

Adeguato recepimento RED III

Si osserva che lo Schema di Decreto Legislativo n. 324, recante l'attuazione della Direttiva RED III e trasmesso alla Camera dei Deputati, risulta **privo di un articolo fondamentale** per il **corretto recepimento** della medesima **direttiva**. In particolare, si fa riferimento **all'articolo 15**, presentato alla riunione del Consiglio dei Ministri, che modifica l'articolo 39 del D.Lgs. 199/2021, relativo all'implementazione obblighi di immissione in consumo di biocarburanti, non sia presente nello Schema di Decreto Legislativo n. 324.

Riteniamo quindi che il parere delle onorevoli commissioni debba essere favorevole all'emanazione dello Schema di Decreto Legislativo n. 324, **condizionato al reinserimento** del testo dell'**articolo 15**, con alcune **modifiche**, che saranno illustrate di seguito.

Dopo l'articolo 13 inserire il seguente:

Art. 13-bis (Modifiche all'articolo 39 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199)

1. All'articolo 39 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

“1. Al fine di promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti, i singoli fornitori di combustibili destinati al settore medesimo, ivi inclusa l'energia elettrica, sono obbligati a conseguire, entro il 2030, una quota almeno pari al 29 per cento di fonti rinnovabili sul consumo finale di energia nel settore dei trasporti, calcolata sulla base del contenuto energetico. La predetta quota è calcolata come rapporto percentuale fra le seguenti grandezze:

a) al denominatore: il contenuto energetico di benzina, gasolio stradale e marittimo, GPL, olio combustibile marittimo, metano, biocarburanti, biometano e biogas per trasporti, anche qualora immessi nelle reti nazionali di trasporto e distribuzione del gas e combustibili rinnovabili di origine non biologica, carburanti da carbonio riciclato immessi in consumo nel settore dei trasporti, **escludendo i bunkeraggi marittimi internazionali**, nonché il contributo dell'energia elettrica immessa in consumo nel settore dei trasporti tenuto conto, per il trasporto ferroviario di quanto previsto al comma 7-bis, lettera d) e per quello stradale, di quanto previsto al comma 12-quater;

b) al numeratore: il contenuto energetico di biocarburanti, biometano e biogas per i trasporti, anche qualora immessi nelle reti nazionali di trasporto e distribuzione del gas, combustibili rinnovabili di origine non biologica e carburanti da carbonio riciclato immessi in consumo nel settore trasporti,, compresi i bunkeraggi marittimi internazionali, nonché il contributo dell'energia elettrica da fonti rinnovabili immessa in consumo nel settore dei trasporti, tenuto conto, per il

trasporto ferroviario di quanto previsto al comma 7-bis, lettera d) e per quello stradale, di quanto previsto al comma 12- quater.”;

b) al comma 1-bis, il secondo periodo è sostituito dal seguente: “I biocarburanti liquidi e gassosi utilizzati in purezza possono essere impiegati anche nel settore agricolo, per la trazione dei trattori agricoli.”;

c) dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

“2-bis. Ai fini di cui al comma 1, lettera b), il contributo dei combustibili rinnovabili di origine non biologica è preso in considerazione, alle condizioni di cui al comma 7, anche quando i medesimi sono utilizzati come prodotti intermedi per la produzione di:

a) carburanti per trasporti convenzionali;

b) biocarburanti, a condizione che la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra realizzata grazie all’uso di combustibili rinnovabili di origine non biologica non sia conteggiata nel calcolo della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra derivante dall’uso dei biocarburanti.”;

d) **al comma 3:**

1) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

“a) la quota di biocarburanti avanzati, biometano avanzato, biogas avanzati e da combustibili rinnovabili di origine non biologica, impiegati nel settore dei trasporti, è pari almeno all’otto per cento nel 2030, comprendente una quota pari all’uno per cento di combustibili rinnovabili di origine non biologica;”;

2) dopo la lettera a), sono inserite le seguenti:

“a-bis) la percentuale minima dell’1 per cento di cui alla lettera a) comprende una quota pari ad almeno lo 0,5 per cento di combustibili rinnovabili di origine non biologica utilizzati in modo diretto; a-ter) al raggiungimento degli obblighi percentuali di cui al comma 1 può concorrere una quota dell’1 per cento di combustibili rinnovabili di origine non biologica, di bioidrogeno o di carburanti da carbonio riciclato, utilizzati nel settore dei trasporti in modo diretto;”;

3) alla lettera b), prima delle parole: “il contributo dei biocarburanti” sono inserite le seguenti: “previa approvazione della Commissione europea,” e le parole: “la quota del 2,5 per cento” sono sostituite dalle seguenti: “la quota del 5 per cento”;

