

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 10 dicembre 2025, n. 187.

Disposizioni sanzionatorie per la violazione degli obblighi in materia di diffusione e fornitura di carburanti sostenibili per l'aviazione di cui al regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione.

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e, in particolare, l'articolo 14;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea»;

Vista la legge 21 febbraio 2024, n. 15, recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2022-2023» e, in particolare, l'articolo 2;

Visto il regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (*ReFuelEU Aviation*);

Vista la direttiva (UE) 2003/87 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce uno scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio;

Vista la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

Visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2015, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio;

Visto il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999;

Visto il regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere;

Vista la direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione

delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato;

Visto il regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e che abroga la direttiva 2014/94/UE;

Visto il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) 2022/996 della Commissione, del 14 giugno 2022, recante norme per verificare i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e i criteri che definiscono il basso rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni;

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante «Modifiche al sistema penale» e, in particolare, gli articoli 10, 11, 12 e 13;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 4 settembre 2025;

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

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 4 dicembre 2025;

Sulla proposta del Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione e del Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della sicurezza energetica;

EMANA
il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

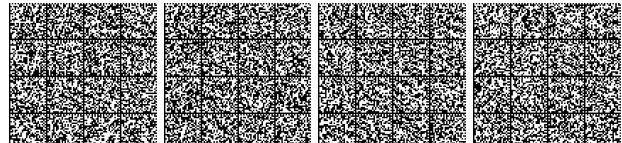
Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente decreto reca la disciplina sanzionatoria per la violazione di disposizioni previste dal regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile. Il presente decreto si applica agli operatori aerei, agli aeroporti dell'Unione come definiti all'articolo 3, comma 1, lettera *a*), e ai rispettivi enti di gestione degli aeroporti nonché ai fornitori di carburante per l'aviazione.

Art. 2.

Autorità nazionale competente

1. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.) è l'Autorità nazionale competente per l'applicazione del regolamento (UE) 2023/2405, per l'accertamento delle violazioni e per l'irrogazione delle sanzioni amministrative previste dal presente decreto.



Art. 3.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto, si applicano le seguenti definizioni:

a) «aeroporto dell'Unione»: un «aeroporto» quale definito all'articolo 2, punto 1), della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, in cui, nel periodo di riferimento precedente, il traffico passeggeri è stato superiore a 800.000 passeggeri o il traffico merci è stato superiore a 100.000 tonnellate, e che non è situato in una regione ultraperiferica, come indicato all'articolo 349 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

b) «ente di gestione di un aeroporto dell'Unione»: in relazione a un aeroporto dell'Unione, il «gestore aeropor-tuale» quale definito all'articolo 2, punto 2), della direttiva 2009/12/CE o, qualora lo Stato membro interessato abbia riservato la gestione delle infrastrutture centralizzate per i sistemi di distribuzione del carburante a un altro ente a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 96/67/CE del Consiglio, tale altro ente;

c) «operatore aereo»: un soggetto che ha operato almeno 500 voli di trasporto aereo commerciale di passeggeri o 52 voli di trasporto aereo commerciale «*all-cargo*» in partenza da aeroporti dell'Unione nel periodo di riferimento precedente oppure, se tale soggetto non può essere identificato, il proprietario dell'aeromobile;

d) «volo di trasporto aereo commerciale»: un volo operato a fini di trasporto di passeggeri, merci o posta a titolo oneroso o a noleggio, compresi i voli nell'ambito dell'aviazione d'affari operati a fini commerciali;

e) «rotta»: un viaggio effettuato su un volo, tenuto conto dei luoghi di partenza e di destinazione di tale volo;

f) «carburante per l'aviazione»: il carburante «*drop-in*» fabbricato per l'uso diretto negli aeromobili;

g) «carburanti sostenibili per l'aviazione»: carburanti per l'aviazione che sono:

1) carburanti sintetici per l'aviazione;

2) biocarburanti per l'aviazione;

3) carburanti per l'aviazione derivanti da carbonio riciclato;

h) «biocarburanti per l'aviazione»: carburanti per l'aviazione che sono:

1) «biocarburanti avanzati» quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 34), della direttiva (UE) 2018/2001;

2) «biocarburanti» quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 33), della direttiva (UE) 2018/2001, prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte B, di detta direttiva;

