da diporto e le altre navi della navigazione interna:

a) ai fini della tutela della salute e dell'ambiente, le specifiche tecniche dei combustibili destinati all'utilizzo nei motori ad accensione comandata e nei motori ad accensione per compressione;

b) un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili di cui alla lettera a).

2. I combustibili utilizzati dalle imbarcazioni da diporto e dalle altre navi della navigazione interna, quando le stesse sono in mare, sono soggetti alle disposizioni del titolo III alla parte quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, relative ai combustibili marittimi delle navi.”

2. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66 :

a) la lettera b) é sostituita dalla seguente:

“b) Combustibile diesel: i gasoli specificati nel codice NC 2710 19 41 e utilizzati per i veicoli a propulsione autonoma di cui alle direttive 70/220/CEE e 88/77/CEE; ricadono in tale definizione anche i liquidi derivati dal petrolio compresi nei codici NC2710 19 41 e 2710 19 45, destinati all'uso nei motori ad accensione per compressione di macchine mobili non stradali di cui alla direttiva 97/68/CE, trattori agricoli e forestali di cui alla direttiva 2000/25/CE, imbarcazioni da diporto di cui alla direttiva 94/25/CE e altre navi della navigazione interna;”

b) alla lettera g) é aggiunto, in fine, il seguente periodo:

“in caso di distribuzione di combustibile diesel tale definizione include anche gli impianti che riforniscono le imbarcazioni da diporto e le altre navi della navigazione interna;”

c) dopo la lettera sono aggiunte le seguenti:

“l) nave della navigazione interna: nave destinata alla navigazione su fiumi, canali, laghi e lagune;

m) emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita: le emissioni nette di CO₂, CH₄ e N₂O che possono essere attribuite al combustibile, compresi tutti i suoi componenti miscelati, o all'energia fornita. Sono incluse tutte le pertinenti fasi: estrazione o coltura, comprese le modifiche della destinazione dei suoli, trasporto e distribuzione, trasformazione e combustione, a prescindere dal luogo in cui le emissioni sono rilasciate;

n) *emissioni di gas a effetto serra per unità di energia: la massa totale di emissioni di gas a effetto serra equivalente CO₂ associate al combustibile o all'energia fornita, divisa per il tenore totale di energia del combustibile o dell'energia fornita (per il combustibile, espresso al suo potere calorifico inferiore);*

o) *combustibile: un combustibile destinato all'utilizzo nei motori ad accensione comandata e nei motori ad accensione per compressione di veicoli stradali, macchine mobili non stradali, trattori agricoli e forestali, imbarcazioni da diporto ed altre navi della navigazione interna;*

p) *fornitore: il soggetto responsabile del passaggio di combustibile attraverso un punto di riscossione delle accise nonché i fornitori di energia elettrica utilizzata nei veicoli stradali alle condizioni previste all'articolo 7-bis, comma 6;*

q) *operatore economico: ogni persona fisica o giuridica stabilita nella Comunità o in uno paese terzo che offre o mette a disposizione di terzi contro pagamento o gratuitamente biocarburanti destinati al mercato comunitario ovvero che offre o mette a disposizione di terzi contro pagamento o gratuitamente materie prime, prodotti intermedi, miscele o rifiuti per la produzione di biocarburanti destinati al mercato comunitario ;*

r) *“biocarburanti”: i combustibili liquidi o gassosi ricavati dalla biomassa;*

s) *“biomassa”: la frazione biodegradabile dei prodotti, dei rifiuti e dei residui di origine biologica provenienti dall'agricoltura (comprendente sostanze vegetali e animali), dalla silvicoltura e dalle industrie connesse, comprese la pesca e l'acquacoltura, nonché la parte biodegradabile dei rifiuti industriali e urbani;*

t) *“valore reale”: la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per alcune o per tutte le fasi di uno specifico processo di produzione di biocarburanti calcolata secondo la metodologia definita nell'allegato V-bis,, parte C;*

u) *valore tipico: una stima della riduzione rappresentativa delle emissioni di gas a effetto serra per una particolare filiera di produzione del biocarburante;*

v) *valore standard: un valore stabilito a partire da un valore tipico applicando fattori predeterminati e che, in circostanze definite dalla presente direttiva, può essere utilizzato al posto di un valore reale;*

z) *risparmio di emissioni di gas ad effetto serra grazie all'uso di biocarburanti: emissioni di gas risparmiate rispetto a quelle del combustibile fossile che il*

biocarburante sostituisce, calcolate come indicato nell'allegato V- bis, parte C, punto 4;”

3. L'articolo 3 del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, è sostituito dal seguente:

*“Art. 3
Benzina.*

1. È vietata la commercializzazione di benzina non conforme alle specifiche di cui all'Allegato I.

2. Fino al 31 dicembre 2015, fatte salve proroghe stabilite con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le imprese di produzione o importazione di combustibili che, direttamente o indirettamente, riforniscono di combustibili gli impianti di distribuzione assicurano la commercializzazione di benzina con un tenore massimo di ossigeno del 2,7% ed un tenore massimo di etanolo del 5% e conforme alle altre specifiche di cui all'Allegato I, senza l'etichetta prevista dal comma 3, presso almeno il 30% degli impianti di distribuzione di cui sono titolari e degli impianti di titolarità di terzi che espongono il proprio marchio e con i quali hanno un rapporto di fornitura in via esclusiva, presenti in ciascuna provincia. A fini di controllo, tali imprese forniscono agli organi di cui all'articolo 8, comma 5, entro cinque giorni dalla relativa richiesta, l'elenco degli indirizzi di tutti i predetti impianti di distribuzione, evidenziando quelli che commercializzano la benzina prevista dal presente comma, presenti nelle province a cui la richiesta si riferisce. Le eventuali proroghe previste dal presente articolo, da adottare almeno sei mesi prima del termine da prorogare, sono concesse sulla base di un'istruttoria che considera la compatibilità dei veicoli del parco circolante con la benzina di cui al comma 3 ed il processo di perseguimento degli obiettivi previsti dalla direttiva 2009/28/CE. Tale istruttoria è condotta dai Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti sulla base delle stime sulla consistenza del parco circolante dei veicoli incompatibili con la benzina di cui al comma 3, risultanti dalle informazioni fornite dai costruttori ai sensi del comma 4.

3. Nei depositi commerciali e negli impianti di distribuzione, diversi da quelli previsti dal comma 2, in cui si commercializza benzina con un tenore di etanolo fino al 10% e conforme alle specifiche di cui all'Allegato I, deve essere affissa, sulle pompe di distribuzione che la erogano e presso i punti che riportano le informazioni circa il

tipo di combustibile commercializzato, un'etichetta avente dimensioni e caratteri chiaramente visibili e di facile lettura, contenente le parole "E 10. Etanolo fino al 10%. Solo per veicoli compatibili". La benzina che è consegnata presso un impianto di distribuzione sulla base di contratti o con l'accompagnamento di documenti da cui risulti un tenore massimo di etanolo del 5%, non può essere commercializzata con l'etichetta prevista dal presente comma.

4. Nei depositi commerciali e negli impianti di distribuzione in cui si commercializza la benzina prevista dal comma 3 deve essere accessibile agli utenti un elenco, avente dimensioni e caratteri chiaramente visibili e di facile lettura, in cui sono indicati i veicoli omologati prima del 1° gennaio 2011 compatibili con l'utilizzo di tale benzina ed i veicoli omologati dal 1° gennaio 2011 incompatibili con l'utilizzo di tale benzina. Tale elenco deve essere conforme all'elenco pubblicato sul sito internet del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e deve essere aggiornato entro trenta giorni da ciascun aggiornamento di quello ministeriale. Nel caso in cui sul sito del Ministero sia pubblicata l'indicazione che nessun veicolo ricade nell'elenco, tale indicazione deve essere accessibile agli utenti con dimensioni e caratteri chiaramente visibili e di facile lettura. Le società di produzione di veicoli stradali trasmettono al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in via informatica, la lista di tali veicoli che hanno messo in commercio o che intendono mettere in commercio sul territorio nazionale. Per i nuovi modelli la trasmissione deve avvenire prima dell'avvio della messa in commercio. Sul sito internet del Ministero sono indicati le modalità di invio in via informatica, nonché gli specifici dati identificativi dei veicoli da trasmettere. Le società di produzione di veicoli stradali trasmettono altresì, al Ministero, entro il 31 marzo 2015, la stima della consistenza del parco circolante nel 2014 dei veicoli incompatibili con la benzina di cui al comma 3, riferita ai veicoli che hanno messo in commercio sul territorio nazionale. La trasmissione dei dati previsti dal presente articolo, da parte delle società di produzione di veicoli stradali, è facoltativa in caso di veicoli che sono messi in commercio solo in altri Stati.

5. Nei depositi commerciali e negli impianti di distribuzione in cui si commercializza benzina contenente additivi metallici, deve essere affissa, sulle pompe di distribuzione che la erogano e presso i punti che riportano le informazioni circa il tipo di combustibile commercializzato, un'etichetta avente dimensioni e caratteri chiaramente visibili e di facile lettura, con le parole "Contiene additivi metallici. Solo per i veicoli compatibili".

6. Nei depositi commerciali e negli impianti di distribuzione in cui si commercializza la benzina prevista dal comma 5 deve essere accessibile agli utenti un elenco, avente dimensioni e caratteri chiaramente visibili e di facile lettura, in cui sono indicati i veicoli compatibili con l'utilizzo di tale benzina. Per la procedura di formazione e di aggiornamento dell'elenco si applicano le disposizioni previste dal comma 4.

7. Sono tenuti agli obblighi di informazione agli utenti e di etichettatura previsti dal presente articolo i soggetti a cui compete, secondo il vigente ordinamento di settore, la scelta e la sistemazione di segnalazioni, etichette ed altri strumenti di informazione presso i depositi commerciali e gli impianti di distribuzione.

