



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 15 gennaio 2009 (21.01)
(OR. en)**

17183/08

**Fascicolo interistituzionale:
2007/0019 (COD)**

**CODEC 1820
ENV 1003
ENT 318
ENER 471
TRANS 479**

NOTA

del: Segretariato generale
al: Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 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 dovute all'uso di combustibili per i trasporti su strada, 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
– Risultati della prima lettura del Parlamento europeo
(Strasburgo, 15-18 dicembre 2008)

I. INTRODUZIONE

La relatrice, on. Dorette CORBEY (PSE - NL), ha presentato a nome della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare una relazione contenente 48 emendamenti (emendamenti 1 - 48).

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 251, paragrafo 2 del trattato CE e alla dichiarazione comune sulle modalità pratiche della procedura di codecisione¹, hanno avuto luogo vari contatti informali tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione al fine di raggiungere un accordo in prima lettura sul fascicolo in questione, evitando in tal modo di dover ricorrere ad una seconda lettura e alla procedura di conciliazione.

¹ GU C 145 del 30.6.2007, pag. 5.

In tale contesto, I gruppi politici PSE, PPE/DE, ALDE/ADLE, Verts/ALE, UEN e GUE/NGL hanno presentato un ulteriore emendamento di compromesso (emendamento 49) che, di per sé, corrisponde all'accordo raggiunto durante i contatti informali di cui sopra.

II. DISCUSSIONE

La relatrice:

- ha salutato l'attuale proposta come un'opportunità offerta all'Unione europea per mostrare al resto del mondo la via verso la sostenibilità, con particolare riguardo al miglioramento della qualità dell'aria e alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra;
- ha dichiarato che i biocarburanti non costituiscono la maniera più efficace per affrontare la questione delle emissioni di biossido di carbonio, specie quando comportano l'abbattimento delle foreste tropicali;
- ha rilevato la necessità di verificare adeguatamente i programmi CDM; e
- ha sottolineato che il trasporto elettrico su strada, pur mostrando segni promettenti, deve tuttavia essere valido sotto il profilo commerciale. Il 2014 costituirà un buon punto di partenza per valutarne la validità commerciale. Ha fatto notare che la California sta perseguendo attivamente questa particolare forma di riduzione delle emissioni.

Parlando a nome del Consiglio, il sig. Jean-Louis BORLOO si è congratulato per l'accordo di compromesso.

Anche il Commissario DIMAS ha accolto con favore l'accordo di compromesso che, pur conservando i principali elementi della proposta della Commissione, ha apportato concreti miglioramenti.

Parlando a nome del gruppo politico PPE/DE, l'on. Pilar AYUSO (PPE/DE - ES) ha dichiarato che, benché non sia perfetto, l'accordo di compromesso è tuttavia accettabile.

Parlando a nome del gruppo politico ALDE/ADLE, l'on. Marios MATSAKIS (ALDE/ADLE - CY) ha riconosciuto la necessità di un compromesso e il buon lavoro svolto dalla relatrice, che ha limitato al minimo i tentativi del Consiglio di mitigare la proposta della Commissione.

L'on. Kathy SINNOTT (IND/DEM - IE) ha rilevato i potenziali benefici del carburante a base di alghe, la cui produzione assorbe biossido di carbonio, non incide sulla produzione di prodotti alimentari ed è particolarmente adatta alle comunità costiere confrontate al declino dell'industria della pesca.

La relatrice ha ripreso la parola chiedendo incentivi per incoraggiare le compagnie petrolifere ad investire nelle nuove tecnologie.

III. VOTAZIONE

La plenaria ha adottato l'emendamento di compromesso. Non sono stati presentati altri emendamenti. L'emendamento adottato corrisponde in gran parte, ma non del tutto¹ a quanto convenuto fra le tre istituzioni e dovrebbe dunque essere accettabile per il Consiglio. Di conseguenza, previo esame del testo da parte dei giuristi/linguisti², il Consiglio dovrebbe essere in grado di adottare l'atto legislativo.

La risoluzione legislativa del Parlamento non riporta l'emendamento adottato nella forma in cui è stato presentato alla plenaria e da esso adottato, bensì contiene il testo della proposta della Commissione modificato dall'emendamento. Il testo della risoluzione legislativa figura nell'allegato della presente nota.

¹ L'emendamento di compromesso del Parlamento include una serie di considerando che non figurano nel pacchetto di compromesso precedentemente concordato per questa proposta di direttiva. I nuovi considerando sono stati ripresi dal preambolo del testo dell'accordo di compromesso relativo alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (ved. doc. 17143/08) e motivano le disposizioni sulla sostenibilità dei biocarburanti figuranti nei testi di compromesso delle due direttive in questione. Poiché l'introduzione di questi nuovi considerando costituisce una modifica più di presentazione che di merito, l'emendamento di compromesso del Parlamento potrebbe ancora essere accettabile per il Consiglio.

² Le delegazioni che avessero osservazioni di carattere giuridico-linguistico possono comunicarle alla segreteria della direzione "Qualità della legislazione" del Consiglio (secretariat.jl-codecision@consilium.europa.eu) entro il 23 gennaio 2009, per meglio preparare la riunione dei giuristi-linguisti con gli esperti nazionali.

Controllo e riduzione delle emissioni di gas a effetto serra provenienti dai carburanti (trasporto stradale e navigazione interna) *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 17 dicembre 2008 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 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 dovute all'uso di combustibili per i trasporti su strada e che 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 (COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2007)0018),
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, nonché l'articolo 95 e l'articolo 175, paragrafo 1, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0061/2007),
 - visto l'articolo 51 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale (A6-0496/2007),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. prende atto della dichiarazione della Commissione allegata alla presente risoluzione;
 4. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 17 dicembre 2008 in vista dell'adozione della direttiva 2009/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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 ■ e che 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95 e l'articolo 175, paragrafo 1, *per quanto riguarda gli articoli 1, paragrafo 5, e 2 della presente direttiva*,

vista la proposta della Commissione ||,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato²,

considerando quanto segue :

- (1) La direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio³ stabilisce specifiche minime per la benzina ed i combustibili diesel destinati ai trasporti stradali e non stradali per motivi sanitari ed ambientali.
- (2) *Uno degli obiettivi formulati nel sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente⁴ è il raggiungimento di livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente. Nella sua dichiarazione che accompagna la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, la Commissione ha riconosciuto la necessità di ridurre le dannose emissioni inquinanti per conseguire un miglioramento significativo verso gli obiettivi stabiliti dal sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente e ha previsto, in particolare, nuove proposte legislative che ridurrebbero ulteriormente le emissioni autorizzate a livello nazionale per i principali inquinanti, ridurrebbero le emissioni connesse con il rifornimento degli autoveicoli a benzina nelle stazioni di servizio e affronterebbero la questione del tenore di zolfo nei combustibili, compresi i combustibili per uso marittimo.*
- (3) Nell'ambito del protocollo di Kyoto, la Comunità si è impegnata a raggiungere gli obiettivi di

¹ GUC ...

² Posizione del Parlamento europeo del 17 dicembre 2008.

³ Direttiva 93/12/CEE del Consiglio, del 23 marzo 1993, relativa al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (GU L 74 del 27.3.1993, pag. 81).

⁴ *Decisione n. 1600/2002/CE (GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1).*

riduzione delle emissioni di gas a effetto serra stabiliti per il periodo 2008-2012. I trasporti stradali sono attualmente responsabili del 20% circa di queste emissioni. La Comunità *si è inoltre impegnata a ridurre del 30%, entro il 2020, le emissioni di gas a effetto serra nel contesto di un accordo globale e del 20% unilateralmente*. Per il raggiungimento di tali obiettivi sarà necessario il contributo di tutti i settori.

- (4) Un aspetto delle emissioni di gas a effetto serra provocate dai trasporti è stato affrontato con la politica comunitaria sulle emissioni di CO₂ delle automobili. I carburanti utilizzati nel settore dei trasporti contribuiscono in modo significativo alle emissioni globali di gas a effetto serra della Comunità. Il controllo e la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte nel ciclo di vita dei combustibili possono aiutare la Comunità a raggiungere gli obiettivi di riduzione di tali gas tramite la "decarbonizzazione" dei combustibili da trasporto.
- (5) La Comunità ha già adottato normative intese a limitare le emissioni inquinanti prodotte dagli autoveicoli leggeri e pesanti. Un fattore che può facilitare il raggiungimento dei limiti stabiliti per tali emissioni è costituito dalle specifiche relative ai combustibili.

■

- (6) *È opportuno chiarire in quali Stati membri dovrebbe essere permessa una deroga per la tensione massima di vapore della benzina, pur assicurando che tale deroga sia limitata agli Stati membri che hanno temperature ambientali estive basse. Si tratta, in linea di principio, degli Stati membri in cui la temperatura media di gran parte del territorio è inferiore a 12 °C per almeno due dei tre mesi di giugno, luglio e agosto.*

- (7) La direttiva 97/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali¹, stabilisce i limiti per le emissioni dei motori utilizzati in tali macchine. Per queste devono essere previsti combustibili che permettono un buon funzionamento dei motori.

- (8) Il 20% circa delle emissioni di gas a effetto serra della Comunità è prodotto dalla combustione dei carburanti utilizzati nei trasporti su strada. Una possibile soluzione per diminuire tali emissioni è rappresentata dall'abbattimento delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili, che può essere conseguito in vari modi. Tenendo presenti l'intento della Comunità di ridurre ulteriormente le emissioni di gas a effetto serra e il ruolo importante che hanno le emissioni prodotte dai trasporti su strada, occorre *istituire* un meccanismo che prescriva ai fornitori di combustibile di indicare le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili da essi forniti e di *ridurle* a partire dal *2011. La metodologia per calcolare le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti dovrebbe essere identica a quella stabilita ai fini della direttiva 2009/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... , [sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili].*

■

- (9) *I fornitori dovrebbero ridurre gradualmente le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia dovute ai carburanti e all'energia forniti fino a un massimo del 10% entro il 31 dicembre 2020. La riduzione dovrebbe essere di almeno il*

¹ || GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1. ||

6% entro il 31 dicembre 2020 rispetto alla media comunitaria delle emissioni di gas a effetto serra per unità di energia prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili fossili nel 2010, ottenute utilizzando biocarburanti e carburanti alternativi nonché riducendo il rilascio in atmosfera e la combustione in torcia nei siti di produzione. Detta riduzione, soggetta a una verifica, dovrebbe comprendere due ulteriori riduzioni del 2%, la prima ottenuta tramite l'utilizzo di tecnologie ecocompatibili per la cattura e lo stoccaggio di CO₂ e di veicoli elettrici e la seconda tramite l'acquisto di crediti nel quadro del meccanismo di sviluppo pulito del protocollo di Kyoto; dette riduzioni supplementari del 2% non dovrebbero essere obbligatorie ai fini dell'entrata in vigore della direttiva. La revisione dovrebbe affrontare il loro carattere facoltativo.