3) «biocarburanti» quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 33), della direttiva (UE) 2018/2001, ad eccezione dei biocarburanti ottenuti da «colture alimentari e foraggere» quali definite all'articolo 2, secondo comma, punto 40), di tale direttiva, che rispettano i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29 di tale direttiva e che sono certificati conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;

i) «carburanti per l'aviazione derivanti da carbonio riciclato»: carburanti per l'aviazione che sono «carburanti derivanti da carbonio riciclato» quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 35), della direttiva (UE) 2018/2001, che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29-bis, paragrafo 2, di tale direttiva e che sono certificati conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;

l) «partita»: quantità di carburanti sostenibili per l'aviazione identificabile tramite un numero e rintracciabile;

m) «emissioni durante il ciclo di vita»: emissioni, in anidride carbonica equivalente, dei carburanti sostenibili per l'aviazione, che tengono conto delle emissioni in anidride carbonica equivalente della produzione, del trasporto, della distribuzione e dell'uso a bordo di energia, anche durante la combustione, calcolate secondo le metodologie stabilite all'articolo 28, paragrafo 5, o all'articolo 31, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2018/2001 o ai sensi della pertinente normativa dell'Unione europea;

n) «carburanti sintetici per l'aviazione»: carburanti per l'aviazione che sono «combustibili rinnovabili di origine non biologica» quali definiti all'articolo 2, secondo comma, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001, che rispettano la soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29-bis, paragrafo 1, di tale direttiva e che sono certificati conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;

o) «carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio»: carburanti per l'aviazione che sono di origine non biologica, il cui contenuto energetico deriva da idrogeno a basse emissioni di carbonio non fossile, e che soddisfano una soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita del 70 per cento secondo le metodologie per valutare tali riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita ai sensi della pertinente normativa dell'Unione europea;

p) «carburanti convenzionali per l'aviazione»: carburanti per l'aviazione ottenuti da fonti fossili non rinnovabili di carburanti a base di idrocARBuri;

q) «idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio»: idrogeno per l'uso negli aeromobili il cui contenuto energetico deriva da fonti non fossili non rinnovabili e che soddisfa una soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita del 70 per cento secondo le metodologie per valutare tali riduzioni delle emissioni durante il ciclo di vita ai sensi della pertinente normativa dell'Unione europea;

r) «idrogeno rinnovabile per l'aviazione»: idrogeno per l'uso negli aeromobili che è considerato «combustibile rinnovabile di origine non biologica», quale definito all'articolo 2, secondo comma, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001, che rispetta la soglia di riduzione delle emissioni durante il ciclo di vita di cui all'articolo 29-bis, paragrafo 1, di tale direttiva e che è certificato conformemente all'articolo 30 della medesima direttiva;

s) «idrogeno per l'aviazione»: idrogeno rinnovabile per l'aviazione o idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio;



t) «carburanti per l'aviazione a basse emissioni di carbonio»: carburanti sintetici per l'aviazione a basse emissioni di carbonio o idrogeno per l'aviazione a basse emissioni di carbonio;

u) «fornitore di carburante per l'aviazione»: «fornitore di combustibile» quale definito all'articolo 2, secondo comma, punto 38), della direttiva (UE) 2018/2001, che fornisce carburante per l'aviazione o idrogeno per l'aviazione presso un aeroporto dell'Unione;

v) «gestore del carburante»: un prestatore di servizi di assistenza a terra che organizza ed effettua le operazioni di rifornimento e recupero del carburante, compresi il magazzinaggio e il controllo della qualità e della quantità delle forniture, per gli operatori aerei negli aeroporti dell'Unione, come indicato nell'allegato della direttiva 96/67/CE;

z) «sede di attività principale»: sede principale o sede legale di un fornitore di carburante per l'aviazione nello Stato membro in cui ha luogo il controllo finanziario e operativo principale del fornitore di carburante per l'aviazione;

aa) «anno di riferimento»: un periodo di un anno durante il quale devono essere presentate le relazioni di cui agli articoli 8 e 10, che inizia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre;

bb) «periodo di riferimento»: un periodo compreso tra il 10 gennaio e il 31 dicembre dell'anno che precede l'anno di riferimento;

cc) «fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione»: il quantitativo di carburante per l'aviazione, indicato come combustibile per il volo dal decollo all'atterraggio sull'aeroporto di destinazione (*trip fuel*) e come combustibile per il rullaggio (*taxi fuel*) nell'allegato IV del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, che è necessario per operare tutti i voli di un operatore aereo contemplati dal presente regolamento, in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