4) la lettera d) è sostituita con le seguenti parole:

“a partire dal 2023, con una quota minima di biocarburanti miscelati alla benzina pari allo 0,5 per cento e a partire dal 2025 e fino al 2030 pari al 3 per cento sul totale della benzina immessa in consumo.”

e) al comma 3-bis, dopo le parole: “di cui al comma 1 del presente articolo” sono aggiunte le seguenti: “e dei carburanti sostenibili per l’aviazione (SAF)”;

f) al comma 4:

1) al primo periodo:

1.1) le parole: “Fatto salvo quanto disciplinato dal decreto del Ministero dello sviluppo economico del 30 dicembre 2020, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale, del 5 gennaio 2021, n. 3, e dall'articolo 21, comma 2, del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, gli obiettivi” sono sostituite dalle seguenti: “Gli obblighi”;

1.2) le parole: “con uno o più decreti del Ministro della transizione ecologica, il primo dei quali da emanare entro il 31 dicembre 2022” sono sostituite dalle seguenti: “con uno o più decreti del Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica”;

2) dopo il primo periodo, sono inseriti i seguenti: “Fino all’adozione del decreto di cui al primo periodo, si applica il decreto del Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica 16 marzo 2023, il cui avviso è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale n. 96 del 24 marzo 2023, come modificato dal decreto del Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica 20 ottobre 2023, il cui avviso è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale n. 268 del 16 novembre 2023. Gli obblighi di cui ai commi 1, 1-*bis*, e 3, lettera a):

1) per il GPL, si applicano a partire dal 2027 in misura pari al 50 per cento e a partire dal 2028 in misura pari al 100 per cento;

2) per il gas naturale e il biometano, impiegati nel trasporto stradale, a partire dal 2026 si intendono automaticamente assolti in considerazione del fatto che la quota di biometano incentivato dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 2 marzo 2018, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale n. 65 del 19 marzo 2018, e dal decreto del Ministro della transizione ecologica 15 settembre 2022, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, Serie generale n. 251 del 26 ottobre 2022, destinato al settore dei trasporti, supera la percentuale di obbligo minimo di cui al comma 1.”;

3) al terzo periodo, le parole da: “Con i medesimi decreti” fino a “commi 1 e 3” sono sostituite dalle seguenti: **“Con i medesimi decreti di cui al primo periodo si provvede all’eventuale aggiornamento degli obblighi di cui ai commi 1, 1-*bis*, e 3”;**

g) dopo il comma 4, sono inseriti i seguenti:

“4-*bis*. Al fine di conseguire la quota minima dello 0,5 per cento e la quota dell’1 per cento di cui rispettivamente alle lettere a-*bis*) e a-*ter*) del comma 3, con uno o più decreti del Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica sono definiti appositi meccanismi d’incentivazione a valere sui proventi annui delle aste delle quote di emissione di CO₂ destinati ai progetti energetico ambientali di cui all’articolo 42-*undecies* del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, previa verifica dell’entità dei proventi disponibili annualmente.

4-*ter*. Al fine del contrasto alle frodi nel rispetto dell’obbligo di cui al comma 1, i decreti di cui al

comma 4 possono prevedere la facoltà del GSE di richiedere ai soggetti obbligati una garanzia, sotto forma di fideiussione bancaria o attraverso la costituzione di un deposito cauzionale infruttifero, a copertura del rispetto del medesimo obbligo.”;

h) al comma 5:

1) alla lettera b), la parola “che” è soppressa e le parole: da “atto delegato” fino a “comma 6” sono sostituite dalle seguenti: “regolamento delegato (UE) 2023/1185 della Commissione, del 10 febbraio 2023”;

2) alla lettera c), le parole: da “alla soglia” fino a “conteggiati” sono sostituite dalle seguenti: “al 70 per cento, calcolata con la metodologia stabilita dal regolamento delegato (UE) 2023/1185 della Commissione, del 10 febbraio 2023;”;

i) il comma 6 è sostituito dal seguente:

“6. Se l’energia elettrica è utilizzata per la produzione di combustibili rinnovabili di origine non biologica, direttamente o per la produzione di prodotti intermedi, per determinare la quota di energia rinnovabile è utilizzata la quota media di energia elettrica da fonti rinnovabili nel paese di produzione, misurata due anni prima dell’anno di riferimento. L’energia elettrica ottenuta mediante un collegamento diretto a un impianto di generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili può essere interamente conteggiata come rinnovabile se utilizzata per la produzione di combustibili rinnovabili di origine non biologica, a condizione che il medesimo impianto:

a) non entri in esercizio prima dell’entrata in esercizio dell’impianto che produce i combustibili rinnovabili di origine non biologica;

b) non sia collegato alla rete.