8. È consentita la commercializzazione di benzina con un contenuto di piombo non superiore a 0,15 g/l e conforme alle altre specifiche di cui all'Allegato I per un quantitativo massimo annuale pari allo 0,03% delle vendite totali di benzina dell'anno precedente, destinato ad essere utilizzato dalle auto storiche e ad essere distribuito dalle associazioni riconosciute di possessori di auto storiche. I gestori dei depositi fiscali che producono o importano combustibili, i quali intendano commercializzare tale benzina, comunicano al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro il 31 marzo dell'anno in cui si effettua la commercializzazione, il quantitativo da produrre o da importare. In tale comunicazione i gestori dimostrano di osservare la prescritta quota percentuale, calcolata rispetto alla quantità dagli stessi commercializzata nell'anno precedente e rispetto alla quantità commercializzata nell'anno precedente da altri gestori che, con apposito atto da allegare, abbiano devoluto la quota percentuale loro spettante.”

4. L'articolo 4 del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, è sostituito dal seguente:

*“Art. 4
Combustibile diesel.*

1. È vietata la commercializzazione di combustibile diesel non conforme alle specifiche di cui all'Allegato II. E' fatto salvo quanto previsto dall'articolo 8, comma 1, del decreto legislativo 30 maggio 2005, n. 128.

2. A seguito dell'adozione di una specifica norma tecnica del Comitato europeo di normazione (CEN) relativa al combustibile diesel avente un tenore massimo di estere metilico di acidi grassi (FAME) pari al 10%, può essere prevista, alle condizioni stabilite con decreto adottato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la commercializzazione del combustibile diesel avente tale tenore massimo di FAME e conforme alle altre specifiche di cui all'Allegato II.

3. Nel caso in cui, alla luce delle specifiche tecniche della norma CEN prevista dal comma 2 e della compatibilità dei veicoli del parco circolante, risulti necessario mantenere una adeguata e diffusa commercializzazione del combustibile diesel avente il tenore massimo di FAME indicato nell'Allegato II, il decreto ministeriale previsto dal comma 2 disciplina le modalità necessarie ad assicurare la continuità di tale commercializzazione, nonché appositi obblighi di etichettatura e di informazione

per il combustibile diesel avente un tenore massimo di FAME pari al 10%, in analogia a quanto previsto dall'articolo 3, commi 3 e 4.

4. Nei depositi commerciali e negli impianti di distribuzione in cui si commercializza combustibile diesel contenente additivi metallici si applica quanto previsto dall'articolo 3, commi 5, 6 e 7.

5. E' vietato, sulle imbarcazioni da diporto e sulle altre navi della navigazione interna, l'utilizzo di combustibili liquidi diversi dal combustibile diesel, aventi un tenore di zolfo superiore a 1.000 mg/kg e, dal 1° gennaio 2011, superiore a 10 mg/kg."

5. L'articolo 7 del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, è sostituito dal seguente:

"Art. 7

Obblighi di comunicazione e di trasmissione di dati.

1. L'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, di seguito ISPRA, pubblica annualmente sul proprio sito internet i dati relativi alla qualità di benzina e combustibile diesel commercializzati nell'anno precedente, sulla base di quanto previsto dalle norme di cui all'articolo 10, comma 2.

2. Entro il 30 giugno di ogni anno, a decorrere dal 2005, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare trasmette alla Commissione europea, nel formato previsto dalle pertinenti norme tecniche comunitarie, i dati relativi alla qualità ed alla quantità di benzina e di combustibile diesel in distribuzione nell'anno civile precedente, sulla base di una relazione elaborata dall'ISPRA ai sensi delle norme di cui all'articolo 10, comma 2."

6. Dopo l'articolo 7 del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, sono aggiunti i seguenti:

"Articolo 7-bis

Obblighi di riduzione delle emissioni di gas serra

1. I fornitori devono assicurare che le emissioni di gas ad effetto serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia dei combustibili per i quali hanno assolto l'accisa nell'anno 2020 e, nel caso di cui al comma 9, dell'energia fornita nel 2020, siano inferiori almeno del 6 % rispetto al valore di riferimento stabilito ai sensi dell'articolo 7 - bis, paragrafo 5, lettera b), della direttiva 2009/30/CE.

2. A decorrere dal 1 gennaio 2012, entro il 31 gennaio di ciascun anno, i fornitori trasmettono annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per il tramite dell'ISPRA, una relazione, con valore di autocertificazione ai

sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, e successive modificazioni, sulle emissioni dei gas a effetto serra dei combustibili per i quali hanno assolto l'accisa e dell'energia fornita, in cui sono specificate almeno le seguenti informazioni:

- a) il quantitativo totale di ciascun tipo di combustibile o di energia forniti con l'indicazione, ove appropriato, del luogo di acquisto e dell'origine;*
- b) le relative emissioni di gas ad effetto serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia.*

3. La relazione di cui al comma 2 è accompagnata dai documenti comprovanti l'avvenuto accertamento del rispetto dei criteri di sostenibilità e degli obblighi di informazione di cui all'articolo 7-ter, forniti dagli operatori economici ai sensi del comma 5.

4. Il formato e le modalità di trasmissione della relazione di cui al comma 2 sono pubblicate sul sito web del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, previo avviso nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

5. Nel caso in cui i combustibili per i quali il fornitore ha assolto l'accisa contengano biocarburanti, le loro emissioni di gas serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia possono essere conteggiate ai fini di cui ai commi 1 e 2, solo ove per gli stessi sia stato accertato, ai sensi dell'art 7-quater, il rispetto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 7-ter, commi da 2 a 5, e degli obblighi di informazione di cui all'articolo 7-quater, comma 5. A tal fine gli operatori economici rilasciano al fornitore, al momento della cessione di ogni partita di biocarburante, copia di un certificato di sostenibilità rilasciato nell'ambito del Sistema Nazionale di certificazione della sostenibilità dei biocarburanti di cui all'articolo 7-quater, comma 1, ovvero di un accordo o ad un sistema oggetto di una decisione ai sensi dell'articolo 7-quater, paragrafo 4, della direttiva 2009/30/CE, nonché una dichiarazione, con valore di autocertificazione ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, e successive modificazioni, relativa all'origine, al luogo di acquisto e alle emissioni di gas ad effetto serra prodotte durante il ciclo di vita, per unità di energia, della stessa partita.

6. Ai fini di cui al comma 2, lettera b), le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti sono calcolate conformemente alla metodologia indicata all'articolo 7-quinquies. Le emissioni di gas ad effetto serra prodotte durante il ciclo vita degli altri tipi di combustibili e dell'energia sono calcolate conformemente alla metodologia stabilita ai sensi dell'art di 7-bis, paragrafo 5, lettere a) e d), della direttiva 2009/30/CE.

7. Il fornitore mantiene a disposizione dell'autorità preposta agli accertamenti di cui all'articolo 8, comma 5-bis, per i cinque anni successivi al pagamento dell'accisa, la

documentazione contenente i dati dai quali sono state ricavate le informazioni comunicate ai sensi del comma 2.

8. L'operatore economico mantiene a disposizione dell'autorità preposta agli accertamenti di cui all'articolo 8, comma 5-bis, per i cinque anni successivi alla cessione al fornitore della partita di biocarburante, la documentazione contenente i dati sulla base dei quali ha prodotto l'autocertificazione di cui al comma 5.

9. I fornitori di energia elettrica per veicoli possono essere designati quali fornitori ai fini di cui ai commi 1 e 2 qualora siano in grado di dimostrare che possono misurare e monitorare adeguatamente la elettricità fornita per essere utilizzata nei veicoli. A tal fine presentano una domanda al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare corredata dalla documentazione attestante il possesso dei requisiti richiesti. Detto Ministero provvede entro 60 giorni dal ricevimento della domanda.

10. Un gruppo di fornitori può scegliere di ottemperare congiuntamente agli obblighi di cui ai commi 1, 2 e 11. In tal caso il gruppo viene considerato un fornitore unico. Le modalità di applicazione delle disposizioni del presente comma sono stabilite ai sensi dell'articolo 7-bis, paragrafo 5, lettera c), della direttiva 2009/30/CE.

11. I fornitori trasmettono al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro il 1 gennaio 2013, una relazione che illustri la possibilità di raggiungere riduzioni aggiuntive rispetto a quelle indicate al comma 1 entro il 2020 attraverso uno dei seguenti metodi:

a) la fornitura di energia elettrica per qualsiasi tipo di veicolo stradale, macchina mobile non stradale, comprese le navi adibite alla navigazione interna, trattore agricolo o forestale o imbarcazione da diporto;

b) l'uso di qualsiasi tecnologia, compresi la cattura e lo stoccaggio del carbonio, secondo quanto stabilito nel decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 216, e successive modificazioni.

c) l'utilizzo dei crediti acquistati nel quadro del meccanismo di sviluppo pulito del protocollo di Kyoto, secondo quanto stabilito nel decreto legislativo 4 aprile 2006, n. 216, e successive modificazioni.

12. L'ISPRA trasmette annualmente, entro il trenta maggio, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, un rapporto sulla esattezza, sulla completezza e sulla conformità alle disposizioni di cui al comma 6 della

relazione prevista al comma 2, nonché sull'accertamento delle infrazioni agli obblighi previsti ai commi 7 e 8.

Articolo 7-ter

Criteri di sostenibilità per i biocarburanti

1. I criteri di sostenibilità che i biocarburanti devono rispettare al fine di cui all'articolo 7-bis, comma 5, sono indicati ai commi da 2 a 5. I criteri si applicano indipendentemente dal fatto che le materie prime siano state coltivate all'interno o all'esterno del territorio della Comunità. I biocarburanti prodotti a partire da rifiuti e da residui dell'agricoltura, dell'acquacoltura, della pesca e della silvicoltura devono soddisfare soltanto i criteri di sostenibilità definiti al comma 2.

2. I biocarburanti devono assicurare grazie al loro uso un risparmio di emissioni di gas a effetto serra pari almeno al 35 %. Nel caso di biocarburanti prodotti in impianti già in servizio al 23 gennaio 2008, tale valore si applica a decorrere dal 1 aprile 2013. A decorrere dal 1 gennaio 2017 il risparmio delle emissioni di gas a effetto serra deve essere pari almeno al 50 %. A decorrere dal 1 gennaio 2018 detto risparmio delle emissioni di gas a effetto serra deve essere pari almeno al 60 % per i biocarburanti prodotti negli impianti entrati in produzione il 1 gennaio 2017 o successivamente. Il risparmio delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'uso di biocarburanti è calcolata in conformità all'articolo 7-quinquies.