dd) «quantitativo annuo non caricato»: la differenza tra il fabbisogno annuo di carburante per l'aviazione e il quantitativo effettivamente caricato da un operatore aereo prima dei voli contemplati dal presente regolamento in partenza da un determinato aeroporto dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

ee) «quantitativo annuo totale non caricato»: la somma dei quantitativi annui non caricati da un operatore aereo in tutti gli aeroporti dell'Unione, nel corso di un periodo di riferimento;

ff) «sistema relativo ai gas a effetto serra»: un sistema che concede benefici agli operatori aerei che utilizzano carburanti sostenibili per l'aviazione;

gg) D_{SAF} : quantitativo, accertato dall'E.N.A.C ed espresso in tonnellate, di carburante per l'aviazione che non rispetta la quota minima complessiva di carburanti sostenibili, come stabilita per l'anno di riferimento;

hh) D_{SYN1} : quantitativo, accertato dall'E.N.A.C ed espresso in tonnellate, di carburante per l'aviazione che non rispetta la quota minima di carburanti sintetici, come stabilita per l'anno di riferimento;

ii) D_{SYN2} : quantitativo, accertato dall'E.N.A.C ed espresso in tonnellate, di carburante per l'aviazione che non rispetta la quota media di carburanti sintetici stabilita per l'anno di riferimento;

ll) CN: quantitativo totale annuo di carburante non caricato, accertato dall'E.N.A.C ed espresso in tonnellate;

mm) PMA_{SAF} : prezzo medio annuo per tonnellata, espresso in euro, del carburante sostenibile per l'aviazione;

nn) PMA_{CJP} : prezzo medio annuo per tonnellata, espresso in euro, del carburante convenzionale per l'aviazione;

oo) PMA_{SYN} : prezzo medio annuo per tonnellata, espresso in euro, del carburante sintetico per l'aviazione;

pp) PMA_{AF} : prezzo medio per tonnellata, espresso in euro, del carburante per aviazione;

qq) N_{SAF} : quantitativo, accertato dall'E.N.A.C ed espresso in tonnellate, di carburanti sostenibili per l'aviazione in merito ai quali sono state fornite informazioni fuorvianti o inesatte da parte dei fornitori di carburante per l'aviazione.

Art. 4.

Prezzo medio annuo per tonnellata dei carburanti convenzionali, sostenibili e sintetici

1. Per l'aviazione il prezzo medio annuo per tonnellata dei carburanti convenzionali, sostenibili e sintetici è:

a) per l'anno 2025, pari a:

1) 816 euro per i carburanti convenzionali per l'aviazione;

2) 2.768 euro per i carburanti sostenibili per l'aviazione;

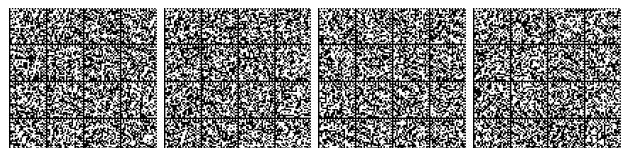
3) 7.500 euro per i carburanti sintetici per l'aviazione;

b) a decorrere dall'anno 2026, pari ai prezzi riportati nella relazione tecnica annuale in materia di garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile, redatta dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

Art. 5.

Violazione degli obblighi del fornitore di carburante ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (UE) 2023/2405

1. Fatta salva la deroga di cui al comma 5, che consente dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2034 la definizione delle quote di carburante sostenibile fornite attraverso il calcolo della media ponderata delle quantità di carburante rese disponibili presso tutti gli aeroporti dell'Unione per ciascun anno di riferimento, è soggetto a una sanzione amministrativa pecuniaria di importo pari al risultato in valore assoluto della formula $S_{SAF}=2 \cdot D_{SAF} \cdot (PMA_{SAF} - PMA_{CJP})$ aumentato fino al decuplo per il mancato raggiungimento delle prescritte quote minime complessive di carburanti sostenibili per l'aviazione; di importo pari al risultato in valore assoluto della formula $S_{SYN1}=2 \cdot D_{SYN1} \cdot (PMA_{SYN}$