In deroga alla lettera b), l’energia elettrica utilizzata per la produzione di combustibili rinnovabili di origine non biologica può essere interamente conteggiata come rinnovabile anche nel caso in cui l’impianto di generazione sia collegato alla rete, a condizione, alternativamente, che:

1) si dimostri che l’energia medesima è stata fornita senza alcun prelievo dalla rete;

2) che, ove prelevata dalla rete, l’energia medesima sia prodotta esclusivamente da fonti rinnovabili e che le proprietà rinnovabili e altri criteri adeguati siano dimostrati, garantendo che le proprietà rinnovabili di tale energia elettrica siano contate una sola volta e in un solo settore di utilizzo finale.”;

l) il comma 7 è sostituito dal seguente:

“7. Ai fini di cui al comma 1, si applicano i seguenti fattori moltiplicativi:

a) il contributo dei biocarburanti e del biometano ovvero del biogas per il trasporto, prodotti dalle materie prime elencate nell’Allegato VIII, è pari al doppio del loro contenuto energetico; il contributo dei combustibili rinnovabili di origine non biologica impiegati nel settore dei trasporti è

pari al doppio del loro contenuto energetico solo quando utilizzati per uso diretto, mentre nei casi di cui al comma 2-bis. il contributo energetico è pari a 1,6 del loro contenuto energetico;

b) limitatamente al settore dell'aviazione e del trasporto marittimo, nel caso dei biocarburanti, del biometano e del biogas per il trasporto, prodotti dalle materie prime elencate nell' Allegato VIII, parte A, il contributo è pari a 1,2 volte il loro contenuto energetico, mentre nel caso di combustibili di origine non biologica impiegati nel settore dei trasporti è pari a 1,5 del loro contenuto energetico;

c) il contributo dell'energia elettrica da fonte rinnovabile rispetto all'energia elettrica complessiva è pari a 4 volte il suo contenuto energetico se fornita a veicoli stradali e 1,5 volte il suo contenuto energetico se fornita al trasporto ferroviario;

d) per i soli impianti non incentivati, il contributo dei biocarburanti e del biometano ovvero del biogas per il trasporto, prodotti dalle materie prime elencate nell' Allegato VIII, che dimostrino, con modalità disciplinate dai decreti di cui al comma 4, di aver conseguito una riduzione di emissioni gas serra lungo il ciclo di vita superiore al 120%, è pari a 1,2 volte il suo contenuto energetico in aggiunta alle altre previsioni del presente decreto.”;

m) dopo il comma 7, sono inseriti i seguenti:

“7-bis. Per il conteggio dell'energia elettrica da fonti rinnovabili fornita al settore dei trasporti ai fini dell'obbligo di cui al comma 1:

a) la quantità di energia elettrica da fonti rinnovabili fornita al settore dei trasporti è determinata moltiplicando la quantità stessa per la quota media di energia elettrica da fonti rinnovabili fornita nel territorio nazionale nei due anni precedenti;

b) la quantità di energia elettrica da fonti rinnovabili fornita al settore dei trasporti è conteggiata interamente come energia rinnovabile nel caso in cui l'energia elettrica sia ottenuta mediante collegamento diretto a un impianto di generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili;

c) l'energia elettrica prodotta da un veicolo elettrico solare e utilizzata per il consumo del veicolo stesso può essere conteggiata come pienamente rinnovabile;

d) nel caso del trasporto ferroviario, si tiene conto della sola energia elettrica ottenuta mediante collegamento diretto a un impianto di generazione da fonti rinnovabili.

7-ter. Fino al 31 dicembre 2030, ai fini dei calcoli di cui al comma 1, lettera a), la quantità di energia fornita al settore del trasporto marittimo è considerata in misura non superiore al 13 per cento del consumo finale lordo di energia sul territorio nazionale.”;

n) i commi 8, 9 e 10 sono abrogati;

o) al comma 11, la parola: “carburanti” è sostituita dalla seguente: “combustibili” e dopo le parole: “non biologica,” sono inserite le seguenti: “nonché carburanti da carbonio riciclato,”;

p) dopo il comma 12 sono inseriti i seguenti:

“12-*bis*. Ai fini dell’obbligo di cui al comma 1, non sono conteggiati al denominatore di cui alla lettera a) del secondo periodo del medesimo comma i consumi di carburanti per aviazione. Nel caso dei carburanti per aviazione, si applica il regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023. I soggetti che forniscono in consumo esclusivamente combustibili rinnovabili di origine non biologica ovvero che immettono energia elettrica nell’ambito del trasporto ferroviario sono esonerati dall’obbligo di cui al comma 1.

12-*ter*. I soggetti che forniscono esclusivamente energia elettrica sono esonerati dall’obbligo della quota minima stabilita alla lettera a) del comma 3.