3. I biocarburanti non devono essere prodotti a partire da materie prime ottenute su terreni che presentano un elevato valore in termini di biodiversità, ossia terreni che nel gennaio 2008 o successivamente possedevano uno degli status seguenti, indipendentemente dal fatto che abbiano o meno conservato detto status:

a) foreste primarie e altri terreni boschivi, vale a dire foreste e altri terreni boschivi di specie native, ove non vi sia alcun segno chiaramente visibile di attività umana e i processi ecologici non siano perturbati in modo significativo;

b) aree designate per scopi di protezione della natura a norma delle leggi o dall'autorità competente del paese in cui le materie prime sono coltivate a meno che non venga dimostrato che la produzione delle predette materie prime e le normali attività di gestione non interferiscano con gli scopi di protezione della natura delle aree richiamate;

c) nel caso di materie prime coltivate in Italia, le aree protette individuate ai sensi della legge del 6 dicembre 1991, n. 394, e successive modificazioni, le aree marine protette di cui alla legge del 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni, e i siti della rete Natura 2000 di cui al decreto del Presidente della Repubblica del 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni, a meno che non venga dimostrato che la produzione delle predette materie prime e le normali attività di

gestione non interferiscano con gli scopi di protezione della natura delle aree e dei siti richiamati;

d) aree designate per la protezione di ecosistemi o specie rari, minacciati o in pericolo di estinzione, riconosciute da accordi internazionali ratificati dall'Italia o incluse in elenchi compilati da organizzazioni intergovernative o dall'Unione internazionale per la conservazione della natura, previo loro riconoscimento ai sensi dell'articolo 7-quater, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2009/30/CE, a meno che non venga dimostrato che la produzione delle predette materie prime e le normali attività di gestione non interferiscano con gli scopi di protezione della natura delle aree in questione;

e) terreni erbosi ad elevata biodiversità, per i quali i criteri e i limiti geografici sono fissati ai sensi dell'articolo 7-ter, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2009/30/CE, che siano:

f) terreni erbosi naturali, ossia terreni erbosi che rimarrebbero tali in assenza di interventi umani e che mantengono la composizione naturale delle specie nonché le caratteristiche e i processi ecologici;

g) terreni erbosi non naturali, ossia terreni erbosi che cesserebbero di essere tali in assenza di interventi umani e che sono ricchi di specie e non degradati, a meno che non venga dimostrato che il raccolto delle materie prime è necessario per preservarne lo status di terreno erboso.

4. I biocarburanti non devono essere prodotti a partire da materie prime ottenute su terreni che presentano un elevato stock di carbonio, vale a dire terreni che nel gennaio 2008 possedevano uno degli status seguenti, che nel frattempo hanno perso:

a) zone umide, (suoli con regime acquico) ossia terreni coperti o saturi di acqua in modo permanente o per una parte significativa dell'anno;

b) zone boschive continue, ossia terreni aventi un'estensione superiore ad un ettaro caratterizzati dalla presenza di alberi di altezza superiore a cinque metri e da una copertura della volta superiore al 30 % o di alberi che possono raggiungere tali soglie in situ;

c) terreni aventi un'estensione superiore ad un ettaro caratterizzati dalla presenza di alberi di altezza superiore a cinque metri e da una copertura della volta compresa tra il 10 % e il 30 % o di alberi che possono raggiungere tali soglie in situ, a meno che non vengano fornite prove del fatto che lo stock di carbonio della superficie in questione, prima e dopo la conversione, è tale che, quando viene applicata la metodologia di cui all'allegato V-bis, parte C, sono soddisfatte le condizioni di cui al comma 2. Le disposizioni del presente comma non si applicano se, al momento dell'ottenimento delle materie prime, i terreni avevano lo stesso status che nel gennaio 2008.

5. I biocarburanti non devono essere prodotti a partire da materie prime ottenute su terreni che erano torbiere nel gennaio 2008, a meno che non vengano fornite

prove del fatto che la coltivazione e la raccolta di tali materie prime non comportano drenaggio di terreno precedentemente non drenato.

6. Nel caso i biocarburanti siano prodotti da materie prime agricole coltivate nella Comunità, queste ultime devono essere ottenute nel rispetto delle prescrizioni e delle norme previste dalle disposizioni menzionate nella parte A, rubrica "Ambiente", e al punto 9 dell'allegato II del regolamento (CE) n. 73/2009 del Consiglio, del 19 gennaio 2009, che stabilisce norme comuni relative ai regimi di sostegno diretto agli agricoltori nell'ambito della politica agricola comune e istituisce taluni regimi di sostegno a favore degli agricoltori, e conformemente ai requisiti minimi per il mantenimento di buone condizioni agronomiche e ambientali definite ai sensi dell'articolo 6, comma 1, dello stesso regolamento.

7. Non è consentito rifiutare per motivi di sostenibilità che un biocarburante venga considerato ai fini di cui agli articoli 7-bis, commi 1 e 2, ove lo stesso rispetti i criteri di sostenibilità di cui ai commi da 2 a 5.

Articolo 7-quater

Verifica del rispetto dei criteri di sostenibilità per i biocarburanti

1. Al fine della verifica del rispetto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 7-ter, commi da 2 a 5, e degli obblighi di informazione di cui al comma 5, relativamente ad ogni partita di biocarburante ceduta al fornitore, tutti gli operatori economici appartenenti alla filiera di produzione della stessa devono aderire al Sistema Nazionale di certificazione della sostenibilità dei biocarburanti ovvero ad un accordo o ad un sistema oggetto di una decisione ai sensi dell'articolo 7-quater, paragrafo 4, della direttiva 2009/30/CE.

2. Ai fini del riconoscimento delle maggiorazioni del contributo energetico dei biocarburanti previste nell'ambito dei regimi di sostegno per l'utilizzo delle fonti rinnovabili nei trasporti, il certificato di sostenibilità di cui all'articolo 7-bis, comma 5, deve essere rilasciato esclusivamente nell'ambito del Sistema Nazionale di certificazione della sostenibilità dei biocarburanti di cui al comma 1.

3. Il Sistema Nazionale di cui al comma 1 deve garantire che tutti gli operatori economici appartenenti alla filiera di produzione del biocarburante forniscano le informazioni che concorrono alla dimostrazione del rispetto dei criteri di sostenibilità e degli obblighi di informazione di cui al comma 1 nonché un livello adeguato di verifica indipendente delle informazioni presentate dagli operatori. Tale verifica deve accertare che i sistemi utilizzati dagli operatori economici siano

precisi, affidabili e a prova di frode e valutare la frequenza e il metodo di campionamento usati nonché la solidità dei dati.

4. Al fine di dimostrare che i criteri di sostenibilità sono mantenuti lungo tutta la catena di consegna, dalla materia prima al biocarburante, gli operatori economici e i fornitori, per quanto attiene i rispettivi obblighi, devono utilizzare un sistema di equilibrio di massa che:

a) consenta che partite di materie prime, di prodotti intermedi, di rifiuti o di biocarburanti con caratteristiche di sostenibilità diverse siano mescolate;

b) imponga che le informazioni sulle caratteristiche di sostenibilità e sul volume delle partite di cui alla lettera a) restino associate alla miscela;

preveda che la somma di tutte le partite prelevate dalla miscela sia descritta come avente le stesse caratteristiche di sostenibilità, nelle stesse quantità, della somma di tutte le partite aggiunte alla miscela.

5. Gli operatori economici devono fornire, le seguenti informazioni relative alla materia prima ceduta o messa a disposizione per la produzione di biocarburanti:

a) misure adottate per la tutela del suolo, delle risorse idriche e dell'aria, per il ripristino dei terreni degradati e per evitare il consumo eccessivo di acqua in zone afflitte da carenza idrica;

b) se il paese terzo o lo Stato membro dell'Unione europea da cui proviene la materia prima ha ratificato e attuato le seguenti convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro:

1) Convenzione concernente il lavoro forzato ed obbligatorio (n. 29);

2) Convenzione concernente la libertà sindacale e la protezione del diritto sindacale (n. 87);

3) Convenzione concernente l'applicazione dei principi del diritto di organizzazione e di negoziazione collettiva (n. 98);

4) Convenzione concernente l'uguaglianza di remunerazione tra la mano d'opera maschile e la mano d'opera femminile per un lavoro di valore uguale (n. 100);

5) Convenzione concernente l'abolizione del lavoro forzato (n. 105);

6) Convenzione concernente la discriminazione in materia di impiego e di professione (n. 111);

7) Convenzione sull'età minima per l'assunzione all'impiego (n. 138);

8) Convenzione sul divieto delle peggiori forme di lavoro minorile e le azioni immediate in vista della loro eliminazione (n. 182).

6. Alle attività di controllo relative all'applicazione delle disposizioni del presente articolo provvedono i Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle politiche agricole alimentari e forestali.

Articolo 7-quinquies

Calcolo delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti

1. Ai fini di quanto previsto all'articolo 7-bis, commi 1 e 2, le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti sono così calcolate:

a) se l'allegato V-bis, parte A o B, fissa un valore standard per il risparmio delle emissioni di gas a effetto serra associate alla filiera di produzione del biocarburante e se il valore e_1 per questi biocarburanti, calcolato secondo l'allegato V-bis, parte C, punto 7, è uguale o inferiore a zero, utilizzando detto valore standard;

b) utilizzando il valore reale calcolato secondo la metodologia definita all'allegato V-bis, parte C;

c) utilizzando un valore risultante dalla somma dei fattori della formula di cui all'allegato V-bis, parte C, punto 1, ove i valori standard disaggregati, di cui all'allegato V-bis, parte D o E, possono essere utilizzati per alcuni fattori e i valori reali calcolati secondo la metodologia definita all'allegato V-bis, parte C, per tutti gli altri fattori.