PMA_{CJF}) aumentato fino al decuplo per il mancato raggiungimento delle prescritte quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione; di importo pari al risultato in valore assoluto della formula $S_{SYN2} = 2 \cdot D_{SYN2} \cdot (PMA_{SYN} - PMA_{CJF})$ aumentato fino al decuplo per il mancato raggiungimento delle prescritte quote medie di carburanti sintetici per l'aviazione, il fornitore di carburante che, in ogni aeroporto dell'Unione:

a) dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2029, non garantisce una quota minima complessiva annua pari al 2 per cento di carburanti sostenibili per l'aviazione;

b) dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2034, non garantisce una quota minima complessiva annua pari al 6 per cento di carburanti sostenibili per l'aviazione e inoltre:

1) dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2031, non garantisce una quota media annua dell'1,2 per cento di carburanti sintetici e, ogni anno, almeno lo 0,7 per cento di carburanti sintetici;

2) dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2034, non garantisce una quota media annua del 2,0 per cento di carburanti sintetici e, ogni anno, dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2033, almeno l'1,2 per cento di carburanti sintetici e, dal 1° gennaio 2034 al 31 dicembre 2034, almeno il 2,0 per cento di carburanti sintetici;

c) dal 1° gennaio 2035 al 31 dicembre 2039, non garantisce una quota minima annua complessiva pari al 20 per cento di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui almeno il 5 per cento di carburanti sintetici;

d) dal 1° gennaio 2040 al 31 dicembre 2044 non garantisce una quota minima annua complessiva pari al 34 per cento di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui almeno il 10 per cento di carburanti sintetici;

e) dal 1° gennaio 2045 al 31 dicembre 2049, non garantisce una quota minima annua complessiva pari al 42 per cento di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui almeno il 15 per cento di carburanti sintetici;

f) a decorrere dal 1° gennaio 2050 non garantisce una quota minima annua complessiva pari al 70 per cento di carburanti sostenibili per l'aviazione, di cui almeno il 35 per cento di carburanti sintetici.

2. Ferme restando le sanzioni di cui al comma 1, il fornitore di carburante che non fornisce la quota minima complessiva di carburante sostenibile oppure la quota minima di carburante sintetico di cui al comma 1, lettere da a) a f), e, nel periodo di riferimento successivo, non integra la parte di quota non fornita, è soggetto a una sanzione amministrativa pecuniaria calcolata con le modalità di cui al comma 1.

3. Ferme restando le sanzioni di cui al comma 1, il fornitore di carburante che non fornisce le quote medie di carburante sintetico nel periodo dal 1° gennaio 2030 al 31 dicembre 2031 e che, prima della fine del periodo dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2034, non integra la parte di quota non fornita, è soggetto a una sanzione amministrativa pecuniaria calcolata con le modalità di cui al comma 1.

4. Ferme restando le sanzioni di cui al comma 1, il fornitore di carburante che non fornisce le quote medie di carburante sintetico nel periodo dal 1° gennaio 2032 al 31 dicembre 2034 e, nel periodo di riferimento successivo,

non integra la parte di quota non fornita, è soggetto a una sanzione amministrativa pecuniaria calcolata con le modalità di cui al comma 1.

5. Nei casi di cui ai commi 2, 3 e 4, qualora l'integrazione della quota di carburante ivi prevista non avvenga nel periodo di riferimento successivo, le sanzioni pecuniarie si applicano annualmente fino al periodo di riferimento in cui il fornitore di carburante integra la quota di carburante non fornita di cui ai medesimi commi 2, 3 e 4.

6. Per il periodo dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2034, le sanzioni di cui al presente articolo in relazione al rispetto delle prescritte quote di carburante sostenibile, ivi incluse le quote minime e medie di carburanti sintetici, si applicano alle quantità calcolate come medie ponderate delle quantità di carburante fornite in tutti gli aeroporti dell'Unione per ciascun periodo di riferimento.

7. L'autorità di cui all'articolo 2, nel determinare la sanzione pecuniaria relativa alle quote medie di carburanti sintetici per l'aviazione di cui al comma 1, lettera b), tiene conto di ogni eventuale sanzione pecuniaria relativa alle quote minime di carburanti sintetici per l'aviazione già imposta al fornitore di carburante per l'aviazione in riferimento al rispettivo periodo, al fine di evitare una doppia sanzione.

Art. 6.