- (10) *La produzione di biocarburanti dovrebbe avvenire nel rispetto della sostenibilità. Occorre pertanto che i biocarburanti utilizzati per conseguire l'obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra fissato dalla presente direttiva soddisfino criteri di sostenibilità. Per garantire un approccio coerente tra la politica energetica e quella ambientale e per evitare i costi aggiuntivi per le imprese e l'incoerenza sotto il profilo ambientale che risulterebbe da un approccio non uniforme, è essenziale fornire i medesimi criteri di sostenibilità ambientale per i biocarburanti usati ai fini della presente direttiva, da una parte, e ai fini della direttiva 2009/.../CE [sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili], dall'altra. Inoltre, la Commissione e le autorità nazionali competenti dovrebbero coordinare le proprie attività nel quadro di un comitato specificatamente competente per gli aspetti della sostenibilità. Per gli stessi motivi, dovrebbero essere evitate doppie comunicazioni nel presente contesto*
- (11) *Per calcolare l'impatto della conversione dei terreni in termini di emissioni di gas a effetto serra, è opportuno che gli operatori economici siano in grado di utilizzare valori effettivi per gli stock di carbonio connessi con la destinazione di riferimento dei terreni e la destinazione degli stessi dopo la conversione. Dovrebbero inoltre essere in grado di utilizzare valori standard. Il lavoro del Gruppo di esperti intergovernativo sui cambiamenti climatici costituisce il giusto fondamento in proposito, un lavoro che attualmente non è espresso in una forma immediatamente fruibile dagli operatori economici. La Commissione, ispirandosi a tale lavoro, dovrebbe elaborare orientamenti che fungano da base di calcolo delle variazioni degli stock di carbonio ai fini della presente direttiva, anche per quanto riguarda le zone boschive con una copertura della volta compresa tra il 10% e il 30%, le savane e le praterie.*
- (12) *Onde evitare di imporre inutilmente agli operatori economici attività di ricerca onerose e per impedire la conversione di terre con rilevanti stock di carbonio che in seguito dovessero rivelarsi inadatte per la coltivazione di materie prime destinate alla produzione di biocarburanti, non devono essere convertiti alla produzione di biocarburanti i terreni in cui la perdita dello stock di carbonio a seguito della conversione non possa essere compensata dalle riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra realizzate tramite i biocarburanti entro un periodo di tempo ragionevole, tenuto conto dell'urgenza di affrontare i cambiamenti climatici. L'inventario degli stock mondiali di carbonio porta alla conclusione che le zone umide e le zone boschive continue con una copertura della volta superiore al 30% devono essere incluse in questa categoria. È opportuno includere anche le zone boschive con una copertura della volta compresa tra il 10% e il 30% a meno che non si possa dimostrare che il loro stock di carbonio è talmente esiguo da giustificarne la conversione a norma della presente direttiva. Il riferimento alle zone umide dovrebbe tener conto della definizione di cui alla convenzione di Ramsar.*
- (13) *È opportuno che la Commissione sviluppi metodologie intese a valutare l'impatto del*

drenaggio delle torbiere sulle emissioni dei gas a effetto serra.

- (14) *Gli incentivi all'uso dei biocarburanti previsti dalla presente direttiva, e l'aumento della domanda mondiale di biocarburanti non devono avere l'effetto di incoraggiare la distruzione di terreni ricchi di biodiversità. Occorre preservare queste risorse esauribili, il cui valore per tutta l'umanità è stato riconosciuto in molti atti internazionali. Inoltre, i consumatori nella Comunità troverebbero moralmente inaccettabile che il loro maggiore uso di biocarburanti possa portare alla distruzione di terreni ricchi di biodiversità. Per questi motivi è necessario prevedere criteri di sostenibilità che assicurino che i biocarburanti possano beneficiare di incentivi soltanto quando vi sia la garanzia che non provengono da aree ricche di biodiversità (oppure, nel caso di aree designate per scopi di protezione della natura o per la protezione di ecosistemi o specie rari, minacciati o in pericolo di estinzione, che la produzione delle materie prime non interferisca con detti scopi sulla scorta di prove legali fornite dall'autorità competente). Secondo i criteri di sostenibilità scelti, una foresta è considerata ricca di biodiversità quando è una foresta primaria (secondo la definizione dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Alimentazione e l'Agricoltura (FAO) nel suo Global Forest Resource Assessment - Valutazione delle risorse forestali mondiali, utilizzata a livello mondiale dai paesi per i dati relativi all'estensione delle foreste primarie) o quando è protetta da leggi nazionali in materia di protezione della natura. Sono incluse le aree ove si pratica la raccolta di prodotti forestali diversi dal legno, purché l'impatto umano sia limitato. Altri tipi di foreste secondo la definizione della FAO, quali le foreste naturali modificate, le foreste seminaturali e le piantagioni, non dovrebbero essere considerate foreste primarie. Inoltre, tenuto conto dell'elevato grado di biodiversità di alcune praterie, temperate o tropicali, incluse savane, steppe e praterie ad elevata biodiversità, è opportuno che i biocarburanti prodotti a partire da materie prime coltivate su tali terreni non possano beneficiare degli incentivi previsti dalla presente direttiva. La Commissione dovrebbe fissare criteri adeguati e/o precisare le zone geografiche per definire questo tipo di praterie ad elevata biodiversità, conformemente ai migliori dati scientifici disponibili e alle norme internazionali applicabili.*
- (15) *Gli incentivi previsti dalla presente direttiva incoraggeranno un aumento della produzione di biocarburanti ed altri bioliquidi a livello mondiale. I biocarburanti e gli altri bioliquidi prodotti a partire da materie prime coltivate all'interno della Comunità dovrebbero altresì rispettare i requisiti ambientali comunitari per il settore agricolo, inclusi i requisiti relativi alla protezione della qualità delle acque sotterranee e delle acque superficiali, nonché i requisiti in ambito sociale. Tuttavia, visto il timore che la produzione di biocarburanti e altri bioliquidi in alcuni paesi terzi possa non rispettare i requisiti minimi sul piano ambientale o sociale, è opportuno incoraggiare la conclusione di accordi multilaterali e bilaterali nonché l'introduzione di sistemi volontari a livello internazionale o nazionale, che contemplino aspetti essenziali in materia ambientale e sociale, al fine di promuovere la produzione sostenibile di biocarburanti e altri bioliquidi a livello mondiale. In assenza di tali accordi o sistemi, gli Stati membri dovranno obbligare gli operatori economici a riferire in materia.*
- (16) *La Commissione, se del caso, dovrebbe tenere in debito conto la valutazione degli ecosistemi per il millennio che contiene informazioni utili per la conservazione almeno delle aree che forniscono servizi di ecosistema fondamentali in situazioni critiche, quali la protezione degli spartiacque e il controllo dell'erosione.*
- (17) *I criteri di sostenibilità sono efficaci soltanto se determinano un cambiamento del comportamento degli operatori del mercato. Gli operatori del mercato modificheranno il*

loro comportamento soltanto se il rispetto di tali criteri per i biocarburanti determina un vantaggio in termini di prezzo rispetto ai prodotti che non rispettano detti criteri. Secondo il metodo dell'equilibrio di massa per la verifica della conformità, esiste una relazione fisica tra la produzione di biocarburanti che soddisfanno i criteri di sostenibilità e il consumo di biocarburanti nella Comunità, che crea un equilibrio tra l'offerta e la domanda e garantisce un vantaggio, in termini di prezzo, superiore a quello che si ha in un sistema in cui questa relazione non esiste. Pertanto, per assicurare che i biocarburanti che soddisfano i criteri di sostenibilità possano essere venduti ad un prezzo superiore, mantenendo l'integrità del sistema ed evitando nello stesso tempo di imporre un onere non ragionevole alle imprese, occorre applicare il metodo dell'equilibrio di massa per la verifica della conformità. Dovrebbero tuttavia essere valutati altri metodi di verifica.

- (18) *La domanda globale di materie prime agricole è in crescita. Questa domanda in crescita potrà parzialmente essere soddisfatta aumentando la superficie dei terreni agricoli. Uno dei modi per aumentare la superficie dei terreni disponibili per le coltivazioni consiste nel ripristino di terreni gravemente degradati o fortemente contaminati che, allo stato attuale, non possono essere utilizzati per scopi agricoli. Dato che la promozione dei biocarburanti contribuirà alla crescita della domanda di materie prime agricole, il regime di sostenibilità dovrebbe promuovere l'utilizzo di terreni degradati ripristinati. Anche se gli stessi biocarburanti sono fabbricati a partire da materie prime provenienti da terreni già utilizzati come seminativi, l'aumento netto della domanda di colture provocato dalla promozione dei biocarburanti potrebbe portare ad un aumento netto delle zone coltivate. Per ridurre un tale rischio, è opportuno introdurre misure di accompagnamento volte a incoraggiare un ritmo più sostenuto della crescita di produttività su terreni già coltivati, l'uso di terreni degradati e l'adozione di requisiti di sostenibilità analoghi a quelli previsti nella presente direttiva per il consumo di biocarburanti nell'Unione europea, in altre giurisdizioni che consumano biocarburanti. La Commissione elabora una metodologia concreta intesa a ridurre al minimo le emissioni di gas a effetto serra imputabili ai cambiamenti indiretti della destinazione dei terreni. In tale contesto la Commissione analizza, sulla base dei migliori dati scientifici disponibili, in particolare, l'inclusione di un fattore per i cambiamenti indiretti della destinazione dei terreni nel calcolo delle emissioni dei gas a effetto serra e la necessità di incentivare i biocarburanti sostenibili che riducono al minimo gli effetti del cambiamento della destinazione dei terreni e migliorano la sostenibilità dei biocarburanti relativamente a detto cambiamento. In fase di sviluppo della metodologia, la Commissione dovrebbe anche affrontare i potenziali effetti del cambiamento della destinazione dei terreni dei biocarburanti prodotti dalle materie cellulosiche di origine non alimentare e dalle materie ligno-cellulosiche.*
- (19) *Nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dalla produzione e dall'uso dei combustibili occorre tener conto dei prodotti secondari. Il metodo della sostituzione è appropriato ai fini di analisi politica. Il metodo della sostituzione non è invece appropriato a fini di regolamentazione applicabile ai singoli operatori e alle diverse partite di carburante per autotrazione. In questo caso, il metodo dell'allocazione energetica è il metodo più adeguato da utilizzare, perché di facile applicazione, affidabile nel tempo, riduce al minimo gli incentivi controproducenti e dà risultati generalmente comparabili con quelli ottenuti con il metodo della sostituzione. Ai fini dell'analisi politica, nelle sue relazioni la Commissione dovrebbe riferire anche in merito ai risultati ottenuti con il metodo della sostituzione.*
- (20) *Onde evitare un onere amministrativo sproporzionato, occorre elaborare un elenco di valori standard per le filiere normali di produzione dei biocarburanti, che andrebbe*

aggiornato e ampliato allorché si rendono disponibili ulteriori dati. Per i biocarburanti dovrebbe essere sempre possibile far valere il livello di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra indicato nell'elenco. Quando il valore standard di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di una filiera di produzione è inferiore al livello minimo richiesto di riduzione delle emissioni, i produttori che intendono dimostrare il rispetto, da parte loro, del livello minimo, dovrebbero essere tenuti a dimostrare che le emissioni effettive derivanti dal processo di produzione da essi applicato sono inferiori a quelle che sono state ipotizzate nel calcolo dei valori standard.

- (21) *È opportuno che i dati utilizzati nel calcolo di detti valori standard siano ottenuti da fonti scientifiche specializzate e indipendenti e siano aggiornati, se del caso, col progredire dei lavori di queste ultime. La Commissione dovrebbe incoraggiare tali fonti ad esaminare, nel quadro dei loro lavori di aggiornamento, le emissioni derivanti dalla coltivazione, l'impatto delle condizioni regionali e climatologiche, gli effetti della coltivazione che si avvale di metodi sostenibili in materia di agricoltura e di coltura biologica e i contributi scientifici dei produttori, sia nei paesi terzi sia nella della Comunità e nella società civile.*
- (22) *Per non incoraggiare la coltivazione di materie prime per biocarburanti su terreni sui quali tale produzione genererebbe elevate emissioni di gas a effetto serra, l'uso dei valori standard per la coltivazione dovrebbe essere limitato alle zone nelle quali detto effetto possa essere escluso con sicurezza. Tuttavia, per evitare un onere amministrativo sproporzionato, gli Stati membri dovrebbero stabilire medie nazionali o regionali per le emissioni derivanti dalla coltivazione, tra cui dall'uso di fertilizzanti.*
- (23) *Le misure di cui agli articoli da 7 ter a 7 sexies della presente direttiva sono basate sull'articolo 95 del trattato, dato che influiscono altresì sul corretto funzionamento del mercato interno tramite l'armonizzazione delle condizioni di sostenibilità che i biocarburanti devono rispettare per gli obiettivi a fini contabili ai sensi della presente direttiva, facilitando in tal modo, in conformità dell'articolo 7 ter, paragrafo 8, gli scambi tra gli Stati membri di biocarburanti che soddisfano dette condizioni.*
- (24) **■** I continui progressi tecnologici registrati a livello di industria automobilistica e di tecnologie per i carburanti nonché la costante aspirazione a garantire un livello ottimale di protezione dell'ambiente e della salute richiedono un riesame periodico delle specifiche per i carburanti, basato su ulteriori studi ed analisi dell'impatto che additivi e componenti dei biocarburanti hanno sulle emissioni inquinanti. Occorre pertanto prevedere la regolare elaborazione di relazioni sulla possibilità di agevolare la "decarbonizzazione" dei combustibili per i trasporti.
- (25) L'uso di detergenti può contribuire a mantenere puliti i motori e quindi a ridurre le emissioni inquinanti. Attualmente non esistono test soddisfacenti per provare le loro proprietà detergenti su campioni di combustibili. Spetta pertanto ai fornitori di combustibili e veicoli informare i loro clienti sui vantaggi presentati dall'uso di detergenti. Tuttavia la Commissione *dovrebbe* valutare i futuri sviluppi in materia, per stabilire se sia possibile adottare un migliore approccio al fine di ottimizzare l'uso ed i benefici di tali prodotti.
- (26) È opportuno riesaminare sulla base dell'esperienza acquisita con l'applicazione della direttiva 98/70/CE i particolari relativi alla miscelazione di etanolo nella benzina, segnatamente i valori limite della tensione di vapore ed eventuali alternative per evitare che le miscele di etanolo superino valori accettabili di tensione di vapore.
- (27) La miscelazione di etanolo nella benzina aumenta la tensione di vapore del combustibile così

ottenuto, mentre per limitare le emissioni inquinanti la tensione di vapore per le miscele di benzina deve essere controllata.