2. I valori standard di cui all'allegato V-bis, parte A, e i valori standard disaggregati per la coltivazione di cui all'allegato V-bis, parte D, possono essere usati soltanto se le materie prime sono:

a) coltivate fuori della Comunità;

b) coltivate nella Comunità in aree incluse negli elenchi di cui al comma 4 ovvero

c) rifiuti e residui dell'agricoltura, dell'acquacoltura e della pesca.

3. Per i biocarburanti non rientranti nell'ambito di applicazione delle lettere a), b) o c), sono utilizzati i valori reali per la coltivazione.

4. Gli elenchi di cui al comma 2, lettera b), oggetto di una relazione che gli Stati membri presentano alla Commissione europea, comprendono le zone nel loro territorio classificate al livello 2 della nomenclatura delle unità territoriali per la statistica ("NUTS") o a un livello NUTS più disaggregato conformemente al regolamento (CE) n. 1059/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativo all'istituzione di una classificazione comune delle unità territoriali per la statistica (NUTS)**, nelle quali le emissioni tipiche di gas a effetto serra derivanti dalla coltivazione di materie prime agricole sono inferiori o uguali alle emissioni indicate alla voce "Valori standard disaggregati per la coltivazione" dell'allegato V-bis, parte D. La relazione è accompagnata da una descrizione del metodo e dei dati utilizzati per redigere l'elenco. Il metodo prende in considerazione le caratteristiche del suolo, il clima e le rese previste di materie prime.

7. All'articolo 8 del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, :

a) al comma 4 le parole: “*Non si applica quanto previsto dall’articolo 15 della legge 24 novembre 1981, n. 689.*” sono soppresse.

b) il comma 5 è sostituito dal seguente:

“5. L’accertamento delle infrazioni di cui all’articolo 9, commi 3, 4, 5 e 6, è effettuato dagli uffici dell’Agenzia delle dogane competenti per territorio e dal Corpo della guardia di finanza, utilizzando, in caso di analisi, i metodi di prova stabiliti dall’allegato V. L’accertamento delle infrazioni di cui all’articolo 9, comma 7, è effettuato da tali organi, dagli Ispettorati della navigazione interna e dai soggetti a tal fine individuati dalla normativa regionale; si applica quanto previsto dall’articolo 296, comma 10, del decreto legislativo n. 152 del 2006.”

c) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

“5-bis. L’accertamento delle infrazioni agli obblighi previsti ai commi 7 e 8 dell’articolo 7-bis, è effettuato dall’ISPRA.”

8. L’articolo 9 del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, è sostituito dal seguente:

*“Art. 9
Sanzioni*

1. Salvo che il fatto costituisca reato, ai gestori dei depositi fiscali che commercializzano benzine o combustibili diesel in violazione dei divieti di cui all’articolo 3, comma 1, o di cui all’articolo 4, comma 1, si applica una sanzione amministrativa da 15.000 a 154.000 euro. Salvo che il fatto costituisca reato, la medesima sanzione amministrativa si applica ai gestori dei depositi fiscali che commercializzano benzine o combustibili diesel non conformi alle specifiche determinate ai sensi degli articoli 5 o 6. In caso di recidiva le sanzioni amministrative di cui al presente comma sono triplicate.

2. Salvo che il fatto costituisca reato, ai gestori degli impianti di distribuzione e i gestori di depositi commerciali che commercializzano benzine o combustibili diesel in violazione dei divieti di cui all’articolo 3, comma 1, o di cui all’articolo 4, comma 1, o non conformi alle specifiche determinate ai sensi degli articoli 5 o 6 si applicano le sanzioni previste dal comma 1, ridotte a un terzo nel caso dei depositi commerciali e ridotte a un quinto nel caso degli impianti di distribuzione.

3. Salvo che il fatto costituisca reato, si applica una sanzione amministrativa da 10.000 a 30.000 euro ai soggetti tenuti ad assicurare le percentuali di distribuzione provinciale previste dall’articolo 3, comma 2, se le stesse non sono rispettate. Se gli elenchi previsti dall’articolo 3, comma 2, non sono trasmessi nei termini prescritti si applica l’articolo 650 c.p.

4. Salvo che il fatto costituisca reato, le sanzioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche ai gestori dei depositi fiscali, dei depositi commerciali o degli impianti di distribuzione che, a seguito dell'adozione del decreto previsto dall'articolo 4, comma 2, commercializzano combustibile diesel avente un tenore massimo di FAME superiore a quello previsto da tale decreto.

5. Salvo che il fatto costituisca reato, le sanzioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche ai gestori dei depositi fiscali, dei depositi commerciali o degli impianti di distribuzione che, a seguito dell'adozione del decreto previsto dall'articolo 4, comma 2, non rispettano le modalità introdotte da tale decreto per assicurare la commercializzazione del combustibile diesel avente il tenore massimo di FAME indicato nell'allegato II.

6. Salvo che il fatto costituisca reato, si applica una sanzione amministrativa da 10.000 a 30.000 euro ai soggetti tenuti agli obblighi di informazione degli utenti o di etichettatura previsti dall'articolo 3, commi 3, 4, 5 o 6, e dall'articolo 4, comma 4, che violano tali obblighi. La stessa sanzione si applica ai soggetti tenuti agli obblighi di trasmissione previsti dall'articolo 3, commi 4 o 6, e dall'articolo 4, comma 4, che violano tali obblighi. A seguito dell'adozione del decreto previsto dall'articolo 4, comma 2, la stessa sanzione si applica anche in caso di violazione degli obblighi di trasmissione, informazione o di etichettatura introdotti da tale decreto.

7. In caso di violazione del divieto previsto dall'articolo 4, comma 5, si applica la sanzione prevista dall'articolo 296, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, alla cui irrogazione provvedono le regioni o la diversa autorità indicata dalla legge regionale ai sensi degli articoli 17 e seguenti della legge 24 novembre 1981, n. 689.

8.. Nel caso in cui i gestori dei depositi fiscali non trasmettano nei termini i dati da inviare ai sensi dell'articolo 10, comma 2, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, anche ai fini di quanto previsto dall'articolo 650 del codice penale, ordina al gestore di provvedere.

9. 1. Salvo che il fatto costituisca reato, i fornitori che non rispettano l'obiettivo di riduzione di cui all'articolo 7-bis, comma 1, sono puniti con la sanzione amministrativa da 300.000 a 1.000.000 euro.

10. Nel caso la riduzione percentuale di cui all'articolo 7-bis, comma 1, risulti pari o inferiore al 5% rispetto al valore di riferimento, la sanzione di cui al comma 11 è triplicata.

11. Il fornitore che omette di presentare nel termine stabilito la relazione di cui all'articolo 7-bis, comma 2, corredata dalla documentazione di cui al comma 3, è punito con la sanzione amministrativa da 50.000 a 100.000 euro. Qualora il contenuto della relazione risulti incompleto, inesatto o non conforme a quanto previsto dal comma 5 dello stesso articolo, la sanzione è duplicata.

12. Il fornitore che non mantiene a disposizione la documentazione di cui all'articolo 7 bis, comma 7, è punito con la sanzione amministrativa da 10.000 a 30.000 euro.

13. Il fornitore che omette di presentare la relazione di cui all'articolo 7-bis, comma 11, è punito con la sanzione amministrativa da 50.000 a 100.000 euro.

14. L'operatore economico che produce la autocertificazione, di cui all'articolo 7-bis, comma 5 in forma incompleta, inesatta o difforme dalla metodologia di cui all'articolo 7-quinquies è punito con la sanzione amministrativa da 50.000 a 100.000 ,

15. L'operatore economico che non mantiene a disposizione la documentazione di cui all'articolo 7-bis, comma 8, è punito con la sanzione amministrativa da 10.000 a 30.000 euro .

16. L'operatore economico che non rispetta le disposizioni di cui all'articolo 7-quater è punito con la sanzione amministrativa da 50.000 a 100.000 euro.

17. Fatto salvo quanto previsto al comma 7, ai fini dell'irrogazione delle sanzioni previste ai commi, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, e 16, trovano applicazione le disposizioni contenute negli articoli 17 e seguenti della legge 24 novembre 1981, n. 689.

18. Alle sanzioni amministrative di cui al presente articolo non si applica il pagamento in misura ridotta previsto dall'articolo 16 della legge della legge n. 689 del 1981.

9. All'articolo 10 del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66,:

a) al comma 2, le parole "dei combustibili" sono sostituite dalle seguenti "della benzina e del combustibile diesel" e l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti: "Con lo stesso decreto sono altresì stabilite le procedure per la raccolta dei dati di cui all'articolo 7, comma 1. Fino alla data di entrata in vigore di tale decreto si applica il decreto del Ministro dell'ambiente 3 febbraio 2005".

b) al comma 4 le parole: "ai sensi dell'articolo 20 della legge 16 aprile 1987, n. 183" sono sostituite dalle seguenti: "ai sensi dell'articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11" e le parole: "al fine di dare attuazione a successive direttive comunitarie" sono

sostituite dalle seguenti: *“al fine di dare attuazione a successive norme comunitarie non autonomamente applicabili”*.

10. Gli allegati I, II e V del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, sono sostituiti dai corrispondenti allegati contenuti nell'allegato A al presente decreto.

11. L'allegato III del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, è soppresso.

12. Al decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, è aggiunto l'allegato V-bis contenuto nell'allegato A al presente decreto

ART. 2

(Disposizioni transitorie e finali)

1. Ai fini della prima applicazione dell'articolo 3, commi 4 e 6, e dell'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo n. 66/2005, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare pubblica una versione indicativa degli elenchi previsti da tali articoli sul proprio sito internet e i gestori dei depositi commerciali e degli impianti di distribuzione tenuti provvedono a renderli accessibili al pubblico entro dieci giorni dalla pubblicazione. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, le società di produzione di veicoli stradali trasmettono in via informatica al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con riferimento ai veicoli che hanno messo in commercio sul territorio nazionale prima di tale data, gli elenchi previsti dall'articolo 3, commi 4 e 6, e dall'articolo 4, comma 4, del decreto n. 66/2005. Detto Ministero provvede a pubblicare tali elenchi sul proprio sito internet e i gestori dei depositi commerciali e degli impianti di distribuzione tenuti provvedono a renderli accessibili al pubblico entro trenta giorni dalla pubblicazione. In caso di violazione degli obblighi previsti dal presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 9, comma 5, del decreto legislativo n. 66/2005.