Violazione degli obblighi dell'operatore aereo ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (UE) 2023/2405

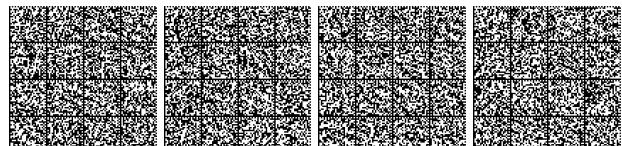
1. L'operatore aereo che carica un quantitativo annuo di carburante in un aeroporto dell'Unione in misura inferiore al 90 per cento del fabbisogno annuo di carburante, fatte salve eventuali esenzioni accordate o giustificazioni riconosciute ai sensi del regolamento (UE) 2023/2405, è soggetto a una sanzione amministrativa pecuniaria di importo pari al risultato della formula $S_{RIF} = 2 \cdot CN \cdot PMA_{AF}$ aumentato fino al decuplo.

Art. 7.

Violazione degli obblighi del gestore aeroportuale ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (UE) 2023/2405

1. Se, al termine della procedura prevista dall'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2023/2405, l'E.N.A.C. accerta che il gestore aeroportuale non ha adottato tutte le misure necessarie per agevolare l'accesso degli operatori aerei ai carburanti contenenti quote minime di carburanti sostenibili per l'aviazione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, primo comma, del medesimo regolamento, diffida il gestore aeroportuale ad adottare tutte le misure necessarie senza indebito ritardo e comunque entro tre anni dalla richiesta di informazioni trasmessa ai sensi del medesimo articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2023/2405.

2. In caso di mancata ottemperanza alla diffida, il gestore aeroportuale è soggetto a una sanzione amministrativa pecuniaria da 15.000 euro a 50.000 euro.



Art. 8.

Violazione degli obblighi di comunicazione dell'operatore aereo ai sensi degli articoli 8 e 9 del regolamento (UE) 2023/2405

1. È soggetto a una sanzione amministrativa pecunaria da 5.000 euro a 25.000 euro l'operatore aereo che, a partire dall'anno 2025, non trasmette all'E.N.A.C., entro il 31 marzo di ogni anno di riferimento, le informazioni relative al:

- a) quantitativo totale di carburante caricato in ciascun aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;
- b) fabbisogno annuo di carburante, per aeroporto dell'Unione, espresso in tonnellate;
- c) quantitativo annuo non caricato, per aeroporto dell'Unione, che deve essere considerato pari a 0 (zero) qualora il quantitativo annuo non caricato sia negativo oppure qualora sia inferiore o pari al 10 per cento del fabbisogno annuo di carburante;
- d) quantitativo annuo eventualmente caricato, per aeroporto dell'Unione europea, per motivi di conformità alle norme di sicurezza applicabili in relazione al carburante ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2023/2405 espresso in tonnellate;

e) quantitativo totale di carburante sostenibile eventualmente acquistato da fornitori di carburante al fine di operare i voli effettuati ai sensi del regolamento (UE) 2023/2405, in partenza dagli aeroporti dell'Unione europea, espresso in tonnellate;

f) per ogni eventuale acquisto di carburante sostenibile, il nome del fornitore di carburante, il quantitativo acquistato espresso in tonnellate, il processo di conversione, le caratteristiche e l'origine delle materie prime utilizzate per la produzione e le emissioni durante il ciclo di vita del carburante sostenibile e, se un acquisto comprende diversi tipi di carburante sostenibile con caratteristiche diverse, le informazioni per ciascun tipo di carburante sostenibile;

g) totale dei voli effettuati ai sensi del regolamento (UE) 2023/2405 in partenza dagli aeroporti dell'Unione europea, espresso in numero di voli e in ore di volo.

2. Nelle ipotesi di cui al comma 1, lettere e) e f), l'operatore aereo allega:

a) una dichiarazione dei sistemi relativi ai gas a effetto serra cui partecipa e nell'ambito dei quali gli è possibile comunicare i carburanti sostenibili per l'aviazione;

b) una dichiarazione attestante di non aver comunicato, nell'ambito di più di un sistema relativo ai gas a effetto serra, partite identiche di carburanti sostenibili per l'aviazione;

c) informazioni sulla partecipazione a regimi di sostegno finanziario dell'Unione europea, nazionali o regionali che consentano agli operatori aerei di essere compensati per i costi dei carburanti sostenibili per l'aviazione acquistati e informazioni che indichino se la stessa partita di carburanti sostenibili per l'aviazione abbia ricevuto o meno sostegno nell'ambito di più di un regime di sostegno finanziario.

Art. 9.