12-*quater*. Ai fini dell’obbligo di cui al comma 1, i fornitori di energia elettrica conteggiano anche i quantitativi dai medesimi forniti ai punti di ricarica privati a uso delle proprie flotte aziendali, anche di trasporto pubblico, con una potenza di uscita cumulativa nello stesso punto di connessione di almeno 50kW ed a condizione che tali quantitativi possano essere quantificati, verificati e certificati dal GSE, che a tal fine emana apposito regolamento applicativo.

12-*quinqies*. Il Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica, anche su indicazione del Comitato di cui al comma 11 del presente articolo, segnala alle autorità competenti di altri Stati membri, nonché alla Commissione europea, eventuali comportamenti fraudolenti con riferimento al rispetto degli obblighi di cui al presente articolo e dei criteri di cui all'articolo 42.

12-*sexies*. Entro il 30 giugno di ciascun anno, il GSE trasmette alla direzione generale competente del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica una relazione sull’assolvimento degli obblighi di immissione in consumo definiti ai sensi del comma 4. In caso di violazione degli obblighi di immissione in consumo definiti ai sensi del comma 4, **si applicano le sanzioni di cui al D.M. 20 gennaio 2015**. La direzione generale competente del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica notifica gli estremi della violazione ai soggetti obbligati inadempienti ai sensi dell’articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689. Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, la medesima direzione generale trasmette un documentato rapporto al prefetto del luogo in cui si trova la sede legale del soggetto che ha commesso la violazione, ai sensi degli articoli 17 e 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689, ai fini dell’adozione, da parte del medesimo, della relativa ordinanza d’ingiunzione. I proventi derivanti dalle sanzioni amministrative irrogate ai sensi del presente comma sono versati all’entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnati, con decreto del Ministero dell’economia e delle finanze, ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica per il rafforzamento delle attività svolte ai sensi del presente comma.”.

MOTIVAZIONE

Bunkeraggio marittimo internazionale: È indispensabile che i **bunkeraggi marittimi internazionali** vengano **esplicitamente esclusi** dagli **obblighi biocarburanti**, senza possibilità di rinvio a decretazioni ministeriali. In primo luogo, occorre evidenziare come il settore del bunkeraggio in Italia stia attraversando un **periodo di difficoltà**. Nonostante i consumi a livello europeo siano cresciuti negli ultimi anni, **l'Italia ha gradualmente perso terreno**, passando da quasi 8 milioni di tonnellate annue negli anni '70 a circa 2,5 milioni oggi.

In secondo luogo, un recepimento particolarmente rigoroso della RED III genererebbe rilevanti criticità dal punto di vista **concorrenziale**, sia a livello **intra-UE** sia **extra-UE**. Infatti, la direttiva non è recepita in maniera uniforme tra gli Stati membri: Spagna, Germania, Danimarca optano per un obbligo sui bunkeraggi internazionali pari a 0%, il Portogallo 18% e Malta e Cipro hanno la possibilità di limitare il contributo combustibili marittimi. Sul piano extracomunitario, si osserva, come noto, l'assenza di obblighi nei Paesi del Nord Africa, circostanza che incentiva gli armatori a privilegiare rotte e rifornimenti in tale area geografica.

Obbligo Biobenzina: Si richiede che l'**Obbligo biobenzina** rimanga al **3% fino al 2030** e che sia consentito adempiere al suddetto obbligo mediante l'immissione di **biocarburanti liquidi in purezza**. Considerate le ragioni tecniche e di mercato, il conseguimento di tale livello rende di fatti tale obbligo di difficilissimo adempimento. Analogamente, la previsione per l'anno 2025, in cui è in vigore un livello di obbligo pari al 3%, si sta dimostrando improba e costringerà la maggior parte degli operatori a ricercare Certificati di Immissione in Consumo (CIC) sul mercato a prezzi significativamente elevati. Alla luce di quanto espresso, si evidenzia che l'obbligo biobenzina, non potrà essere soddisfatto dalla quasi totalità dei soggetti obbligati, a meno che non venga assicurata adeguata flessibilità nell'applicazione degli stessi.

Sistema sanzionatorio

La scrivente suggerisce che l'importo della sanzione in caso di mancato adempimento agli obblighi biocarburanti **venga stabilito**, come attualmente previsto, con **Decreto MASE**. Nel merito, si sottolinea che gli importi devono risultare **proporzionali** e non eccezionalmente affittivi per le piccole/medie imprese. È necessario attenersi alla normativa attualmente in vigore (DM 20 gennaio 2015), che prevede una sanzione di 750 €/CIC, la quale non estingue l'obbligo che deve comunque essere assolto l'anno successivo.