- (28) La miscelazione di etanolo nella benzina modifica in modo non lineare la tensione di vapore della miscela combustibile così elaborata. ***È opportuno prevedere una possibilità di deroga alla tensione massima di vapore ■ per tali miscele nel periodo estivo, previa un'adeguata valutazione della Commissione. Le deroghe dovrebbero essere subordinate alla conformità con la legislazione comunitaria in materia di qualità dell'aria e di inquinamento atmosferico. La deroga in questione dovrebbe corrispondere all'aumento reale di tensione di vapore dovuto all'aggiunta di una data percentuale di etanolo alla benzina.***
- (29) Per incoraggiare l'uso di combustibili a basso tenore di carbonio, rispettando nel contempo gli obiettivi stabiliti per l'inquinamento atmosferico, || il settore della raffinazione *dovrebbe rendere disponibili i quantitativi necessari di benzina a bassa pressione di vapore. Poiché per il momento questo non avviene, il limite di tensione di vapore per le miscele di etanolo è stato aumentato, subordinatamente a determinate condizioni, per consentire lo sviluppo del mercato dei combustibili biologici.*
- (30) ***L'utilizzo di benzina ad elevato tenore di biocarburanti non è consentito in alcuni veicoli di vecchio tipo. Tali veicoli possono spostarsi da uno Stato membro all'altro ed è pertanto opportuno garantire per un periodo transitorio la regolare fornitura di benzina adatta a tali veicoli. In consultazione con le parti interessate, gli Stati membri dovrebbero garantire un'adeguata copertura geografica che soddisfi la domanda di tale carburante. L'etichettatura della benzina, ad esempio E5 o E10, dovrebbe essere conforme alla norma pertinente del Comitato europeo di normalizzazione (CEN).***
- (31) ***È opportuno modificare l'allegato IV della direttiva 98/70/CE al fine di consentire l'immissione sul mercato di diesel con un tenore di biocarburanti superiore a quello previsto dalla norma EN 590:2004 ("B7"). Tale norma dovrebbe essere aggiornata di conseguenza e dovrebbero essere fissati valori limite per parametri tecnici non contemplati dall'allegato, quali stabilità all'ossidazione, punto d'infiammabilità, residuo di carbonio, tenore di ceneri, tenore di acqua, contaminazione totale, corrosività su lamina di rame, viscosità, viscosità cinematica, punto di nebbia, temperatura limite di filtrabilità, tenore di fosforo, indice di acidità, perossidi, variazione dell'indice di acidità, pulizia iniettori e additivazione per stabilità.***
- (32) ***Per agevolare l'efficace commercializzazione dei biocarburanti, il CEN è invitato a proseguire rapidamente la messa a punto di una norma che consenta di miscelare il diesel con quantità superiori di componenti dei biocarburanti e, in particolare, a elaborare una norma per la miscela "B10".***
- (33) ***Per ragioni di ordine tecnico occorre fissare un limite per il tenore di estere metilico di acidi grassi (FAME) nel diesel. Tuttavia, un limite di questo tipo non è necessario per altri componenti dei biocarburanti, come ad esempio gli idrocarburi puri simili al diesel prodotti a partire dalla biomassa utilizzando il processo Fischer Tropsch, oppure l'olio vegetale idrotrattato.***
- (34) ***Entro il 1° gennaio 2011, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero adottare misure adeguate per facilitare l'immissione sul mercato di gasolio contenente 10 ppm di zolfo.***
- (35) ***È stato sostenuto che l'utilizzo di taluni additivi metallici, in particolare il metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT), aumenti i rischi per la salute umana***

e danneggia i motori dei veicoli e i sistemi di controllo delle emissioni. Molti costruttori automobilistici sconsigliano l'impiego di carburanti contenenti additivi metallici, che potrebbe persino far decadere la garanzia dei veicoli. È pertanto opportuno monitorare costantemente le conseguenze dell'utilizzo dell'additivo metallico MMT nei carburanti, consultando tutte le parti interessate. In attesa di ulteriori studi, è necessario adottare misure volte a contenere l'entità degli eventuali danni. È quindi opportuno fissare un limite massimo per il tenore di MMT nei carburanti sulla base dei dati scientifici attualmente disponibili. Tale limite potrà essere rivisto al rialzo soltanto se viene dimostrata l'innocuità di dosaggi più elevati. Per evitare che i consumatori invalidino senza volerlo la garanzia dei loro veicoli, è altresì necessario imporre l'etichettatura di tutti i carburanti contenenti additivi metallici.

(36) *Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio", gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e a rendere pubbliche, nell'interesse proprio e della Comunità, tabelle che illustrino, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e le misure di trasposizione.*

(37) *Le misure necessarie per l'attuazione della direttiva 98/70/CE dovrebbero essere adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹.*

█

(38) *In particolare, █ la Commissione dovrebbe avere il potere di adottare misure di attuazione relative al meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, di adeguare i principi metodologici e i valori necessari per valutare se i criteri di sostenibilità sono stati soddisfatti per quanto riguarda i biocarburanti, di rivedere il limite del tenore di MMT nei combustibili e di adeguare ai progressi tecnici e scientifici il metodo per calcolare le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita █, i metodi analitici autorizzati relativi alle specifiche dei combustibili e la deroga alla tensione di vapore autorizzata per la benzina contenente bioetanolo. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva attraverso l'adeguamento dei principi metodologici e dei valori, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5bis della decisione 1999/468/CE.*

(39) *La direttiva 98/70/CE prevede per i combustibili una serie di specifiche, parte delle quali è ora superflua. Essa reca inoltre una serie di deroghe ormai scadute. Per motivi di chiarezza è dunque opportuno sopprimere questi elementi.*

█

(40) *La direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE² stabilisce alcuni principi per l'uso di combustibile nei trasporti sulle vie navigabili interne. Occorre precisare l'ambito di applicazione di tale direttiva rispetto a quello della direttiva 98/70/CE. Entrambe limitano il tenore di zolfo nel gasolio utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna. Per motivi di chiarezza e di certezza giuridica è opportuno modificare dette direttive in modo che*

¹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. █

² Direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi e che modifica la direttiva 93/12/CEE (GU L 121 dell'11.5.1999, pag. 13).

tale limite sia stabilito da un solo testo legislativo.

- (41) *Per le navi adibite alla navigazione interna sono state messe a punto nuove tecnologie motoristiche più pulite. I motori in questione possono essere alimentati esclusivamente con combustibili a bassissimo tenore di zolfo. Il tenore di zolfo dei combustibili destinati alle navi adibite alla navigazione interna dovrebbe essere ridotto al più presto.*
- (42) Occorre pertanto modificare di conseguenza le direttive 98/70/CE e 99/32/CE.
- (43) La direttiva 93/12/CEE del Consiglio, del 23 marzo 1993, relativa al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi¹ è stata col tempo notevolmente modificata e di conseguenza non contiene più elementi essenziali. È pertanto necessario abrogarla.
- (44) Poiché gli obiettivi di garantire un mercato unico per i combustibili destinati ai trasporti stradali e alle macchine mobili non stradali e di assicurare il rispetto dei livelli minimi di protezione dell'ambiente previsti per l'uso di tali combustibili non possono essere adeguatamente realizzati dagli Stati membri e possono pertanto essere conseguiti con maggiore efficacia a livello comunitario, assicurando un mercato unico per detti combustibili e favorendo la creazione di tale mercato per i veicoli e le macchine che li utilizzano, la Comunità può adottare misure conformi al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. La presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifica della direttiva 98/70/CE

La direttiva 98/70/CE è così modificata:

1) *l'articolo 1 è sostituito dal seguente:*

“Articolo 1

Ambito di applicazione

La presente direttiva stabilisce, per i veicoli stradali, le macchine mobili non stradali (comprese le navi adibite alla navigazione interna quando non sono in mare), i trattori agricoli e forestali e le imbarcazioni da diporto quando non sono in mare:

- a) per ragioni di tutela della salute e dell'ambiente, le specifiche tecniche relative ai carburanti da utilizzare nei veicoli con motore ad accensione comandata e motore ad accensione per compressione, tenendo conto delle prescrizioni tecniche di tali motori; e***
- b) un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei carburanti.”;***

2) *l'articolo 2 è così modificato:*

¹ GU L 74 del 27.3.1993, pag. 81. ||

a) *al primo paragrafo:*

i) *il punto 3 è sostituito dal seguente:*

"3. "gasoli destinati alle macchine mobili non stradali (comprese le navi adibite alla navigazione interna), ai trattori agricoli e forestali e alle imbarcazioni da diporto": ogni liquido derivato dal petrolio compreso nei codici NC 2710 19 41 e 2710 19 45, destinato all'uso nei motori ad accensione per compressione di cui alle direttive 97/68/CE **, 2000/25/CE) *** e 94/25/CE ****;*

** La numerazione di tali codici NC è quella di cui alla TDC modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 360/2008 della Commissione (GU L 111 del 23.4.2008, pag. 9).*

*** GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1.*

**** GU L 173 del 12.7.2000, pag. 1.*

***** GU L 164 del 30.6.1994, pag. 15.";*

ii) *sono aggiunti i seguenti punti 5, 6, 7, 8 e 9:*

"5. 'Stati membri con temperature ambiente estive basse': Danimarca, Estonia, Finlandia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Svezia e Regno Unito;

6. 'emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita' dei combustibili: tutte 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;

7. '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);

8. 'fornitore': l'entità responsabile del passaggio di combustibile attraverso un punto di riscossione delle accise o, se queste ultime non sono dovute, qualsiasi altra entità pertinente designata da uno Stato membro;

9. 'biocarburanti': i biocarburanti disciplinati dalla direttiva 2009./.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... , [sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili].*

** GU ... ";*

- b) *il secondo paragrafo è soppresso;*
- 3) *l'articolo 3 è modificato come segue:*

- a) *Il testo dei paragrafi dal 2 al 6 è sostituito dal seguente:*

"2. Gli Stati membri provvedono affinché sul loro territorio venga commercializzata soltanto la benzina conforme alle specifiche ecologiche di cui all'allegato I.

Gli Stati membri, tuttavia, possono introdurre disposizioni specifiche per le regioni ultraperiferiche concernenti l'introduzione di benzina con un tenore massimo di zolfo pari a 10 mg/kg. Gli Stati membri che ricorrono a detta disposizione ne informano la Commissione.

3. Gli Stati membri impongono ai fornitori di garantire l'immissione sul mercato di benzina con un tenore massimo di ossigeno del 2,7% e un tenore massimo di etanolo del 5% fino al 2013 e possono prolungarne il periodo di commercializzazione, qualora lo reputino necessario. Essi garantiscono altresì che i consumatori ottengano informazioni adeguate in merito al tenore di biocarburanti nella benzina e, in particolare, all'appropriato uso delle diverse miscele della benzina.