Violazione degli obblighi di comunicazione del fornitore di carburante ai sensi degli articoli 9 e 10 del regolamento (UE) 2023/2405

1. È soggetto alla sanzione amministrativa pecunaria da 70.000 euro a 150.000 euro il fornitore di carburante che non fornisce gratuitamente agli operatori aerei, entro il 14 febbraio di ogni anno di riferimento, le informazioni pertinenti e accurate inerenti a quanto previsto dall'articolo 8, relative al periodo di riferimento.

2. È soggetto a una sanzione amministrativa pecunaria determinata ai sensi del secondo periodo il fornitore di carburante per l'aviazione che, nell'ambito delle comunicazioni di cui al presente articolo, trasmette informazioni fuorvianti o inesatte riguardo alle caratteristiche o all'origine dei carburanti sostenibili per l'aviazione da esso forniti. La sanzione è di importo pari al risultato in valore assoluto della formula $SNSAF=2 \cdot NSAF \cdot (PMASAF - PMACJF)$ aumentato fino al decuplo in ragione del quantitativo di carburanti per l'aviazione sostenibili forniti, oggetto delle informazioni fuorvianti o inesatte.

3. È soggetto a una sanzione amministrativa pecunaria da 70.000 euro a 150.000 euro il fornitore di carburante che fornisce agli operatori aerei che ne fanno richiesta le informazioni inerenti a quanto previsto dall'articolo 8:

a) oltre novanta giorni dalla data della richiesta, quelle relative a un periodo di riferimento già concluso;

b) oltre quarantacinque giorni dalla conclusione del periodo di riferimento per quelle relative a un periodo di riferimento non ancora concluso, laddove la richiesta sia stata presentata almeno 45 giorni prima del termine di tale periodo.

4. È soggetto a una sanzione amministrativa pecunaria determinata ai sensi del comma 2, secondo periodo, il fornitore di carburante che, nel corso dell'anno 2025 ed entro il 14 febbraio di ogni anno di riferimento, non inserisce nella banca dati dell'Unione europea (UDB), ai sensi del decreto ministeriale di cui all'articolo 41 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, o in qualsiasi strumento di raccolta dati alternativo individuato dalla Commissione europea per la medesima finalità, le informazioni relative al:

a) quantitativo di carburante fornito in ciascun aeroporto dell'Unione europea, espresso in tonnellate;

b) quantitativo di carburante sostenibile eventualmente fornito in ciascun aeroporto dell'Unione espresso in tonnellate;

c) per ciascun tipo di carburante sostenibile fornito negli aeroporti dell'Unione l'indicazione del processo di conversione, delle caratteristiche e dell'origine delle materie prime utilizzate per la produzione e delle emissioni prodotte durante il ciclo di vita;

d) tenore di aromatici e naftaleni in volume percentuale e di zolfo in massa percentuale nel carburante per l'aviazione fornito per partita, per aeroporto dell'Unione



e a livello di Unione, con indicazione di volume e massa totali di ciascuna partita e metodo di prova applicato per misurare il contenuto di ciascuna sostanza a livello di partita;

e) contenuto energetico del carburante e del carburante sostenibile forniti in ciascun aeroporto dell'Unione, per ciascun tipo di carburante.

Art. 10.

Violazione degli obblighi di cui al regolamento (UE) 2023/2405 da parte degli operatori aerei

1. Nei confronti dell'operatore aereo che viola gli obblighi di cui al regolamento (UE) 2023/2405, l'E.N.A.C. può disporre il divieto di partenza di cui all'articolo 802 del codice della navigazione, di cui all'allegato al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

Art. 11.

Relazione informativa

1. Entro il 30 aprile e il 31 ottobre di ogni anno, l'E.N.A.C. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione semestrale sull'applicazione delle disposizioni di cui al presente decreto nonché sulle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate.

Art. 12.

Modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199

1. All'articolo 39, comma 4, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo il secondo periodo, è aggiunto il seguente: «I decreti di cui al secondo periodo recano, altresì, indicazioni operative per le modalità di attuazione del rispetto degli obblighi previsti all'articolo 4 del regolamento (UE) 2023/2405 in relazione alle quote di carburante sostenibile per l'aviazione disponibile negli aeroporti dell'Unione.».

Art. 13.

Disposizioni finanziarie

1. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'E.N.A.C. provvede allo svolgimento dei compiti e delle attività necessarie all'attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

2. I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente decreto sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per essere successivamente trasferiti all'E.N.A.C. nella medesima misura, ai fini del sostegno della ricerca e dell'innovazione nonché della produzione e dell'uso dei carburanti sostenibili per l'aviazione.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta Ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo rispettare.