2. All'articolo 292, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni,:

a) le lettere d), e) ed f) sono sostituite dalle seguenti:

“d) combustibile per uso marittimo: qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio utilizzato su una nave in mare o destinato ad essere utilizzato su una nave in mare, inclusi i combustibili definiti nella norma ISO 8217;

e) *olio diesel marino: qualsiasi combustibile per uso marittimo la cui viscosità o densità rientra nei limiti di viscosità o di densità stabiliti per le qualità «DMB» e «DMC» dalla tabella I della norma ISO 8217;*

f) *gasolio marino: qualsiasi combustibile per uso marittimo la cui viscosità o densità rientra nei limiti di viscosità o di densità stabiliti per le qualità «DMX» e «DMA» dalla tabella I della norma ISO 8217;”*

b) la lettera p) é soppressa.

3. All'articolo 295 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni,:

a) il comma 7 é soppresso;

b) al comma 9 la lettera a) é soppressa

4. All'articolo 296, comma 9, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, le parole: “*o alla navigazione interna*” sono soppresse.

5. All'articolo 8 del decreto legislativo 30 maggio 2005, n. 128:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

“1. I combustibili diesel con contenuto di biodiesel superiore al 7% possono essere avviati al consumo presso utenti extra-rete e impiegati esclusivamente in veicoli omologati per il relativo utilizzo”.;

b) i commi 2 e 3 sono soppressi.

6. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, **del Ministro dello sviluppo economico** e del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabilite:

a) le modalità di funzionamento del Sistema Nazionale di certificazione della sostenibilità dei biocarburanti previsto all'art. 7-quater, comma 1, come introdotto dal comma 6 dell'articolo 1 del presente decreto, nonché le procedure di adesione allo stesso;

b) le procedure per la verifica degli obblighi di informazione di cui al comma 5, dell'articolo 7-quater, come introdotto dal comma 6 dell'articolo 1 del presente decreto;

c) le disposizioni che gli operatori ed i fornitori devono rispettare per l'utilizzo del sistema di equilibrio di massa di cui al comma 4 dell' articolo 7-quater.

ART. 3
(Disposizioni finanziarie)

1. All'attività di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 7-bis, come introdotto dal comma 6 dell'articolo 1 del presente decreto, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare provvede, con oneri a carico dei fornitori, ai sensi dell'articolo 4, della legge 4 giugno 2010, n. 96. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, e del **Ministro dello sviluppo economico** da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, sono determinate, in base al costo effettivo del servizio, le tariffe e le relative modalità di versamento, per l'istruttoria finalizzata alla designazione dei fornitori o dei gruppi di fornitori, di cui ai citati commi 9 e 10. Le tariffe sono aggiornate, con le stesse modalità, almeno ogni due anni, sulla base del costo effettivo del servizio.

2. All'attività di controllo di cui all'articolo 7-quater, comma 6, come introdotto dal comma 6 dell'articolo 1, si provvede, con oneri a carico degli operatori economici, ai sensi dell'articolo 4, della legge 4 giugno 2010, n. 96. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono determinate, in base al costo effettivo del servizio, le tariffe e le relative modalità di versamento, per la copertura delle spese relative ai controlli di cui all'articolo 7-quater, comma 6. Le tariffe sono aggiornate, con le stesse modalità, almeno ogni due anni, sulla base del costo effettivo del servizio.

3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri o minori entrate a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni ed i soggetti pubblici interessati provvedono, ad eccezione dei commi 9 e 10 dell'articolo 7-bis e **6 dell'articolo 7-quater**, come introdotti dal comma 6 dell'articolo 1 del presente decreto, agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo di Stato, sarà inserito nella raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti d'osservarlo e di farlo osservare.

Nuovi allegati I, II, V e V-bis al decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66

Allegato I

Specifiche ecologiche della benzina commercializzata e destinata ai veicoli con motore ad accensione comandata

Caratteristica	Unità	Limiti [1]	
		Minimo	Massimo
Numero di ottano ricerca		95	-
Numero di ottano motore		85	-
Tensione di vapore, periodo estivo [2]	kPa	-	60,0
Distillazione:			
- evaporato a 100 °C	% (v/v)	46,0	-
- evaporato a 150 °C	% (v/v)	75,0	-
Analisi degli idrocarburi:			
- olefinici	% (v/v)	-	18,0
- aromatici	% (v/v)	-	35,0
- benzene	% (v/v)	-	1,0
Tenore di ossigeno	% (m/m)	-	3,7
Ossigenati:			
- Alcole metilico	% (v/v)	-	3,0
- Alcole etilico, se necessario con aggiunta degli agenti stabilizzanti	% (v/v)	-	10,0
- Alcole isopropilico	% (v/v)	-	12,0
- Alcole butilico terziario	% (v/v)	-	15,0
- Alcole isobutilico	% (v/v)	-	15,0
- Eteri contenenti 5 o più atomi di carbonio per molecola	% (v/v)	-	22,0
- Altri ossigenati [3]	% (v/v)	-	15,0
Tenore di zolfo	mg/kg	-	10,0
Tenore di piombo	g/l	-	0,005

Tenore di metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT), espresso come manganese	mg/l	-	6 [4] 2 [5]
--	------	---	----------------

[1] I valori indicati nelle specifiche sono «valori effettivi». Per la definizione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259:2006 «Prodotti petroliferi - Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova»; per fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilità). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri previsti dalla norma ISO 4259:2006.

[2] Il periodo estivo inizia il 1° maggio e termina il 30 settembre.

[3] Altri monoalcoli ed eteri con punto di ebollizione finale non superiore a quello stabilito nella norma EN 228:2008.

[4] A decorrere dal 1° gennaio 2011.

[5] A decorrere dal 1° gennaio 2014.

Allegato II

Specifiche ecologiche del combustibile diesel commercializzato e destinato ai veicoli con motore ad accensione per compressione

Caratteristica	Unità	Limiti [1]	
		Minimo	Massimo
Numero di cetano		51,0	-
Densità a 15 °C	kg/m ³	-	845,0
Distillazione:			
- punto del 95% (v/v) recuperato a	°C	-	360,0
Idrocarburi aromatici policiclici	% (m/m)	-	8,0
Tenore di zolfo	mg/kg	-	10
Tenore di FAME – EN 14078 [2]	% (v/v)	-	7,0
Tenore di metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT), espresso come manganese	mg/l	-	6 [3] 2 [4]

[1] I valori indicati nelle specifiche sono «valori effettivi». Per la definizione dei loro valori limite, è stata applicata la norma ISO 4259:2006 «Prodotti petroliferi - Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova»; per fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero (R = riproducibilità). I risultati delle singole misurazioni vanno interpretati in base ai criteri previsti dalla norma ISO 4259:2006.

[2] Il FAME è conforme alla norma EN 14214.

[3] A decorrere dal 1° gennaio 2011.

[4] A decorrere dal 1° gennaio 2014.

Allegato V

Metodi di prova e modalità operative per l'accertamento sulla conformità dei combustibili

1. Campionamento

1.1 Prelievo

1.1.1 Depositi fiscali e depositi commerciali

I campioni di combustibile devono essere prelevati secondo quanto stabilito dalla norma ISO 3170 per il campionamento manuale da serbatoio e secondo quanto stabilito dalla norma ISO 3171 per il campionamento automatico in linea. Per il prelievo si utilizzano contenitori metallici.

1.1.2 Impianti di distribuzione

I campioni di combustibile devono essere prelevati secondo quanto stabilito dalla norma EN 14275 per il campionamento alla pompa presso gli impianti di distribuzione. Per il prelievo è sufficiente l'utilizzo di contenitori metallici anche privi delle caratteristiche di composizione previsti da tale norma EN.

1.1.3 Competenza

Il prelievo dei campioni è effettuato dall'autorità competente all'accertamento dell'infrazione.

1.2 Quantità

La quantità di benzina o combustibile diesel da campionare è pari a dieci litri da immettere in cinque contenitori da 2,5 litri, riempiti per circa l'80% della loro capienza.

I contenitori devono assicurare una tenuta perfetta, essere dotati di tappo con guarnizione e controtappo di plastica ed essere rigorosamente sigillati. Inoltre devono essere dotati di targhetta sulla quale sono riportati almeno i seguenti dati:

- A) il luogo del prelievo;
- B) il gestore dell'impianto presso cui è stato effettuato il prelievo del campione;
- C) la data del prelievo;
- D) la tipologia di prodotto;
- E) il serbatoio dal quale è stato effettuato il prelievo, in caso di depositi fiscali e di depositi commerciali, e la pompa di distribuzione, in caso di impianti di distribuzione;
- F) il soggetto che, eventualmente, rappresenti il gestore nel corso delle attività di prelievo;
- G) il soggetto incaricato del prelievo.

I cinque contenitori devono essere destinati:

- a) uno al gestore dell'impianto sottoposto ad accertamento o al soggetto di cui al paragrafo 1.2, lettera F), per finalità difensive;
- b) uno al laboratorio che effettua le misure ai fini dell'accertamento dell'infrazione ai sensi dell'articolo 15, comma 1, della legge n. 689/81, di seguito denominato laboratorio controllore, individuato ai sensi del paragrafo 1.7;
- c) tre al soggetto che ha effettuato il prelievo, al fine di essere conservati per l'eventualità della revisione prevista dall'articolo 15, comma 2, della legge n. 689/81 e per l'eventualità del

contenzioso giudiziario previsto dall'articolo 23 di tale legge; su richiesta di tale soggetto, i contenitori possono essere conservati presso il laboratorio controllore, fermo restando quanto previsto dal paragrafo 1.5.

1.3 Verbale

All'atto del prelievo viene redatto, in tre originali, un verbale che deve riportare i dati necessari per l'identificazione univoca del campione. Un originale rimane all'autorità competente all'accertamento dell'infrazione. Un originale viene consegnato al gestore o al soggetto di cui al paragrafo 1.2, lettera F). L'altro originale viene allegato all'esemplare del campione da inviare al laboratorio controllore.