4. Fatto salvo il paragrafo 5, gli Stati membri con temperature ambientali estive basse possono autorizzare l'immissione sul mercato durante il periodo estivo di benzina con una tensione di vapore massima di 70 kPa.

Gli Stati membri per i quali non si applica la deroga di cui al primo comma possono autorizzare, fatto salvo il paragrafo 5, l'immissione sul mercato durante il periodo estivo di benzina contenente etanolo con una pressione di vapore massima di 60 kPa nonché la deroga alla tensione di vapore autorizzata di cui all'allegato III, a condizione che l'etanolo utilizzato sia un biocarburante.

5. Qualora intendano applicare una delle deroghe di cui al paragrafo 4, gli Stati membri ne informano la Commissione e forniscono tutte le informazioni pertinenti. La Commissione valuta la positività e la durata della deroga, tenendo conto di entrambi i fattori a seguire:

- a) *la possibilità di evitare problemi di natura socioeconomica tramite l'aumento della tensione di vapore, comprese le temporanee necessità di adattamento tecnico; e*
- b) *le conseguenze dell'aumento della tensione di vapore per l'ambiente e la salute e, in particolare, l'impatto sulla conformità con la legislazione comunitaria in materia di qualità dell'aria, sia nello Stato membro interessato che negli altri Stati membri.*

Qualora si evinca dalla valutazione della Commissione che la deroga conduce alla mancata conformità con la legislazione comunitaria in materia di qualità dell'aria o di inquinamento atmosferico, compresi i pertinenti valori limite e i massimali di emissione, l'applicazione di detta deroga sarà respinta. La Commissione dovrebbe altresì tener conto dei pertinenti valori-obiettivo.

Se la Commissione non solleva alcuna obiezione entro sei mesi dal ricevimento di

tutte le informazioni pertinenti, lo Stato membro interessato può applicare la deroga richiesta.

6. Fatto salvo il disposto del paragrafo 1, gli Stati membri possono continuare ad autorizzare la commercializzazione di piccoli quantitativi di benzina, fino ad un massimo dello **0,03%** delle vendite totali, con un tenore di piombo non superiore a 0,15 g/l da utilizzare per vecchi autoveicoli con determinate caratteristiche e da distribuire tramite particolari gruppi d'interesse.";

b) il testo del paragrafo 7 è soppresso;

4) *l'articolo 4 è sostituito dal seguente:*

“Articolo 4

Combustibile diesel

1. Gli Stati membri provvedono affinché sul loro territorio venga immesso sul mercato soltanto il combustibile diesel conforme alle specifiche di cui all'allegato II.

Gli Stati membri possono autorizzare l'immissione sul mercato di diesel con un tenore di estere metilico di acidi grassi (FAME) maggiore del 7%.

Gli Stati membri garantiscono che i consumatori ottengano informazioni adeguate in merito al tenore di biocarburanti del combustibile diesel, in particolare al tenore di FAME.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 1° gennaio 2008, i gasoli destinati a macchine mobili non stradali (comprese le navi adibite alla navigazione interna), ai trattori agricoli e forestali e alle imbarcazioni da diporto possano essere commercializzati sul loro territorio solo a condizione che il tenore di zolfo di detti gasoli non sia superiore a 1000 mg/kg. Dal 1° gennaio 2011 il tenore massimo di zolfo ammissibile per detti gasoli è di 10 mg/kg. Gli Stati membri garantiscono che i combustibili liquidi diversi dai gasoli di cui sopra possano essere utilizzati nelle navi adibite alla navigazione interna e nelle imbarcazioni da diporto soltanto a condizione che il tenore di zolfo nei suddetti combustibili liquidi non sia superiore al tenore massimo ammissibile per detti gasoli.

Tuttavia, al fine di far fronte alle contaminazioni di lieve entità nella catena di approvvigionamento, gli Stati membri possono, a decorrere dal 1° gennaio 2011, autorizzare il gasolio destinato alle macchine mobili non stradali (incluse le navi adibite alla navigazione interna), ai trattori agricoli e forestali e alle imbarcazioni da diporto contenente fino a 20 mg/kg di zolfo in fase di distribuzione definitiva agli utenti finali. Gli Stati membri possono altresì autorizzare il prolungamento dell'immissione sul mercato fino al 31 dicembre 2011 del gasolio contenente fino a 1000 mg/kg di zolfo per i veicoli su rotaia e per i trattori agricoli e forestali, a condizione che possano garantire che non venga compromesso l'adeguato funzionamento dei sistemi di controllo delle emissioni.

3. Gli Stati membri possono introdurre disposizioni specifiche per le regioni ultraperiferiche concernenti l'introduzione di benzina con un tenore massimo di zolfo pari a 10 mg/kg. Gli Stati membri che ricorrono a detta disposizione ne informano la Commissione.

4. Per gli Stati membri con condizioni climatiche invernali rigide il punto massimo di

distillazione del 65% a 250°C per i combustibili diesel e i gasoli può essere sostituito da un punto massimo di distillazione del 10% (vol/vol) a 180°C.”;

5) è inserito il seguente articolo 7 bis:

“Articolo 7 bis

Riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra

1. Gli Stati membri designano il fornitore o i fornitori competenti a monitorare e a segnalare le emissioni di gas a effetto serra per unità di energia prodotte durante il ciclo di vita dovute ai carburanti e all'energia forniti. Nel caso dei fornitori di elettricità utilizzata nei veicoli stradali, gli Stati membri garantiscono che detti fornitori possano scegliere di contribuire all'obbligo di riduzione sancito al paragrafo 2, qualora siano in grado di dimostrare che possono misurare e monitorare adeguatamente l'elettricità fornita per essere utilizzata in suddetti veicoli.

A decorrere dal 1° gennaio 2011, i fornitori trasmettono annualmente all'autorità designata dal rispettivo Stato membro una relazione sull'intensità delle emissioni dei gas a effetto serra dei combustibili e sull'energia fornita in ciascuno Stato membro in cui sono specificate almeno le seguenti informazioni:

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

Gli Stati membri garantiscono che le relazioni siano oggetto di verifica.

Se del caso, la Commissione stabilisce orientamenti per l'attuazione del presente paragrafo.

2. Gli Stati membri richiedono ai fornitori di ridurre con la massima gradualità possibile le emissioni di gas a effetto serra per unità di energia prodotte durante il ciclo di vita dovute ai carburanti e all'energia forniti fino a un massimo del 10% entro il 31 dicembre 2020, in confronto alla norma di riferimento per i carburanti di cui al paragrafo 5, lettera b). La riduzione prevede le seguenti fasi:

- a) 6% entro il 31 dicembre 2020. Ai fini del conseguimento di detta riduzione, gli Stati membri possono richiedere ai fornitori di rispettare i seguenti obiettivi intermedi: 2% entro il 31 dicembre 2014 e 4 % entro il 31 dicembre 2017;*
- b) un obiettivo indicativo supplementare del 2% entro il 31 dicembre 2020, fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1, lettera h), da conseguire tramite uno dei metodi a seguire, o entrambi:*
 - i) l'approvvigionamento di energia per i trasporti fornita per essere utilizzata in qualsiasi tipo di veicolo stradale, macchina mobile non stradale (comprese le navi adibite alla navigazione interna), trattore agricolo o forestale o imbarcazione da diporto;*

- ii) *l'uso di qualsiasi tecnologia (compresa la cattura e lo stoccaggio del carbonio) capace di ridurre le emissioni di gas a effetto serra per unità di energia prodotte durante il ciclo di vita del combustibile o dell'energia forniti;*
- c) *un obiettivo indicativo supplementare del 2% entro il 31 dicembre 2020, fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 1, lettera i), conseguito tramite l'utilizzo dei crediti acquistati nel quadro del meccanismo di sviluppo pulito del protocollo di Kyoto, alle condizioni sancite dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra nella Comunità*, per le riduzioni nel settore della fornitura di combustibile.*

3. Le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti sono calcolate conformemente all'articolo 7 quinquies. Le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita degli altri tipi di combustibili e di energia sono calcolate ricorrendo alla metodologia definita in conformità del paragrafo 5.

4. Gli Stati membri assicurano che un gruppo di fornitori possa scegliere di ottemperare congiuntamente agli obiettivi di riduzione di cui al paragrafo 2. In tal caso il gruppo viene considerato un fornitore unico ai fini del paragrafo 2.

5. Le misure necessarie per l'attuazione del presente articolo e destinate a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11, paragrafo 4. Dette misure includono, in particolare:

- a) *il metodo per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei carburanti diversi dai biocarburanti e dell'energia;*
- b) *la metodologia che specifica, entro il 1° gennaio 2011, la norma di riferimento per i carburanti basata sulle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia dovute alle emissioni dei combustibili fossili nel 2010 ai fini del paragrafo 2;*
- c) *ogni norma necessaria ad applicare il paragrafo 4.*
- d) *la metodologia per calcolare il contributo dei veicoli elettrici stradali, in conformità dell'articolo 3, paragrafo 3 della direttiva 2009/.../CE [sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili].*

** G U L 275 del 25.10.2003, pag. 32.";*

- 6) *sono inseriti i seguenti articoli 7 ter, 7 quater e 7 quinquies e 7 sexies:*

"Articolo 7 ter

Criteri di sostenibilità per i biocarburanti

1. Indipendentemente dal fatto che le materie prime siano state coltivate all'interno o all'esterno del territorio della Comunità, l'energia prodotta da biocarburanti è presa in considerazione ai fini dell'articolo 7bis solo se rispetta i criteri di sostenibilità definiti ai

paragrafi da 2 a 6.

Tuttavia, i biocarburanti prodotti a partire da rifiuti e residui diversi dai residui dell'agricoltura, dell'acquacoltura, della pesca e della silvicoltura devono soddisfare soltanto il criterio di sostenibilità definito al paragrafo 2 per essere presi in considerazione ai fini dell'articolo 7 bis.

2. La riduzione delle emissioni di gas a effetto serra grazie all'uso di biocarburanti presi in considerazione ai fini del paragrafo 1 è pari al 35%.

A decorrere dal 2017 la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra grazie all'uso di biocarburanti presi in considerazione ai fini del paragrafo 1 è pari al 50%. Dopo il 2017 tale riduzione è pari al 60% per i biocarburanti prodotti negli impianti in cui la produzione è iniziata a partire dal 2017.

La riduzione delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'uso di biocarburanti è calcolata come previsto all'articolo 7bis, paragrafo 1.

Nel caso di biocarburanti prodotti in impianti già in servizio nel gennaio 2008, il primo comma si applica a decorrere dal 1° aprile 2013.

3. I biocarburanti presi in considerazione ai fini del paragrafo 1 non sono 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 no conservato detto status:

- a) foreste primarie e altri terreni boschivi, ossia foreste primarie e altri terreni boschivi di specie native, ove non vi siano segni chiaramente visibili di attività umane e i processi ecologici non siano perturbati in modo significativo;*
- b) i) aree designate a norma di legge o dall'autorità competente per scopi di protezione della natura; ovvero*
 - ii) aree per la protezione di ecosistemi o specie rari, minacciati o in pericolo di estinzione riconosciute da accordi internazionali, o inserite in elenchi creati da organizzazioni intergovernative o dall'unione internazionale per la conservazione della natura previo il loro riconoscimento secondo la procedura di cui all'articolo 7 quater, paragrafo 4, secondo comma;*

a meno che non venga dimostrato che la produzione delle predette materie prime non interferisce con detti scopi di protezione della natura;

- c) i) praterie naturali ad elevata biodiversità, ossia praterie che rimarrebbero praterie in assenza di interventi umani e che mantengono la composizione naturale delle specie nonché le caratteristiche e i processi ecologici; ovvero*
 - ii) praterie non naturali ad elevata biodiversità, ossia praterie che non sarebbero più praterie in assenza di interventi umani e che sono ricche di specie e non degradate, a meno che non venga dimostrato che il raccolto delle materie prime sia necessario per preservarne lo status di praterie.*

La Commissione fissa i criteri e i limiti geografici per determinare le praterie rientranti nell'ambito di applicazione del primo comma, lettera c). Una tale misura, volta a

modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11, paragrafo 4.