Dato a Roma, addì 10 dicembre 2025

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

FOTI, *Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione*

NORDIO, *Ministro della giustizia*

SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

PICHETTO FRATIN, *Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica*

Visto, *il Guardasigilli: NORDIO*

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per gli atti dell'Unione europea vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (GUUE).

Note alle premesse:

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'art. 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

— Si riporta il testo dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante: «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 214 del 12 settembre 1988:

«Art. 14 (*Decreti legislativi*). — 1. I decreti legislativi adottati dal Governo ai sensi dell'articolo 76 della Costituzione sono emanati dal Presidente della Repubblica con la denominazione di "decreto legislativo" e con l'indicazione, nel preambolo, della legge di delegazione, della deliberazione del Consiglio dei ministri e degli altri adempimenti del procedimento prescritti dalla legge di delegazione.

2. L'emanazione del decreto legislativo deve avvenire entro il termine fissato dalla legge di delegazione; il testo del decreto legislativo adottato dal Governo è trasmesso al Presidente della Repubblica, per la emanazione, almeno venti giorni prima della scadenza.



3. Se la delega legislativa si riferisce ad una pluralità di oggetti distinti suscettibili di separata disciplina, il Governo può esercitarla mediante più atti successivi per uno o più degli oggetti predetti. In relazione al termine finale stabilito dalla legge di delegazione, il Governo informa periodicamente le Camere sui criteri che segue nell'organizzazione dell'esercizio della delega.

4. In ogni caso, qualora il termine previsto per l'esercizio della delega ecceda in due anni, il Governo è tenuto a richiedere il parere delle Camere sugli schemi dei decreti delegati. Il parere è espresso dalle Commissioni permanenti delle due Camere competenti per materia entro sessanta giorni, indicando specificamente le eventuali disposizioni non ritenute corrispondenti alle direttive della legge di delegazione. Il Governo, nei trenta giorni successivi, esaminato il parere, ritrasmette, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, i testi alle Commissioni per il parere definitivo che deve essere espresso entro trenta giorni.».

— La legge 24 dicembre 2012, n. 234 recante: «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea» è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 4 gennaio 2013.

— Si riporta l'articolo 2 della legge 21 febbraio 2024, n. 15 recante: «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2022-2023», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 46 del 24 febbraio 2024:

«Art. 2 (Delega al Governo per la disciplina sanzionatoria di violazioni di atti normativi dell'Unione europea). — 1. Il Governo, fatte salve le norme penali vigenti, è delegato ad adottare, ai sensi dell'articolo 33 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e secondo i principi e criteri direttivi di cui all'articolo 32, comma 1, lettera d), della medesima legge, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni di obblighi contenuti in direttive europee recepite in via regolamentare o amministrativa ovvero in regolamenti dell'Unione europea pubblicati alla data di entrata in vigore della presente legge, per le quali non siano già previste sanzioni penali o amministrative.».

— Il regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation) è pubblicato nella G.U.U.E. 31 ottobre 2023, L.

— La direttiva (UE) 2003/87 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce uno scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio è pubblicata nella G.U.U.E. 25 ottobre 2003, n. L 275.

— La direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali è pubblicata nella G.U.U.E. 14 marzo 2009, n. L 70.

— Il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio è pubblicato nella G.U.U.E. 22 agosto 2018, n. L 212.

— Il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») è pubblicato nella G.U.U.E. 9 luglio 2021, n. L 243.

— Il regolamento (UE) 2023/956 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere è pubblicato nella G.U.U.E. 16 maggio 2023, n. L 130.

— La direttiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato è pubblicata nella G.U.U.E. 16 maggio 2023, n. L 130.

— Il regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE è pubblicato nella G.U.U.E. 22 settembre 2023, n. L 234.

— Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio è pubblicato nella G.U.U.E. 25 ottobre 2012, n. L 296.

— Il regolamento di esecuzione (UE) 2022/996 della Commissione, del 14 giugno 2022, recante norme per verificare i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e i criteri che definiscono il basso rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni è pubblicato nella G.U.U.E. 27 giugno 2022, n. L 168.

— Si riportano gli articoli 10, 11, 12 e 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689 recante: «Modifiche al sistema penale», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 329 del 30 novembre 1981:

«Art. 10 (Sanzione amministrativa pecuniaria e rapporto tra limite minimo e limite massimo). — La sanzione amministrativa pecuniaria consiste nel pagamento di una somma non inferiore a euro 10 e non superiore a euro 15.000. Le sanzioni proporzionali non hanno limite massimo.