1.4 Movimentazione dei campioni

Durante il prelievo e la movimentazione dei campioni devono essere osservate misure atte a garantirne l'integrità e la sicurezza, con particolare riferimento alle misure concernenti il deposito e il trasporto dei liquidi infiammabili.

1.5 Distribuzione dei campioni

Ai fini della distribuzione dei campioni si applicano le seguenti disposizioni :

- Il contenitore di cui al paragrafo 1.2, lettera b), è inviato al laboratorio controllore insieme al verbale di campionamento.

- Nel caso in cui sia richiesta la revisione delle analisi ai sensi dell'articolo 15, comma 2, della legge n. 689/81 un contenitore di cui al paragrafo 1.2, lettera c), è inviato al laboratorio competente per tale revisione individuato ai sensi del paragrafo 1.7.

- In tutti i casi, i contenitori dei campioni di benzina prelevati durante il periodo estivo, qualora conservati in luogo idoneo diverso da un frigorifero antideflagrante a temperatura compresa tra 4°C e 10°C, sono inviati al laboratorio controllore entro cinque giorni dal prelievo.

1.6 Conservazione dei campioni

Tutti i contenitori di cui al paragrafo 1.2, lettere b) e c), devono essere conservati in un luogo idoneo, per un periodo non inferiore a novanta giorni e, comunque, fino alla conclusione delle attività di accertamento di cui al presente allegato e, per un contenitore di cui al paragrafo 1.2, lettera c), in caso di accertamento dell'infrazione, fino alla scadenza dei termini previsti per proporre opposizione all'eventuale ordinanza - ingiunzione dell'autorità competente all'irrogazione della sanzione e fino alla conclusione del contenzioso giudiziario seguente a tale opposizione. Per luogo idoneo si intende, in caso di benzina, un luogo almeno ventilato in cui i contenitori non sono esposti alla luce diretta del sole.

1.7 Identificazione dei laboratori

Il laboratorio controllore, su delega dell'autorità competente all'accertamento dell'infrazione, è un laboratorio chimico delle dogane o un Ufficio delle Dogane nel cui ambito operano i laboratori chimici delle dogane.

Il laboratorio che effettua la revisione delle analisi ai sensi dell'articolo 15, comma 2, della legge n. 689/81 è un laboratorio chimico delle dogane o un Ufficio delle Dogane nel cui ambito operano i laboratori chimici delle dogane, diverso da quello che ha effettuato le misure come laboratorio controllore.

Per l'effettuazione delle misure i laboratori chimici delle dogane o gli Uffici delle Dogane nel cui ambito operano i laboratori chimici delle dogane possono avvalersi della Stazione Sperimentale per i Combustibili.

2. Effettuazione della verifica di conformità

Il presente paragrafo stabilisce le procedure per l'effettuazione della verifica di conformità. Tale procedura si applica sia in sede di analisi ai sensi dell'articolo 15, comma 1, della legge n. 689/81, sia in sede di revisione delle analisi ai sensi dell'articolo 15, comma 2, della legge n. 689/81.

La trattazione dei risultati dei metodi di prova elencati nel paragrafo 3 viene effettuata secondo la procedura, tratta dalla norma UNI EN ISO 4259.

2.1 Verifica di conformità

Il laboratorio controllore esegue le misure immediatamente dopo la ricezione dei contenitori del campione di cui al paragrafo 1.2, lettera *b*). Tale laboratorio esegue una sola misura per ciascuna caratteristica disciplinata dal presente decreto, utilizzando i metodi di prova di cui al paragrafo 3.

2.1.1 Caratteristiche per le quali è definito un limite massimo negli allegati I e II.

Se il risultato ottenuto «X» è tale che:

$$X > A_1 + 0,59 \cdot R$$

dove A_1 è il limite massimo, ed R è la riproducibilità del metodo di prova calcolata al livello A_1 , il cui valore è riportato nel paragrafo 3, il prodotto si considera non conforme. In caso contrario il prodotto è da considerare conforme.

2.1.2 Caratteristiche per le quali è definito un limite minimo negli allegati I e II.

Se il risultato ottenuto «X» è tale che:

$$X < A_2 - 0,59 \cdot R$$

dove A_2 è il limite minimo, ed R è la riproducibilità del metodo di prova calcolata al livello A_2 , il cui valore è riportato nel paragrafo 3, il prodotto si considera non conforme. In caso contrario il prodotto è da considerare conforme.

3. Precisione dei metodi di prova

3.1 Metodi di prova, contenuti nella norma EN 228:2008, metodi di prova per il tenore di metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT) come manganese e dati di precisione per la determinazione delle caratteristiche della benzina conforme alle specifiche di cui all'allegato I o all'articolo 3, comma 2.

<i>Caratteristica</i>	<i>Metodo di prova</i>	<i>Unità</i>	<i>A₂</i>	<i>A₁</i>	<i>R</i>
Numero di ottano ricerca	EN ISO 5164		95		0,7
Numero di ottano motore	EN ISO 5163		85		0,9
Tensione di vapore, periodo estivo (1)	EN 13016-1	kPa		60,0	2,2
Distillazione, evaporato a 100 °C (2)	EN ISO 3405	% (v/v)	46,0		
Distillazione, evaporato a 150 °C(2)	EN ISO 3405	% (v/v)	75,0		
Olefine	EN 14517	% (v/v)		18,0	2,6
Aromatici	EN 14517	% (v/v)		35,0	3,7
Benzene	EN 14517	% (v/v)		1,0	0,04
Tenore di ossigeno	EN 1601	% (m/m)		2,7 (3)	0,3
				3,7	0,3
Alcole metilico	EN 1601	% (v/v)		3,0	0,3
Alcole etilico	EN 1601	% (v/v)		5,0 (3)	0,4
				10,0	0,8
Alcole isopropilico	EN 1601	% (v/v)		12,0	0,9
Alcole butilico terziario	EN 1601	% (v/v)		15,0	1,0
Alcole isobutilico	EN 1601	% (v/v)		15,0	1,0
Eteri con 5 o più atomi di carbonio	EN 1601	% (v/v)		22,0	1,0
Altri ossigenati	EN 1601	% (v/v)		15,0	1,0
Tenore di zolfo	EN ISO 20884	mg/kg		10,0	3,1
	EN ISO 20846				2,7
Tenore di piombo	EN 237	mg/l		5	0,6
Tenore di MMT, espresso come manganese	prEN 16135	mg/l		6	1,5
	prEN 16136				1,8
Tenore di MMT, espresso come manganese (4)	prEN 16135	mg/l		2	1,0
	prEN 16136				1,1

(1) Espressa come DVPE (Tensione equivalente di vapore a secco).

(2) Precisione da calcolare in base alla curva di distillazione dei campioni.

(3) Nel caso della benzina di cui all'articolo 3, comma 2.

(4) A decorrere dal 1° gennaio 2014.

3.2 Metodi di prova, contenuti nella norma EN 590:2009, metodi di prova per il tenore di metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT) come manganese e dati di precisione per la determinazione delle caratteristiche del combustibile diesel conforme alle specifiche di cui all'allegato II.

<i>Caratteristica</i>	<i>Metodo di prova</i>	<i>Unità</i>	<i>A₂</i>	<i>A₁</i>	<i>R</i>
Numero di cetano	EN ISO 5165		51,0		4,2
Densità a 15 °C	EN ISO 3675	kg/m ³		845,0	1,2
Distillazione: 95 % recuperato(1)	EN ISO 3405	°C		360,0	
Idrocarburi aromatici policiclici	EN 12916	% (m/m)		8,0	1,9
Tenore di zolfo	EN ISO 20884	mg/kg		10	3,1
	EN ISO 20846				2,2
Tenore di FAME	EN 14078	% (V/V)		7,0	0,5
Tenore di MMT come manganese	(2)	mg/l		6	
				2 (3)	

(1) Precisione da calcolare in base alla curva di distillazione dei campioni.

- (2) Si applica, a seguito della relativa pubblicazione, il pertinente metodo CEN
 (3) A decorrere dal 1° gennaio 2014

ALLEGATO V-bis

Norme per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti

A. Valori tipici e standard dei biocarburanti se prodotti senza emissioni nette di carbonio a seguito della modifica della destinazione dei terreni

Filiera di produzione del biocarburante	Risparmio tipico delle emissioni di gas a effetto serra	Risparmio standard delle emissioni di gas a effetto serra
etanolo da barbabietola da zucchero	61%	52%
etanolo da cereali (combustibile di processo non specificato)	32%	16%
etanolo da cereali (lignite come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	32%	16%
etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in caldaie convenzionali)	45%	34%
etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	53%	47%
etanolo da cereali (paglia come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	69%	69%
etanolo da granturco, prodotto nella Comunità (metano come combustibile di processo in impianti di	56%	49%

Filiera di produzione del biocarburante	Risparmio tipico delle emissioni di gas a effetto serra	Risparmio standard delle emissioni di gas a effetto serra
cogenerazione)		

Filiera di produzione del biocarburante	Risparmio tipico delle emissioni di gas a effetto serra	Risparmio standard delle emissioni di gas a effetto serra
etanolo da canna da zucchero	71%	71%
la frazione dell' etere etil-terbutilico (ETBE) prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo	
la frazione dell'etere terziario-amil-etilico (TAE) prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo	
biodiesel da semi di colza	45%	38%
biodiesel da semi di girasole	58%	51%
biodiesel da soia	40%	31%
biodiesel da olio di palma (processo non specificato)	36%	19%
biodiesel da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)	62%	56%
biodiesel da rifiuti vegetali (*) o animali	88%	83%
olio vegetale idrotrattato da semi di colza	51%	47%

Filiera di produzione del biocarburante	Risparmio tipico delle emissioni di gas a effetto serra	Risparmio standard delle emissioni di gas a effetto serra
olio vegetale idrotrattato da semi di girasole	65%	62%
olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo non specificato)	40%	26%
olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)	68%	65%
olio vegetale puro da semi di colza	58%	57%
biogas da rifiuti urbani organici come metano compresso	80%	73%
biogas da letame umido come metano compresso	84%	81%
biogas da letame asciutto come metano compresso	86%	82%

(*) Escluso l'olio animale prodotto a partire da sottoprodotti di origine animale classificati come materiali di categoria 3 in conformità del regolamento (CE) n. 1774/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 ottobre 2002, recante norme sanitarie relative ai sottoprodotti di origine animale non destinati al consumo umano.