4. I biocarburanti presi in considerazione ai fini del paragrafo 1 non sono prodotti a partire da materie prime ottenute su terreni che presentano un elevato stock di carbonio, ossia terreni che nel gennaio 2008 possedevano uno degli status seguenti, che nel frattempo hanno perso:

- a) zona umida, ossia terreno coperto o saturo di acqua in modo permanente o per una parte significativa dell'anno;*
- b) zona boschiva continua, ossia terreni aventi un'estensione superiore ad 1 ha caratterizzati dalla presenza di alberi di altezza superiore a 5 metri e da una copertura della volta superiore al 30%, o di alberi che possono raggiungere queste soglie in situ;*
- c) terreni aventi un'estensione superiore ad 1 ha caratterizzati dalla presenza di alberi di altezza superiore a 5 metri e da una copertura della volta compresa tra il 10% e il 30%, o di alberi che possono raggiungere queste soglie in situ, a meno che non vengano fornite prove attendibili 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 IV, punto C, sono soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 2.*

Le disposizioni del presente paragrafo non si applicano se al momento dell'ottenimento delle materie prime i terreni avevano lo stesso status che nel gennaio 2008.

5. I biocarburanti presi in considerazione ai fini del paragrafo 1 non sono prodotti a partire da materie prime ottenute su terreni che erano una torbiera nel gennaio 2008, a meno che non venga dimostrato che la coltivazione e il raccolto di questa materia prima non comportano il drenaggio di un terreno precedentemente non drenato.

6. Le materie prime agricole coltivate nella Comunità e utilizzate per la produzione di biocarburanti presi in considerazione ai fini del paragrafo 1 sono ottenute nel rispetto delle prescrizioni e delle norme previste dalle disposizioni menzionate nella parte A, rubrica "Ambiente", dell'allegato III del regolamento (CE) n. 1782/2003 del Consiglio nonché al punto 9 del medesimo allegato e conformemente ai requisiti minimi per il mantenimento di buone condizioni agronomiche e ambientali definite conformemente all'articolo 5, paragrafo 1, dello stesso regolamento.

7. Per quanto riguarda sia i paesi terzi sia gli Stati membri che rappresentano una fonte importante di biocarburanti o di materie prime per i biocarburanti consumati nella Comunità, la Commissione presenta ogni due anni al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle misure nazionali adottate per garantire il rispetto dei criteri di sostenibilità definiti ai paragrafi da 2 a 4, nonché la tutela del suolo, delle risorse idriche e dell'aria. La prima relazione è presentata nel 2012.

La Commissione presenta ogni due anni al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione riguardante l'impatto dell'aumento della domanda di biocarburanti sulla sostenibilità sociale nella Comunità e nei paesi terzi nonché l'impatto della politica dell'Unione europea in materia di biocarburanti sulla disponibilità di prodotti alimentari

a prezzi accessibili, in particolare per le popolazioni dei paesi in via di sviluppo e su altre questioni generali legate allo sviluppo. Le relazioni esaminano il rispetto dei diritti di destinazione dei terreni. Esse precisano, sia per i paesi terzi sia per gli Stati membri che rappresentano una fonte importante di materie prime per i biocarburanti consumati nella Comunità, se sono state ratificate e se sono applicate le seguenti convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro:

- *Convenzione concernente il lavoro forzato ed obbligatorio (n. 29);*
- *Convenzione concernente la libertà sindacale e la protezione del diritto sindacale (n. 87);*
- *la Convenzione concernente l'applicazione dei principi del diritto di organizzazione e di negoziazione collettiva (n. 98);*
- *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);*
- *Convenzione concernente l'abolizione del lavoro forzato (n. 105);*
- *Convenzione concernente la discriminazione in materia di impiego e di professione (n. 111);*
- *Convenzione sull'età minima per l'assunzione all'impiego (n. 138);*
- *la Convenzione sul divieto delle peggiori forme di lavoro minorile e le azioni immediate in vista della loro eliminazione (n. 182);*

Queste relazioni indicano, per i paesi terzi e gli Stati membri che sono una fonte significativa di materie prime per il biocarburante consumato all'interno della Comunità, se il paese ha ratificato e attuato:

- *il protocollo di Cartagena sulla biosicurezza;*
- *la Convenzione sul commercio internazionale delle specie di flora e fauna selvatiche minacciate di estinzione.*

La prima relazione è presentata nel 2012. La Commissione propone, se del caso, misure correttive, in particolare in presenza di elementi che dimostrano che la produzione dei biocarburanti ha ripercussioni considerevoli sul prezzo dei prodotti alimentari.

8. Gli Stati membri non rifiutano di prendere in considerazione, ai fini del paragrafo 1, i biocarburanti ottenuti conformemente al presente articolo, secondo altri criteri di sostenibilità.

Articolo 7 quater

Verifica dell'ottemperanza ai criteri di sostenibilità per i biocarburanti

1. Quando i biocarburanti devono essere presi in considerazione ai fini dell'articolo 7 bis, gli Stati membri impongono agli operatori economici l'obbligo di dimostrare che sono stati rispettati i criteri di sostenibilità di cui all'articolo 7 ter, paragrafi da 2 a 5. A tal fine, obbligano gli operatori economici ad utilizzare un sistema di equilibrio di

massa che preveda quanto segue:

- a) *le partite di materie prime o di biocarburanti con caratteristiche di sostenibilità diverse possono essere mescolate;*
- b) *le informazioni sulle caratteristiche di sostenibilità e sul volume delle partite di cui alla lettera a) restano associate alla miscela; e*
- c) *è assicurato 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.*

2. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio nel 2010 e nel 2012 sul funzionamento del metodo di verifica basato sull'equilibrio di massa descritto al paragrafo 1 e sulle possibilità di considerare altri metodi di verifica per alcuni o per tutti i tipi di materie prime o di biocarburanti. Nella sua valutazione la Commissione prende in considerazione i metodi di verifica nei quali le informazioni relative alle caratteristiche di sostenibilità ambientale non devono restare fisicamente associate a partite o miscele determinate. La valutazione tiene conto della necessità di preservare l'integrità e l'efficacia del sistema di verifica senza imporre un onere irragionevole alle imprese. La relazione è accompagnata, se del caso, da proposte di altri metodi di verifica indirizzate al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. Gli Stati membri provvedono a che gli operatori economici presentino informazioni attendibili e mettano a disposizione dello Stato membro, su sua richiesta, i dati utilizzati per elaborare le informazioni. Gli Stati membri impongono agli operatori economici l'obbligo di garantire un livello sufficiente di controllo indipendente delle informazioni da essi presentate e di dimostrare che il controllo è stato effettuato. Il controllo consiste nella verifica che i sistemi utilizzati dagli operatori economici siano precisi, affidabili e a prova di frode. Viene valutata la frequenza e il metodo di campionamento nonché la solidità dei dati.

Rientrano nelle informazioni di cui al primo comma, in particolare, le informazioni sul rispetto dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 7 ter, paragrafi da 2 a 5, e informazioni appropriate e pertinenti sulle 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, nonché informazioni pertinenti sulle misure adottate in considerazione degli elementi di cui all'articolo 7 ter, paragrafo 7, secondo comma.

La Commissione stabilisce l'elenco delle informazioni appropriate e pertinenti di cui ai primi due commi che gli Stati membri richiedono agli operatori economici secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 11, paragrafo 3. Essa provvede, in particolare, a che la comunicazione di dette informazioni non rappresenti un onere amministrativo eccessivo per gli operatori in generale e per i piccoli coltivatori, le organizzazioni di produttori e le cooperative in particolare.

Gli obblighi di cui al presente paragrafo si applicano sia ai biocarburanti prodotti nella Comunità che a quelli importati.

Gli Stati membri presentano, in forma aggregata, le informazioni di cui al primo comma alla Commissione, che le pubblica in forma sintetica sulla piattaforma per la

trasparenza di cui all'articolo 20 bis della direttiva 2009/.../CE [sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili] preservando la riservatezza dei dati commercialmente sensibili.

4. La Comunità si adopera per concludere accordi bilaterali o multilaterali con i paesi terzi che contengano disposizioni sui criteri di sostenibilità corrispondenti a quelle della presente direttiva. Quando la Comunità ha concluso accordi contenenti disposizioni sulle materie che rientrano nell'ambito di applicazione dei criteri di sostenibilità di cui all'articolo 7 ter, paragrafi da 2 a 5, la Commissione può decidere che tali accordi dimostrano che i biocarburanti prodotti a partire da materie prime coltivate in detti paesi rispettano i criteri di sostenibilità in questione. Nel concludere tali accordi è prestata particolare attenzione alle misure adottate per la conservazione di aree che forniscono servizi di ecosistema fondamentali in situazioni critiche (ad esempio la protezione degli spartiacque e controllo dell'erosione), per la tutela del suolo, delle risorse idriche e dell'aria, in relazione ai cambiamenti indiretti della destinazione dei terreni, per il ripristino dei terreni degradati e per evitare il consumo eccessivo di acqua in zone afflitte da carenza idrica, nonché agli elementi di cui all'articolo 7 ter, paragrafo 7, secondo comma.

La Commissione può decidere che i sistemi volontari nazionali o internazionali che fissano norme per la produzione di prodotti della biomassa contengono dati accurati ai fini dell'articolo 7 ter, paragrafo 2 o dimostrano che le partite di biocarburanti rispettano i criteri di sostenibilità di cui all'articolo 7ter, paragrafi 3, 4 e 5. La Commissione può decidere che tali sistemi contengono dati accurati ai fini delle informazioni relative alle misure adottate per la conservazione di aree che forniscono servizi di ecosistema fondamentali in situazioni critiche (ad esempio protezione degli spartiacque e il controllo dell'erosione), 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, nonché degli elementi di cui all'articolo 7ter, paragrafo 7, secondo comma. Ai fini dell'articolo 7ter, paragrafo 3, lettera b), punto ii), la Commissione può inoltre riconoscere le aree di protezione di ecosistemi o specie rari, minacciati o in pericolo di estinzione riconosciute da accordi internazionali o incluse in elenchi compilati da organizzazioni internazionali o dall'Unione internazionale per la conservazione della natura.

La Commissione può decidere che i sistemi nazionali, multinazionali o internazionali per la misurazione delle riduzioni di gas a effetto serra contengono dati accurati ai fini dell'articolo 7 ter, paragrafo 2.

La Commissione può decidere che i terreni inclusi in un programma nazionale o regionale di riconversione dei terreni pesantemente degradati o fortemente contaminati rientrano nelle categorie di cui all'allegato IV, parte C, punto 8.

5. La Commissione adotta le decisioni di cui al paragrafo 4 soltanto se l'accordo o il sistema rispetta adeguati criteri di affidabilità, trasparenza e controllo indipendente. Nel caso di sistemi per la misurazione delle riduzioni di gas a effetto serra, questi sistemi rispettano anche i requisiti metodologici di cui all'allegato IV. Nel caso di aree con un elevato valore di biodiversità, di cui all'articolo 7ter, paragrafo 3, lettera b), punto ii), gli elenchi di tali aree rispettano criteri adeguati di obiettività e coerenza con norme internazionalmente riconosciute e prevedono idonee procedure di ricorso.

6. Le decisioni di cui al paragrafo 4 sono adottate secondo la procedura consultiva

prevista all'articolo 11, paragrafo 3. Il periodo di validità di queste decisioni non supera cinque anni.

7. Quando un operatore economico presenta la prova o dati ottenuti conformemente ad un accordo o ad un sistema oggetto di una decisione ai sensi del paragrafo 4 del presente articolo, gli Stati membri non impongono al fornitore l'obbligo di fornire altre prove di conformità ai criteri di sostenibilità fissati all'articolo 7 ter, paragrafi da 2 a 5, o le informazioni sulle misure di cui al paragrafo 3, secondo comma.

8. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione esamina l'applicazione dell'articolo 7 ter in relazione ad una fonte di biocarburante e, entro sei mesi dal ricevimento di una richiesta e conformemente alla procedura consultiva di cui all'articolo 11, paragrafo 3, decide se lo Stato membro interessato può prendere in considerazione il biocarburante proveniente da detta fonte ai fini dell'articolo 7 bis.

