

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 del 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 è 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.



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 presenza di sistemi tecnici, ritenuti idonei per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 11 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

Conti's

27 DIC. 2010



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 quale 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 riprova 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 sopradetto, 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 QUALITA' 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.