B. **Stima dei valori tipici e standard dei futuri biocarburanti non presenti sul mercato o presenti solo in quantità trascurabili al gennaio 2008, se prodotti senza emissioni nette di carbonio a seguito della modifica della destinazione dei terreni**

Filiera di produzione del biocarburante	Risparmio tipico delle emissioni di gas a effetto serra	Risparmio standard delle emissioni di gas a effetto serra
etanolo da paglia di cereali	87%	85%
etanolo da residui legnosi	80%	74%
etanolo da legno coltivato	76%	70%
diesel Fischer-Tropsch da residui legnosi	95%	95%
diesel Fischer-Tropsch da legno coltivato	93%	93%
dimetiletere (DME) da residui legnosi	95%	95%
DME da legno coltivato	92%	92%
metanolo da residui legnosi	94%	94%
metanolo da legno coltivato	91%	91%
la frazione dell'etere metilterbutilico (MTBE) prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione del metanolo	

C. Metodologia

1. Le emissioni di gas a effetto serra provenienti dalla produzione e dall'uso di biocarburanti vengono calcolate secondo la seguente formula:

$$E = e_{ec} + e_l + e_p + e_{td} + e_u - e_{sca} - e_{ccs} - e_{ccr} - e_{ee}$$

dove

E = il totale delle emissioni derivanti dall'uso del combustibile;

e_{ec} = le emissioni derivanti dall'estrazione o dalla coltivazione delle materie prime;

e_l = le emissioni annualizzate risultanti da modifiche degli stock di carbonio a seguito del cambiamento della destinazione dei terreni;

e_p = le emissioni derivanti dalla lavorazione;

e_{td} = le emissioni derivanti dal trasporto e dalla distribuzione;

e_u = le emissioni derivanti dal combustibile al momento dell'uso;

e_{sca} = le riduzioni delle emissioni grazie all'accumulo di carbonio nel suolo mediante una migliore gestione agricola;

- e_{ccs} = le riduzioni delle emissioni grazie alla cattura e al sequestro del carbonio;
- e_{ccr} = le riduzioni delle emissioni grazie alla cattura e allo stoccaggio geologico del carbonio;
- e_{ee} = le riduzioni di emissioni grazie all'elettricità eccedentaria prodotta dalla cogenerazione.

Non si tiene conto delle emissioni dovute alla produzione di macchinari e apparecchiature.

2. Le emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'uso dei carburanti, E , sono espresse in grammi equivalenti di CO_2 per MJ di combustibile, gCO_{2eq}/MJ .
3. In deroga al punto 2, i valori espressi in gCO_{2eq}/MJ possono essere aggiustati per tenere conto delle differenze tra i carburanti in termini di lavoro utile fornito, espresso in km/MJ. Tali aggiustamenti sono possibili soltanto quando è fornita la prova delle differenze in termini di lavoro utile fornito.
4. Il **risparmio** di emissioni di gas ad effetto serra grazie all'uso di biocarburanti è calcolato secondo la seguente formula:

$$RISPARMIO = (E_F - E_B)/E_F$$

dove

E_B = totale delle emissioni derivanti dal biocarburante; e

E_F = totale delle emissioni derivanti dal combustibile fossile di riferimento.

5. I gas a effetto serra presi in considerazione ai fini del punto 1 sono: CO₂, N₂O e CH₄. Ai fini del calcolo dell'equivalenza in CO₂, ai predetti gas sono associati i seguenti valori:

CO₂: 1

N₂O: 296

CH₄: 23

6. Le emissioni derivanti dall'estrazione o dalla coltivazione delle materie prime, e_{ec} , comprendono le emissioni derivanti dal processo stesso di estrazione o di coltivazione, dalla raccolta delle materie prime, dai rifiuti e dalle perdite e dalla produzione di sostanze chimiche o di prodotti utilizzati per l'estrazione e la coltivazione. Non si tiene conto della cattura di CO₂ nella coltivazione delle materie prime. Occorre sottrarre le riduzioni certificate delle emissioni di gas a effetto serra dalla combustione in torcia nei siti di produzione petrolifera dovunque nel mondo. Le stime delle emissioni derivanti dalla coltivazione possono essere derivate sulla base di medie calcolate per zone geografiche più ridotte di quelle utilizzate per il calcolo dei valori standard, in alternativa all'uso dei valori reali.

7. Le emissioni annualizzate risultanti da modifiche degli stock di carbonio dovute ai cambiamenti della destinazione dei terreni, e_l , sono calcolate ripartendo uniformemente il totale delle emissioni su venti anni. Per il calcolo di dette emissioni, si applica la seguente formula:

$$e_l = (CS_R - CS_A) \times 3,664 \times 1/20 \times 1/P - e_B^1$$

dove

e_l = le emissioni annualizzate di gas a effetto serra risultanti da modifiche degli stock di carbonio dovute al cambiamento della destinazione del terreno (esprese in massa equivalente di CO₂ per unità di energia prodotta dal biocarburante);

CS_R = lo stock di carbonio per unità di superficie associato alla destinazione del terreno di riferimento (espresso in massa di carbonio per unità di superficie, compresi suolo e vegetazione). La destinazione di riferimento del terreno è la destinazione del terreno nel gennaio 2008 o venti anni prima dell'ottenimento delle materie prime, se quest'ultima data è posteriore;

CS_A = lo stock di carbonio per unità di superficie associato con la destinazione reale del terreno (espresso in massa di carbonio per unità di superficie, compresi suolo e vegetazione). Nel caso in cui lo stock di carbonio si accumuli per oltre un anno, il valore attribuito al CS_A è il valore stimato per unità di superficie dopo vent'anni o quando le colture giungono a maturazione, se quest'ultima data è anteriore;

¹ Il quoziente ottenuto dividendo il peso molecolare della CO₂ (44,010 g/mol) per il peso molecolare del carbonio (12,011 g/mol) è uguale a 3,664.

P = la produttività delle colture (misurata come quantità di energia prodotta da un biocarburante per unità di superficie all'anno), e

e_B = premio di 29 gCO_{2eq}/MJ di biocarburanti la cui biomassa è ottenuta a partire da terreni degradati ripristinati secondo le condizioni di cui al punto 8.

8. Il premio di 29 gCO_{2eq}/MJ è attribuito in presenza di elementi che dimostrino che il terreno in questione:

- a) non era utilizzato per attività agricole o di altro tipo nel gennaio 2008; e
- b) rientra in una delle seguenti categorie:
 - i) terreno pesantemente degradato, compresi i terreni precedentemente utilizzati per scopi agricoli;
 - ii) terreno fortemente contaminato.

Il premio di 29 gCO_{2eq}/MJ si applica per un periodo massimo di dieci anni a decorrere dalla data di conversione del terreno ad uso agricolo purché, per i terreni di cui al punto i), siano assicurate la crescita regolare dello stock di carbonio e la rilevante riduzione dell'erosione e, per i terreni di cui al punto ii), la contaminazione sia ridotta.

9. Le categorie di cui al punto 8, lettera b), sono definite come segue:

- a) "terreni pesantemente degradati": terreni che sono da tempo fortemente salini o il cui tenore di materie organiche è particolarmente basso e la cui erosione è particolarmente forte;
- b) "terreni fortemente contaminati": terreni il cui livello di contaminazione è tale da renderli inadatti alla produzione di alimenti o mangimi.

Sono inclusi i terreni oggetto di una decisione della Commissione a norma dell'articolo 7 quater, paragrafo 4, quarto comma, della direttiva 2009/30/CE .

10. La guida adottata a norma del punto 10, parte C, dell'allegato V della direttiva 2009/28/CE funge da base per il calcolo degli stock di carbonio nel suolo ai fini della presente direttiva.

11. Le emissioni derivanti dalla lavorazione, e_p , includono le emissioni dalla lavorazione stessa, dai rifiuti e dalle perdite, nonché dalla produzione di sostanze chimiche e prodotti utilizzati per la lavorazione.

Nel calcolo del consumo di elettricità prodotta all'esterno dell'unità di produzione dei combustibili, l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra della produzione e della distribuzione dell'elettricità viene ipotizzata uguale all'intensità media delle emissioni dovute alla produzione e alla distribuzione di elettricità in una regione data. In deroga a questa regola, per l'elettricità prodotta in un dato impianto di produzione elettrica non collegato alla rete elettrica i produttori possono utilizzare un valore medio.

12. Le emissioni derivanti dal trasporto e dalla distribuzione, e_{td} , comprendono le emissioni generate dal trasporto e dallo stoccaggio delle materie prime e dei materiali semilavorati, e dallo stoccaggio e dalla distribuzione dei prodotti finiti. Le emissioni derivanti dal trasporto e dalla distribuzione considerate al punto 6 non sono disciplinate dal presente punto.
13. Le emissioni derivanti dai combustibili al momento dell'uso, e_u , sono considerate pari a zero per i biocarburanti.
14. Le riduzioni di emissioni grazie alla cattura e allo stoccaggio geologico del carbonio, e_{ccs} , che non sono già state computate in e_p sono limitate alle emissioni evitate grazie alla cattura e al sequestro di CO₂ direttamente legati all'estrazione, al trasporto, alla lavorazione e alla distribuzione del combustibile.
15. Le riduzioni di emissioni grazie alla cattura e alla sostituzione del carbonio, e_{ccr} , sono limitate alle emissioni evitate grazie alla cattura di CO₂ il cui carbonio proviene dalla biomassa e che viene usata in sostituzione della CO₂ derivata da carburanti fossili utilizzata in prodotti e servizi commerciali.