9. Entro il 2012 la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio:

- a) sull'efficacia del sistema posto in atto per la comunicazione delle informazioni relative ai criteri di sostenibilità, e*
- b) sulla praticabilità e l'opportunità di introdurre prescrizioni obbligatorie in relazione alla tutela dell'aria, del suolo o delle risorse idriche, tenendo conto dei più recenti dati scientifici e degli obblighi internazionali della Comunità.*

La Commissione propone, se del caso, misure correttive.

Articolo 7 quinquies

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

1. Ai fini dell'articolo 7 bis, le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita di un biocarburanti sono così calcolate:

- a) se l'allegato IV, parte A o B, fissa un valore standard per le riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra associate alla filiera di produzione del biocarburante e se il valore el per questi biocarburanti calcolato secondo l'allegato IV, parte C, punto 7 è uguale o inferiore a zero, utilizzando detto valore standard; ovvero*
- b) utilizzando il valore reale calcolato secondo la metodologia definita nell'allegato IV, parte C; ovvero*
- c) utilizzando un valore risultante dalla somma dei fattori della formula di cui all'allegato IV, parte C, punto 1, ove i valori standard disaggregati di cui all'allegato IV, parte D o E possono essere utilizzati per alcuni fattori e i valori reali calcolati secondo la metodologia definita nell'allegato IV, parte C, per tutti gli altri fattori.*

2. Entro il 31 marzo 2010 gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione comprendente l'elenco delle zone nel loro territorio classificate al livello 2 della nomenclatura delle unità territoriali per la statistica (in seguito denominata "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 rubrica "Coltivazione" dell'allegato VII, parte D, della presente direttiva, 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.

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

- a) coltivate fuori della Comunità; ovvero*
- b) coltivate nella Comunità in aree incluse negli elenchi di cui al paragrafo 2; ovvero*
- c) rifiuti o residui diversi dai residui dell'agricoltura, dell'acquacoltura e della pesca.*

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

4. Entro il 31 marzo 2010 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulla fattibilità di elenchi di aree nei paesi terzi nelle quali le emissioni tipiche di gas a effetto serra derivanti dalla coltivazione di materie prime agricole si possono prevedere inferiori o uguali alle emissioni indicate alla rubrica "Coltivazione" dell'allegato IV, parte D, possibilmente accompagnata eventualmente da detti elenchi e da una descrizione del metodo e dei dati utilizzati per redigerli. Se del caso, la Commissione correda la relazione di proposte pertinenti.

5. Entro il 31 dicembre 2012 e, in seguito, ogni due anni, la Commissione riferisce sui valori standard e sui valori tipici stimati di cui all'allegato IV, parte B e parte E, prestando particolare attenzione alle emissioni derivanti dai trasporti e dalla lavorazione, e può decidere di correggere i valori, se necessario. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11, paragrafo 4.

6. Entro il 31 dicembre 2010, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui valuta l'impatto del cambiamento indiretto della destinazione dei terreni sulle emissioni di gas a effetto serra ed esamina le modalità per ridurre al minimo tale impatto. La relazione è corredata se del caso di una proposta, basata sulle migliori conoscenze scientifiche disponibili, contenente una metodologia concreta per le emissioni risultanti da modifiche degli stock di carbonio a seguito del cambiamento della destinazione dei terreni, garantendo la conformità alla presente direttiva, in particolare all'articolo 7ter, paragrafo 2.

La proposta include le misure necessarie per garantire la sicurezza degli investimenti intrapresi prima dell'applicazione di questa metodologia. Per quanto riguarda gli impianti che hanno prodotto biocarburanti prima della fine del 2013, l'applicazione delle misure di cui al primo comma non deve implicare, fino alla fine del 2017, che i biocarburanti prodotti da questi impianti siano considerati come non conformi ai requisiti di sostenibilità di cui alla presente direttiva, laddove lo sarebbero invece stati a condizione che tali biocarburanti permettano una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra come minimo pari al 45%. Tale disposizione si applica alla capacità degli impianti di biocarburanti alla fine del 2012.

Il Parlamento europeo e il Consiglio si adoperano per decidere entro il 2012 in merito a eventuali proposte di questo tipo presentate dalla Commissione.

7. L'allegato IV può essere adeguato sulla base dei progressi tecnici e scientifici, tra l'altro aggiungendo valori per ulteriori filiere di produzione dei biocarburanti per la stessa o per altre materie prime e modificando la metodologia definita nella parte C. Una tale misura, intesa a modificare o integrare elementi non essenziali della presente direttiva, anche completandola, è adottata conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11, paragrafo 4.

Per quanto riguarda i valori standard e la metodologia definita nell'allegato IV, è prestata particolare considerazione:

- alle modalità di contabilizzazione dei rifiuti e dei residui,*
- alle modalità di contabilizzazione dei prodotti secondari,*
- alle modalità di contabilizzazione della cogenerazione, e*
- allo status attribuito ai residui di colture agricole in quanto prodotti secondari.*

I valori standard per il biodiesel da rifiuti vegetali o animali sono riveduti non appena possibile.

Ogni adattamento o aggiunta all'elenco dei valori standard di cui all'allegato IV deve rispettare i seguenti criteri:

- a) quando il contributo di un fattore alle emissioni complessive è limitato, o quando la variazione è ridotta, o quando il costo o la difficoltà di accertare i valori reali sono elevati, i valori standard sono i valori tipici dei processi di produzione normali;*
- b) in tutti gli altri casi, i valori standard sono prudenti rispetto ai processi di produzione normali.*

8. Sono stabilite definizioni particolareggiate, comprese le specifiche tecniche prescritte per le categorie di cui all'allegato IV, parte C, punto 7ter. Una tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva completandola, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11, paragrafo 4.

** GUL 154 del 21.6.2003, pag. 1.*

Articolo 7 sexies

Misure di applicazione e relazioni in materia di sostenibilità dei biocarburanti

1. Le misure di applicazione di cui all'articolo 7 ter, paragrafo 3, secondo comma, all'articolo 7 quater, paragrafo 3, terzo comma, all'articolo 7 quater, paragrafi 6 e 8, all'articolo 7 quinquies, paragrafo 5, all'articolo 7 quinquies, paragrafo 7, primo comma, e all'articolo 7 quinquies, paragrafo 8, tengono altresì pienamente conto dei fini della direttiva 2009/.../CE [sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili].

2. Le relazioni presentate dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio di cui all'articolo 7ter, paragrafo 7, all'articolo 7quater, paragrafo 2, all'articolo 7quater, paragrafo 9, all'articolo 7 quinquies, paragrafi 4, 5 e 6, primo comma, così come le relazioni e le informazioni presentate a norma dell'articolo 7quater, paragrafo 3, primo e quinto comma, e dell'articolo 7quinquies, paragrafo 2, della presente direttiva, sono preparate e trasmesse ai fini della direttiva 2009/.../CE [sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili] e della presente direttiva.";

7) *all'articolo 8 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:*

"1. Gli Stati membri verificano l'ottemperanza alle prescrizioni degli articoli 3 e 4, in relazione alla benzina ed ai combustibili diesel, in base ai metodi analitici indicati rispettivamente nelle norme europee EN 228:20004 e EN 590:2004.";

8) è inserito il seguente articolo 8bis:

“Articolo 8 bis

Additivi metallici

1. La Commissione esegue una valutazione dei rischi per la salute e l'ambiente derivanti dall'utilizzazione di additivi metallici nei combustibili e, a tal fine, sviluppa un metodo di prova. La Commissione riferisce le sue conclusioni al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 31 dicembre 2012.

2. In attesa dello sviluppo del metodo di prova di cui al paragrafo 1, la presenza dell'additivo metallico metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT) nei combustibili deve essere limitata a 6 mg Mn per litro a decorrere dal 1° gennaio 2011. A decorrere dal 1° gennaio 2014, detto limite sarà di 2 mg.

3. Il limite del tenore di MMT nei combustibili specificato al paragrafo 2 sarà oggetto di revisione sulla base dei risultati della valutazione svolta utilizzando il metodo di prova di cui al paragrafo 1. Detto limite può essere portato a zero qualora la valutazione di rischio lo giustifichi e non può essere aumentato a meno che la valutazione di rischio non lo giustifichi. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11, paragrafo 3.

4. Gli Stati membri assicurano che un'etichetta relativa al tenore di additivo metallico del combustibile sia esibita in qualsiasi luogo dove un combustibile contenente additivi metallici è messo a disposizione dei consumatori.

5. L'etichetta contiene il seguente testo: "Contiene additivi metallici".

6. L'etichetta è affissa in modo chiaramente visibile nel luogo dove sono riportate le informazioni che indicano il tipo di combustibile. La dimensione e il carattere dell'etichetta sono chiaramente visibili e di facile lettura.";

9) *l'articolo 9 è sostituito dal seguente:*

“Articolo 9

Presentazione di relazioni

1. Entro il 31 dicembre 2012, ed in seguito con scadenza triennale, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo ed al Consiglio, eventualmente accompagnata da una proposta **di emendamenti alla presente direttiva**. Tale relazione riguarda segnatamente i seguenti punti:

- a) l'uso **■** e l'evoluzione della tecnologia automobilistica **e, in particolare, la fattibilità di un aumento del tenore massimo di biocarburanti ammesso nella benzina e nel combustibile diesel e la necessità di rivedere la data di cui all'articolo 3, paragrafo 3;**
- b) la politica comunitaria in materia di emissioni di CO₂ prodotte dai veicoli adibiti ai trasporti su strada;
- c) **la possibilità di applicare i requisiti di cui all'allegato II, e in particolare il valore limite per gli idrocarburi aromatici policiclici, alle macchine mobili non stradali (comprese le navi adibite alla navigazione interna), ai trattori agricoli e forestali e alle imbarcazioni da diporto;**
-
- d) l'aumento dell'impiego di detergenti nei combustibili;
- e) l'uso di additivi metallici **diversi dall'MMT** nei combustibili;
- f) **il volume totale dei componenti impiegati nella benzina e nel combustibile diesel, tenuto conto della normativa comunitaria in materia ambientale, compresi gli obiettivi della direttiva 2000/60/CE e delle direttive da essa derivate;**
- g) **le conseguenze dell'obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra di cui all'articolo 7 bis, paragrafo 2, per il sistema di scambio delle emissioni;**
- h) **la potenziale necessità di adattamenti all'articolo 2, paragrafi 6 e 7, e all'articolo 7 bis, paragrafo 2, lettera b), ai fini della valutazione degli eventuali contributi per il conseguimento dell'obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra del 10 % entro il 2020. Dette considerazioni si basano sulle potenziali riduzioni delle emissioni dei gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili e dell'energia all'interno della Comunità, tenendo conto in particolare di qualsiasi sviluppo delle tecnologie di cattura e stoccaggio del carbonio, sicure sotto il profilo ambientale, e dei veicoli elettrici su strada nonché dell'efficienza in termini di costi delle misure di riduzione delle emissioni di cui all'articolo 7 bis, paragrafo 2, lettera b):**
- i) **la possibilità di introdurre misure aggiuntive volte al conseguimento da parte dei fornitori di una riduzione del 2 % delle emissioni dei gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia, in confronto alla norma di riferimento per i carburanti di cui all'articolo 7 bis, paragrafo 5, lettera b), attraverso l'uso dei crediti acquistati nel quadro del meccanismo per lo sviluppo pulito del protocollo di Kyoto alle condizioni fissate nella direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità, al fine di valutare ulteriori possibili contributi al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra del 10 % entro il 2020, come indicato all'articolo 7 bis, paragrafo 2, lettera c);**
- j) **un'analisi aggiornata dei costi-benefici e un'analisi di impatto della riduzione della**

tensione massima di vapore consentita per la benzina nel periodo estivo al di sotto di 60 kPa.

2. Entro il 2014, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul raggiungimento dell'obiettivo per le emissioni di gas a effetto serra per il 2020 di cui all'articolo 7 bis, tenendo conto della necessità che detto obiettivo sia conforme a quello indicato all'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 2009/.../CE [sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili], in merito alla percentuale di energia da fonti rinnovabili usata nel settore dei trasporti, alla luce delle relazioni di cui all'articolo 20, paragrafi 6 e 7 di tale direttiva.

Se del caso, la Commissione correda la relazione di una proposta di modifica dell'obiettivo.";

10) *all'articolo 10 il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:*

"1. Se è necessario l'adeguamento al progresso tecnico dei metodi analitici autorizzati di cui agli allegati I o II, gli emendamenti, intesi a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, possono essere adottati in conformità della procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11, paragrafo 4. L'allegato III può essere altresì adeguato sulla base dei progressi tecnici e scientifici. Tale misura intesa a modificare elementi non essenziali della presente direttiva è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 11, paragrafo 4.";

11) *l'articolo 11 è sostituito dal seguente:*

“Articolo 11

Procedura del comitato

1. *Tranne nei casi di cui al paragrafo 2, la Commissione è assistita dal comitato per la qualità dei carburanti.*

2. *Per questioni relative alla sostenibilità dei biocarburanti e degli altri bioliquidi, la Commissione è assistita dal "comitato per la sostenibilità dei biocarburanti e degli altri bioliquidi" istituito a norma dell'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva 2009/.../CE [sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili].*

3. *Nei casi in cui si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, in combinato disposto con l'articolo 8.*

4. *Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni di cui all'articolo 8 della stessa.";*

12) *l'articolo 14 è soppresso;*

13) *gli allegati I, II, III e IV sono sostituiti dal testo allegato alla presente direttiva.*

Articolo 2

1) *L'articolo 2 è così modificato:*

a) *il punto 3 è sostituito dal seguente:*

"3. combustibile per uso marittimo, qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio destinato all'uso o in uso a bordo di una nave, compresi i combustibili definiti nell'ISO 8217. Comprende qualsiasi combustibile liquido derivato dal petrolio in uso a bordo di navi adibite alla navigazione interna o di imbarcazioni da diporto, come stabilito nella direttiva 97/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali e nella direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 1994, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto** , quando tali navi sono in mare;*

** G U L 59 del 27.2.1998, pag. 1.*

*** G U L 164 del 30.6.1994, pag. 15."*

b) *il punto 3 undecies è soppresso;*

2) *l'articolo 4 ter || è così modificato:*

a) *il titolo è sostituito dal seguente: "Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati dalle navi all'ormeggio nei porti comunitari";*

b) *al paragrafo 1, la lettera a) è soppressa;*

c) *al paragrafo 2, la lettera b) è soppressa;*

3) *all'articolo 6, paragrafo 1 bis, il terzo comma è sostituito dal seguente:*

"Il campionamento inizia dalla data di entrata in vigore del limite relativo al tenore massimo di zolfo del combustibile in questione. Esso è effettuato con frequenza sufficiente e in quantità sufficienti, e secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato e al combustibile utilizzato dalle navi nelle zone marittime e nei porti di cui trattasi."

Articolo 3

Abrogazione

La direttiva 93/12/CEE è abrogata.

Articolo 4

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il **31 dicembre 2010**. ■

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 5

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 6

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ||

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

Il *presidente*

Il *presidente*

ALLEGATO I

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO
DESTINATI AI VEICOLI CON MOTORE AD ACCENSIONE PER COMPRESSIONE

Tipo: Benzina ■

Parametro ⁽¹⁾	Unità	Limiti ⁽²⁾	
		Minimo	Massimo
Numero di ottano ricerca		95 ^(2 bis)	-
Indice di ottano motore		85	-
Tensione di vapore, periodo estivo ⁽³⁾	kPa	-	60,0 ⁽⁴⁾
Distillazione:			
- percentuale evaporata a 100 °C	% v/v	46,0	-
- percentuale evaporata 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			
- Metanolo			3
- Etanolo (se necessario con aggiunta di agenti stabilizzanti)	% v/v		10
- Alcole isopropilico	% v/v	-	12
- Alcole butilico terziario	% v/v	-	15
- Alcole isobutilico	% v/v	-	15
- Eteri contenenti 5 o più atomi di carbonio per molecola	% v/v	-	22
- Altri ossigenati ⁽⁵⁾	% v/v	-	15
Tenore di zolfo	mg/kg	-	10
Tenore di piombo	g/l	-	0,005

- (1) I metodi di prova sono quelli indicati nella norma **EN 228:2004**. Gli Stati membri possono adottare metodi analitici specifici in sostituzione della norma **EN 228:2004** qualora sia dimostrato che essi garantiscono almeno la stessa accuratezza e lo stesso livello di precisione del metodo analitico che sostituiscono.
- (2) I valori indicati nelle specifiche sono “valori effettivi”. Per la definizione dei loro valori limite, sono stati applicati i termini della norma **EN 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 *sono* interpretati in base ai criteri previsti

dalla norma *EN ISO 4259: 2006*.

- (3) ***Gli Stati membri possono stabilire di continuare ad autorizzare l'immissione sul mercato della benzina normale senza piombo con un numero minimo di ottano motore (MON) pari a 81 e un numero minimo di ottano ricerca (RON) pari a 91.***
- (4) Il periodo estivo ha inizio al più tardi il 1° maggio e termina al più presto il 30 settembre. Negli Stati membri con ***temperature ambientali estive basse*** il periodo estivo ha inizio al più tardi il 1° giugno e termina al più presto il 31 agosto.
- (5) Negli Stati membri con ***temperature ambientali estive basse e per i quali vige una deroga in conformità dell'articolo 3, paragrafi 4 e 5***, la tensione di vapore massima è di 70 kPa. ***Negli Stati membri in cui vige una deroga in conformità dell'articolo 3, paragrafi 4 e 5, per la benzina contenente etanolo, la pressione di vapore massima è di 60 kPa più la deroga alla tensione di vapore indicata all'allegato III.***
- (6) Altri monoalcoli ed eteri con punto di ebollizione finale non superiore a quello stabilito nella norma *EN 228:2004*.

ALLEGATO II

SPECIFICHE ECOLOGICHE DEI COMBUSTIBILI DISPONIBILI SUL MERCATO DESTINATI AI VEICOLI AD ACCENSIONE PER COMPRESSIONE

Tipo: Diesel

Parametro ⁽¹⁾	Unità	Limiti ⁽²⁾	
		Minimo	Massimo
Numero di cetano		51,0	-
Densità a 15 °C	Kg/m ³	-	845
Distillazione:			
- 95% recuperata a:	°C	-	360
Idrocarburi policiclici aromatici		-	8
Tenore di zolfo	mg/kg	-	10
Tenore di FAME - EN 14078	%	-	7 ⁽³⁾

- (1) I metodi di prova sono quelli indicati nella norma EN 590:2004. Gli Stati membri possono adottare metodi analitici specifici in sostituzione della norma EN 590:2004 qualora sia dimostrato che essi garantiscono almeno la stessa accuratezza e lo stesso livello di precisione del metodo analitico che sostituiscono.
- (2) I valori indicati nelle specifiche sono “valori effettivi”. Per la definizione dei loro valori limite, sono stati applicati i termini della norma EN ISO 4259:2006 “Prodotti petroliferi — Determinazione e applicazione di dati di precisione in relazione ai metodi di prova” e 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 sono interpretati in base ai criteri previsti dalla norma EN ISO 4259: 2006.
- (3) Il FAME è conforme alla norma EN 14214.

ALLEGATO III

DEROGA ALLA TENSIONE DI VAPORE AUTORIZZATA PER LA BENZINA
CONTENENTE **BIOETANOLO**

Tenore di <i>bioetanolo</i> (%v/v)	Superamento autorizzato della tensione di vapore prescritta (kPa)
0	0
1	3.65
2	5.95
3	7.20
4	7.80
5	8.0
6	8.0
7	7.94
8	7.88
9	7.82
10	7.76

Nei casi in cui il tenore di *bioetanolo* è compreso tra due valori indicati nella tabella, il superamento autorizzato della tensione di vapore è determinato procedendo ad un'extrapolazione lineare tra il tenore di *bioetanolo* immediatamente superiore e quello immediatamente inferiore a detto valore intermedio.

ALLEGATO IV

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

<i>Filiera di produzione del biocarburante</i>	<i>Riduzione tipica delle emissioni di gas a effetto serra</i>	<i>Riduzione standard delle emissioni di gas a effetto serra</i>
<i>etanolo da barbabietola da zucchero</i>	<i>61%</i>	<i>52%</i>
<i>etanolo da cereali (combustibile di processo non specificato)</i>	<i>32%</i>	<i>16%</i>
<i>etanolo da cereali (lignite come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>32%</i>	<i>16%</i>
<i>etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in caldaie convenzionali)</i>	<i>45%</i>	<i>34%</i>
<i>etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>53%</i>	<i>47%</i>
<i>etanolo da cereali (paglia come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>69%</i>	<i>69%</i>
<i>etanolo da granturco, prodotto nella Comunità (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>56%</i>	<i>49%</i>
<i>etanolo da canna da zucchero</i>	<i>71%</i>	<i>71%</i>
<i>la frazione dell'ETBE (etere etil-terbutilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo</i>	
<i>la frazione del TAAE (etere terziario-amil-etilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo</i>	
<i>biodiesel da semi di colza</i>	<i>45%</i>	<i>38%</i>
<i>biodiesel da semi di girasole</i>	<i>58%</i>	<i>51%</i>
<i>biodiesel da soia</i>	<i>40%</i>	<i>31%</i>
<i>biodiesel da olio di palma (processo non specificato)</i>	<i>36%</i>	<i>19%</i>
<i>biodiesel da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)</i>	<i>62%</i>	<i>56%</i>

<i>biodiesel da rifiuti vegetali (*) o animali</i>	88%	83%
<i>olio vegetale idrotrattato da semi di colza</i>	51%	47%
<i>olio vegetale idrotrattato da semi di girasole</i>	65%	62%
<i>olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo non specificato)</i>	40%	26%
<i>olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)</i>	68%	65%
<i>olio vegetale puro da semi di colza</i>	58%	57%
<i>biogas da rifiuti urbani organici come metano compresso</i>	80%	73%
<i>biogas da letame umido come metano compresso</i>	84%	81%
<i>biogas da letame asciutto come metano compresso</i>	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 umano¹.*

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

<i>Filiera di produzione del biocarburante</i>	<i>Riduzione tipica delle emissioni di gas a effetto serra</i>	<i>Riduzione standard delle emissioni di gas a effetto serra</i>
<i>etanolo da paglia di cereali</i>	87%	85%
<i>etanolo da residui legnosi</i>	80%	74%
<i>etanolo da legno coltivato</i>	76%	70%
<i>diesel Fischer-Tropsch da residui legnosi</i>	95%	95%
<i>diesel Fischer-Tropsch da legno coltivato</i>	93%	93%
<i>DME (dimetiletere) da residui legnosi</i>	95%	95%
<i>DME (dimetiletere) da legno coltivato</i>	92%	92%

¹ *GU L 273 del 10.10.2002, pag. 1.*

<i>metanolo da residui legnosi</i>	94%	94%
<i>metanolo da legno coltivato</i>	91%	91%
<i>la frazione dell'MTBE (etere metilterbutilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione del metanolo</i>	

C. Metodologia

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

$$E = e_{ec} + e_I + e_p + e_{td} + e_u - e_{csa} - e_{ccs} - e_{ccr} - e_{ee}$$

dove

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

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

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

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

e_{ccs} = le riduzioni delle emissioni grazie alla cattura e al sequestro del carbonio;

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

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

e_{ccr} = le riduzioni delle emissioni grazie alla cattura e allo stoccaggio geologico del carbonio;

e_{ccr} = le riduzioni delle emissioni grazie alla cattura e alla sostituzione del carbonio; e

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 CO₂ per MJ di carburante, gCO₂eq/MJ.*
3. *In deroga al punto 2, i valori espressi in gCO₂eq/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. *Le riduzioni di emissioni di gas a effetto serra grazie ai biocarburanti sono calcolate secondo la seguente formula:*

$$\text{RIDUZIONE} = (E_F - E_B)/E_F,$$

dove

E_B = totale delle emissioni derivanti dal biocarburante; e

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

5. I gas a effetto serra presi in considerazione ai fini del punto 1 sono: CO_2 , N_2O e CH_4 . Ai fini del calcolo dell'equivalenza in CO_2 , ai predetti gas sono associati i seguenti valori:

CO_2 : 1

N_2O : 296

CH_4 : 23.