16. Le riduzioni di emissioni grazie all'elettricità eccedentaria prodotta dalla cogenerazione, e_{ee} , sono prese in considerazione per la parte di elettricità eccedentaria generata da sistemi di produzione di combustibile che utilizzano la cogenerazione, eccetto nei casi in cui il combustibile utilizzato per la cogenerazione sia un prodotto secondario diverso dai residui di colture agricole. Per il computo di tale elettricità eccedentaria, si suppone che l'impianto di cogenerazione abbia le dimensioni minime per fornire il calore richiesto per la produzione del combustibile. Si suppone che le riduzioni di emissioni di gas a effetto serra associate a detta elettricità eccedentaria siano uguali al quantitativo di gas a effetto serra che verrebbe emesso se un quantitativo uguale di elettricità fosse prodotto in una centrale alimentata con lo stesso combustibile dell'impianto di cogenerazione.
17. Quando nel processo di produzione di un combustibile vengono prodotti, in combinazione, il combustibile per il quale vengono calcolate le emissioni ed uno o più altri prodotti ("prodotti secondari"), le emissioni di gas a effetto serra sono divise tra il combustibile o il prodotto intermedio e i prodotti secondari proporzionalmente al loro contenuto energetico (determinato dal potere calorifico inferiore nel caso di prodotti secondari diversi dall'elettricità).
18. Ai fini del calcolo di cui al punto 17, le emissioni da dividere sono: $e_{ec} + e_l$ + le frazioni di e_p , e_{id} ed e_{ee} che intervengono fino alla fase, e nella fase stessa, del processo di produzione nella quale il prodotto secondario è fabbricato. Se sono state attribuite emissioni a prodotti secondari in precedenti fasi del processo nel ciclo di vita, in sostituzione del totale delle emissioni si utilizza solo la frazione delle emissioni attribuita nell'ultima fase del processo prima del prodotto combustibile intermedio.

Ai fini del calcolo vengono presi in considerazione tutti i prodotti secondari, compresa l'elettricità non considerata ai fini del punto 16, ad eccezione dei residui delle colture agricole, quali paglia, bagassa, crusca, tutoli e gusci. I prodotti secondari il cui contenuto energetico è negativo sono considerati come se avessero un contenuto energetico pari a zero ai fini del calcolo.

I rifiuti, i residui di colture agricole, quali paglia, bagassa, crusca, tutoli e gusci, e i residui della lavorazione, compresa la glicerina grezza (glicerina non raffinata), sono considerati come se avessero emissioni di gas a effetto serra pari a zero nel corso del ciclo di vita fino alla raccolta.

Nel caso di combustibili prodotti in raffinerie, l'unità di analisi ai fini del calcolo di cui al punto 17 è la raffineria.

19. Ai fini del calcolo di cui al punto 4, il valore del combustibili fossile di riferimento, E_F , è pari all'ultimo valore disponibile per le emissioni medie reali della parte fossile della benzina e del gasolio consumati nella Comunità e indicate nella relazione pubblicata ai sensi della presente direttiva. Se tali dati non sono disponibili, il valore utilizzato è 83,8 $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$.

D. Valori standard disaggregati per i biocarburanti

Valori standard disaggregati per la coltivazione: ' e_{ec} ' come definito nella parte C del presente allegato

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra ($\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$)	Emissioni standard di gas serra ($\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$)
etanolo da barbabietola da zucchero	12	12
etanolo da cereali	23	23
etanolo da granturco, prodotto nella Comunità	20	20
etanolo da canna da zucchero	14	14
la frazione dell'ETBE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo	
la frazione del TAAE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo	
biodiesel da semi di colza	29	29
biodiesel da semi di girasole	18	18
biodiesel da soia	19	19
biodiesel da olio di palma	14	14

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
biodiesel da rifiuti vegetali o animali*	0	0
olio vegetale idrotrattato da semi di colza	30	30
olio vegetale idrotrattato da semi di girasole	18	18
olio vegetale idrotrattato da olio di palma	15	15
olio vegetale puro da semi di colza	30	30
biogas da rifiuti urbani organici come metano compresso	0	0
biogas da letame umido come metano compresso	0	0
biogas da letame asciutto come metano compresso	0	0

* Escluso l'olio animale prodotto a partire da sottoprodotti di origine animale classificati come materiali di categoria 3 in conformità del regolamento (CE) n. 1774

Valori standard disaggregati per la lavorazione (inclusa l'elettricità eccedentaria): ' $e_p - e_{ee}$ ' come definito nella parte C del presente allegato

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
etanolo da barbabietola da zucchero	19	26
etanolo da cereali (combustibile di processo non specificato)	32	45
etanolo da cereali (lignite come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	32	45
etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in caldaie convenzionali)	21	30
etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	14	19
etanolo da cereali (paglia come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	1	1
etanolo da granturco, prodotto nella Comunità (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	15	21
etanolo da canna da zucchero	1	1
la frazione dell'ETBE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo	
la frazione del TAEE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo	
biodiesel da semi di colza	16	22
biodiesel da semi di girasole	16	22
biodiesel da soia	18	26

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
biodiesel da olio di palma (processo non specificato)	35	49
biodiesel da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)	13	18
biodiesel da rifiuti vegetali o animali	9	13
olio vegetale idrotrattato da semi di colza	10	13
olio vegetale idrotrattato da semi di girasole	10	13
olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo non specificato)	30	42
olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)	7	9
olio vegetale puro da semi di colza	4	5
biogas da rifiuti urbani organici come metano compresso	14	20
biogas da letame umido come metano compresso	8	11
biogas da letame asciutto come metano compresso	8	11

Valori standard disaggregati per il trasporto e la distribuzione: 'e_{id}' come definito nella parte C del presente allegato

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
etanolo da barbabietola da zucchero	2	2
etanolo da cereali	2	2
etanolo da granturco, prodotto nella Comunità	2	2
etanolo da canna da zucchero	9	9
la frazione dell'ETBE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo	
la frazione del TAEF prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo	
biodiesel da semi di colza	1	1
biodiesel da semi di girasole	1	1
biodiesel da soia	13	13
biodiesel da olio di palma	5	5
biodiesel da rifiuti vegetali o animali	1	1

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
olio vegetale idrotrattato da semi di colza	1	1
olio vegetale idrotrattato da semi di girasole	1	1
olio vegetale idrotrattato da olio di palma	5	5
olio vegetale puro da semi di colza	1	1
biogas da rifiuti urbani organici come metano compresso	3	3
biogas da letame umido come metano compresso	5	5
biogas da letame asciutto come metano compresso	4	4

Totale per coltivazione, lavorazione, trasporto e distribuzione

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
etanolo da barbabietola da zucchero	33	40
etanolo da cereali (combustibile di processo non specificato)	57	70
etanolo da cereali (lignite come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	57	70
etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in caldaie convenzionali)	46	55
etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	39	44
etanolo da cereali (paglia come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	26	26
etanolo da granturco, prodotto nella Comunità (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)	37	43
etanolo da canna da zucchero	24	24
la frazione dell'ETBE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo	
la frazione del TAEE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo	

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
biodiesel da semi di colza	46	52
biodiesel da semi di girasole	35	41
biodiesel da soia	50	58
biodiesel da olio di palma (processo non specificato)	54	68
biodiesel da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)	32	37
biodiesel da rifiuti vegetali o animali	10	14
olio vegetale idrotrattato da semi di colza	41	44
olio vegetale idrotrattato da semi di girasole	29	32
olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo non specificato)	50	62
olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)	27	29
olio vegetale puro da semi di colza	35	36
biogas da rifiuti urbani organici come metano compresso	17	23
biogas da letame umido come metano compresso	13	16
biogas da letame asciutto come metano compresso	12	15

E. Stima dei valori standard disaggregati per i futuri biocarburanti non presenti sul mercato o presenti solo in quantità trascurabili al gennaio 2008

Valori disaggregati per la coltivazione: 'e_{ec}' come definito nella parte C del presente allegato

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
etanolo da paglia di cereali	3	3
etanolo da residui legnosi	1	1
etanolo da legno coltivato	6	6
diesel Fischer-Tropsch da residui legnosi	1	1
diesel Fischer-Tropsch da legno coltivato	4	4
DME da residui legnosi	1	1
DME da legno coltivato	5	5
metanolo da residui legnosi	1	1
metanolo da legno coltivato	5	5
la frazione dell'MTBE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione del metanolo	

Valori disaggregati per la lavorazione (inclusa l'elettricità eccedentaria): ' $e_p - e_{ee}$ ' come definito nella parte C del presente allegato

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
etanolo da paglia di cereali	5	7
etanolo da legno	12	17
diesel Fischer-Tropsch da legno	0	0
DME da legno	0	0
metanolo da legno	0	0
la frazione dell'MTBE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione del metanolo	

Valori disaggregati per il trasporto e la distribuzione: 'e_{td}' come definito nella parte C del presente allegato

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
etanolo da paglia di cereali	2	2
etanolo da residui legnosi	4	4
etanolo da legno coltivato	2	2
diesel Fischer-Tropsch da residui legnosi	3	3
diesel Fischer-Tropsch da legno coltivato	2	2
DME da residui legnosi	4	4
DME da legno coltivato	2	2
metanolo da residui legnosi	4	4
metanolo da legno coltivato	2	2
la frazione dell'MTBE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione del metanolo	

Totale per coltivazione, lavorazione, trasporto e distribuzione

Filiera di produzione del biocarburanti	Emissioni tipiche di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)	Emissioni standard di gas serra (gCO _{2eq} /MJ)
etanolo da paglia di cereali	11	13
etanolo da residui legnosi	17	22
etanolo da legno coltivato	20	25
diesel Fischer-Tropsch da residui legnosi	4	4
diesel Fischer-Tropsch da legno coltivato	6	6
DME da residui legnosi	5	5
DME da legno coltivato	7	7
metanolo da residui legnosi	5	5
metanolo da legno coltivato	7	7
la frazione dell'MTBE prodotta da fonti rinnovabili	analoga a quella della filiera di produzione del metanolo	

olio vegetale idrotrattato da semi di colza	1	1
olio vegetale idrotrattato da semi di girasole	1	1
olio vegetale idrotrattato da olio di palma	5	5
olio vegetale puro da semi di colza	1	1
biogas da rifiuti urbani organici come metano compresso	3	3
biogas da letame umido come metano compresso	5	5
biogas da letame asciutto come metano compresso	4	4