6. Le emissioni derivanti dall'estrazione o dalla coltivazione delle materie prime (e_{cd}), comprendono le emissioni derivanti dal processo stesso di estrazione o di coltivazione, 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 CO_2 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. 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_b , sono calcolate ripartendo uniformemente il totale delle emissioni su 20 anni. Per il calcolo di dette emissioni, si applica la seguente formula:

$$e_I = (CS_R - CS_A) \times 3.664 \times 1/20 \times 1/P - e_B$$

dove

e_I = 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 CO_2 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 20 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;

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 gCO₂eq/MJ di biocarburante la cui biomassa è ottenuta a partire da terreni degradati ripristinati secondo le condizioni di cui al punto 8.

8. *Il premio di 29 gCO₂eq/MJ è attribuito in presenza di elementi che dimostrano 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 gCO₂eq/MJ si applica per un periodo massimo di 10 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 7quater, paragrafo 3, quarto comma.

10. *La guida adottata a norma del punto 8, parte C, dell'allegato VII della direttiva 2009/.../CE [sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili] 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 del carburante, 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 paragrafo 6 non sono disciplinate dal paragrafo 10.

- 13. Le emissioni derivanti dal carburante al momento dell'uso, e_{ib} , 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 del CO_2 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_{ccs} , sono limitate alle emissioni evitate grazie alla cattura del CO_2 il cui carbonio proviene dalla biomassa e che viene usato in sostituzione del CO_2 derivato da carburanti fossili utilizzato in prodotti e servizi commerciali.*
- 16. Le riduzioni di emissioni grazie all'elettricità eccedentaria prodotta dalla cogenerazione, e_{eo} , 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 dell'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 all'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 biocombustibile 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, 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: $e_{ec} + e_b$ + le frazioni di e_p , e_{td} 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. *Per quanto riguarda i biocarburanti, ai fini del calcolo di cui al punto 4, il valore del carburante 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 gCO₂eq/MJ.*

D. Valori standard disaggregati per i biocarburanti

Coltivazione: 'e_{cc}' come definito nella parte C del presente allegato

<i>Filiera di produzione del biocarburante</i>	<i>Emissioni tipiche di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>	<i>Emissioni standard di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>
<i>etanolo da barbabietola da zucchero</i>	<i>12</i>	<i>12</i>
<i>etanolo da cereali</i>	<i>23</i>	<i>23</i>
<i>etanolo da granturco, prodotto nella Comunità</i>	<i>20</i>	<i>20</i>
<i>etanolo da canna da zucchero</i>	<i>14</i>	<i>14</i>
<i>la frazione dell'ETBE (etere etil-terbutilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo</i>	
<i>la frazione del TAAE (etere terziario-amil-etilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo</i>	
<i>biodiesel da semi di colza</i>	<i>29</i>	<i>29</i>
<i>biodiesel da semi di girasole</i>	<i>18</i>	<i>18</i>
<i>biodiesel da soia</i>	<i>19</i>	<i>19</i>
<i>biodiesel da olio di palma</i>	<i>14</i>	<i>14</i>
<i>biodiesel da rifiuti vegetali o animali</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>olio vegetale idrotrattato da semi di colza</i>	<i>30</i>	<i>30</i>
<i>olio vegetale idrotrattato da semi di girasole</i>	<i>18</i>	<i>18</i>
<i>olio vegetale idrotrattato da olio di palma</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
<i>olio vegetale puro da semi di colza</i>	<i>30</i>	<i>30</i>
<i>biogas da rifiuti urbani organici come metano compresso</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

<i>biogas da letame umido come metano compresso</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>biogas da letame asciutto come metano compresso</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

Lavorazione (inclusa l'elettricità eccedentaria): 'e_p - e_{ee}' come definito nella parte C del presente allegato

<i>Filiera di produzione del biocarburante</i>	<i>Emissioni tipiche di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>	<i>Emissioni standard di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>
<i>etanolo da barbabietola da zucchero</i>	<i>19</i>	<i>26</i>
<i>etanolo da cereali (combustibile di processo non specificato)</i>	<i>32</i>	<i>45</i>
<i>etanolo da cereali (lignite come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>32</i>	<i>45</i>
<i>etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in caldaie convenzionali)</i>	<i>21</i>	<i>30</i>
<i>etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>14</i>	<i>19</i>
<i>etanolo da cereali (paglia come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>etanolo da granturco, prodotto nella Comunità (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>15</i>	<i>21</i>
<i>etanolo da canna da zucchero</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>la frazione dell'ETBE (etere etil-terbutilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo</i>	
<i>la frazione del TAAE (etere terziario-amil-etilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo</i>	
<i>biodiesel da semi di colza</i>	<i>16</i>	<i>22</i>
<i>biodiesel da semi di girasole</i>	<i>16</i>	<i>22</i>
<i>biodiesel da soia</i>	<i>18</i>	<i>26</i>
<i>biodiesel da olio di palma (processo non specificato)</i>	<i>35</i>	<i>49</i>
<i>biodiesel da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)</i>	<i>13</i>	<i>18</i>

<i>biodiesel da rifiuti vegetali o animali</i>	9	13
<i>olio vegetale idrotrattato da semi di colza</i>	10	13
<i>olio vegetale idrotrattato da semi di girasole</i>	10	13
<i>olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo non specificato)</i>	30	42
<i>olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)</i>	7	9
<i>olio vegetale puro da semi di colza</i>	4	5
<i>biogas da rifiuti urbani organici come metano compresso</i>	14	20
<i>biogas da letame umido come metano compresso</i>	8	11
<i>biogas da letame asciutto come metano compresso</i>	8	11

Trasporto e distribuzione: ' e_{td} ' come definito nella parte C del presente allegato

<i>Filiera di produzione del biocarburante</i>	<i>Emissioni tipiche di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>	<i>Emissioni standard di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>
<i>etanolo da barbabietola da zucchero</i>	2	2
<i>etanolo da cereali</i>	2	2
<i>etanolo da granturco, prodotto nella Comunità</i>	2	2
<i>etanolo da canna da zucchero</i>	9	9
<i>la frazione dell'ETBE (etere etil-terbutilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo</i>	
<i>la frazione del TAAE (etere terziario-amil-etilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo</i>	
<i>biodiesel da semi di colza</i>	1	1
<i>biodiesel da semi di girasole</i>	1	1
<i>biodiesel da soia</i>	13	13
<i>biodiesel da olio di palma</i>	5	5
<i>biodiesel da rifiuti vegetali o animali</i>	1	1
<i>olio vegetale idrotrattato da semi di colza</i>	1	1

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

Totale

<i>Filiera di produzione del biocarburante</i>	<i>Emissioni tipiche di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>	<i>Emissioni standard di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>
<i>etanolo da barbabietola da zucchero</i>	<i>33</i>	<i>40</i>
<i>etanolo da cereali (combustibile di processo non specificato)</i>	<i>57</i>	<i>70</i>
<i>etanolo da cereali (lignite come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>57</i>	<i>70</i>
<i>etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in caldaie convenzionali)</i>	<i>46</i>	<i>55</i>
<i>etanolo da cereali (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>39</i>	<i>44</i>
<i>etanolo da cereali (paglia come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>26</i>	<i>26</i>
<i>etanolo da granturco, prodotto nella Comunità (metano come combustibile di processo in impianti di cogenerazione)</i>	<i>37</i>	<i>43</i>
<i>etanolo da canna da zucchero</i>	<i>24</i>	<i>24</i>
<i>la frazione dell'ETBE (etere etil-terbutilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo</i>	
<i>la frazione del TAEE (etere terziario-amil-etilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione dell'etanolo</i>	
<i>biodiesel da semi di colza</i>	<i>46</i>	<i>52</i>
<i>biodiesel da semi di girasole</i>	<i>35</i>	<i>41</i>
<i>biodiesel da soia</i>	<i>50</i>	<i>58</i>

<i>biodiesel da olio di palma (processo non specificato)</i>	<i>54</i>	<i>68</i>
<i>biodiesel da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)</i>	<i>32</i>	<i>37</i>
<i>biodiesel da rifiuti vegetali o animali</i>	<i>10</i>	<i>14</i>
<i>olio vegetale idrotrattato da semi di colza</i>	<i>41</i>	<i>44</i>
<i>olio vegetale idrotrattato da semi di girasole</i>	<i>29</i>	<i>32</i>
<i>olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo non specificato)</i>	<i>50</i>	<i>62</i>
<i>olio vegetale idrotrattato da olio di palma (processo con cattura di metano all'oleificio)</i>	<i>27</i>	<i>29</i>
<i>olio vegetale puro da semi di colza</i>	<i>35</i>	<i>36</i>
<i>biogas da rifiuti urbani organici come metano compresso</i>	<i>17</i>	<i>23</i>
<i>biogas da letame umido come metano compresso</i>	<i>13</i>	<i>16</i>
<i>biogas da letame asciutto come metano compresso</i>	<i>12</i>	<i>15</i>

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

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

<i>Filiera di produzione del biocarburante</i>	<i>Emissioni tipiche di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>	<i>Emissioni standard di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>
<i>etanolo da paglia di cereali</i>	<i>3</i>	<i>3</i>
<i>etanolo da residui legnosi</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>etanolo da legno coltivato</i>	<i>6</i>	<i>6</i>
<i>diesel Fischer-Tropsch da residui legnosi</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>diesel Fischer-Tropsch da legno coltivato</i>	<i>4</i>	<i>4</i>
<i>DME (dimetiletere) da residui legnosi</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>DME (dimetiletere) da legno coltivato</i>	<i>5</i>	<i>5</i>
<i>metanolo da residui legnosi</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>metanolo da legno coltivato</i>	<i>5</i>	<i>5</i>
<i>la frazione dell'MTBE (etere metiliterbutilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione del metanolo</i>	

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

<i>Filiera di produzione del biocarburante</i>	<i>Emissioni tipiche di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>	<i>Emissioni standard di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>
<i>etanolo da paglia di cereali</i>	<i>5</i>	<i>7</i>
<i>etanolo da legno</i>	<i>12</i>	<i>17</i>
<i>diesel Fischer-Tropsch da legno</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>DME (dimetiletere) da legno</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>metanolo da legno</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>la frazione dell'MTBE (etere metiliterbutilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione del metanolo</i>	

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

<i>Filiera di produzione del biocarburante</i>	<i>Emissioni tipiche di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>	<i>Emissioni standard di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>
<i>etanolo da paglia di cereali</i>	2	2
<i>etanolo da residui legnosi</i>	4	4
<i>etanolo da legno coltivato</i>	2	2
<i>diesel Fischer-Tropsch da residui legnosi</i>	3	3
<i>diesel Fischer-Tropsch da legno coltivato</i>	2	2
<i>DME (dimetiletere) da residui legnosi</i>	4	4
<i>DME (dimetiletere) da legno coltivato</i>	2	2
<i>metanolo da residui legnosi</i>	4	4
<i>metanolo da legno coltivato</i>	2	2
<i>la frazione dell'MTBE (etere metilterbutilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione del metanolo</i>	

Totale per coltivazione, lavorazione, trasporto e distribuzione

<i>Filiera di produzione del biocarburante</i>	<i>Emissioni tipiche di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>	<i>Emissioni standard di gas serra (gCO₂eq/MJ)</i>
<i>etanolo da paglia di cereali</i>	11	13
<i>etanolo da residui legnosi</i>	17	22
<i>etanolo da legno coltivato</i>	20	25
<i>diesel Fischer-Tropsch da residui legnosi</i>	4	4
<i>diesel Fischer-Tropsch da legno coltivato</i>	6	6
<i>DME (dimetiletere) da residui legnosi</i>	5	5
<i>DME (dimetiletere) da legno coltivato</i>	7	7
<i>metanolo da residui legnosi</i>	5	5

<i>metanolo da legno coltivato</i>	<i>7</i>	<i>7</i>
<i>la frazione dell'MTBE (etere metilterbutilico) prodotta da fonti rinnovabili</i>	<i>analoga a quella della filiera di produzione del metanolo</i>	

DICHIARAZIONE DELLA COMMISSIONE

The Commission confirms that the 2% reductions mentioned in Article 7a(2), letter b) and c), are not binding and that the review will address their non-binding character.