Fuori dei casi espressamente stabiliti dalla legge, il limite massimo della sanzione amministrativa pecuniaria non può, per ciascuna violazione, superare il decuplo del minimo.

Art. 11 (Criteri per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie). — Nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria fissata dalla legge tra un limite minimo ed un limite massimo e nell'applicazione delle sanzioni accessorie facoltative, si ha riguardo alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche.».

Art. 12 (Ambito di applicazione). — Le disposizioni di questo Capo si osservano, in quanto applicabili e salvo che non sia diversamente stabilito, per tutte le violazioni per le quali è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro, anche quando questa sanzione non è prevista in sostituzione di una sanzione penale. Non si applicano alle violazioni disciplinari.».

Art. 13 (Atti di accertamento). — Gli organi addetti al controllo sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono, per l'accertamento delle violazioni di rispettiva competenza, assumere informazioni e procedere a ispezioni di cose e di luoghi diversi dalla privata dimora, a rilievi segnaletici, descrittivi e fotografici e ad ogni altra operazione tecnica.

Possono altresì procedere al sequestro cautelare delle cose che possono formare oggetto di confisca amministrativa, nei modi e con i limiti con cui il codice di procedura penale consente il sequestro alla polizia giudiziaria.

È sempre disposto il sequestro del veicolo a motore o del natante posto in circolazione senza essere coperto dall'assicurazione obbligatoria e del veicolo posto in circolazione senza che per lo stesso sia stato rilasciato il documento di circolazione.

All'accertamento delle violazioni punite con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono procedere anche gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, i quali, oltre che esercitare i poteri indicati nei precedenti commi, possono procedere, quando non sia possibile acquisire altrimenti gli elementi di prova, a perquisizioni in luoghi diversi dalla privata dimora, previa autorizzazione motivata del pretore del luogo ove le perquisizioni stesse dovranno essere effettuate. Si applicano le disposizioni del primo comma dell'art. 333 e del primo e secondo comma dell'art. 334 del codice di procedura penale.

È fatto salvo l'esercizio degli specifici poteri di accertamento previsti dalle leggi vigenti.».

Note all'art. 1:

— Per i riferimenti del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, si vedano le note alle premesse.

Note all'art. 2:

— Per i riferimenti del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, si vedano le note alle premesse.



Note all'art. 3:

— Per i riferimenti alla direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009 si vedano le note alle premesse.

— La direttiva (UE) 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996 relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità è pubblicata nella GUUE del 25 ottobre 1996, n. L 272.

— La direttiva 2018/2001 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili è pubblicata nella GUUE del 21 dicembre 2018, n. L. 328

— Per i riferimenti al regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012 si vedano le note alle premesse.

Note all'art. 5:

— Per i riferimenti al regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 ottobre 2023 si vedano le note alle premesse.

Note all'art. 6:

— Per i riferimenti al regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 ottobre 2023 si vedano le note alle premesse.

Note all'art. 7:

— Per i riferimenti a regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 ottobre 2023 si vedano le note alle premesse.

Note all'art. 8:

— Per i riferimenti al regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 ottobre 2023 si vedano le note alle premesse.

Note all'art. 9:

— Per i riferimenti al regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 ottobre 2023 si vedano le note alle premesse.

— Si riporta l'articolo 41 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 recante: «Attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 285 del 30 novembre 2021:

«Art. 41 (Altre disposizioni nel settore del trasporto). — 1. Con decreto del Ministero della transizione ecologica, emanato, entro centottanta giorni dall'istituzione della banca dati dell'Unione europea per la tracciabilità di carburanti liquidi e gassosi per il trasporto di cui all'articolo 28, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2018/2001, sono stabilite le modalità di partecipazione alla stessa banca dati da parte delle istituzioni nazionali e dei soggetti interessati. In particolare, sono previste adeguate forme e procedure di controllo della veridicità delle informazioni inserite nella banca dati dai soggetti privati, nonché adeguiti strumenti di segnalazione delle irregolarità e dei dati non corrispondenti al vero.

2. I decreti di cui al comma 1 impongono agli operatori economici interessati di inserire in tale banca dati le informazioni sulle transazioni effettuate e sulle caratteristiche di sostenibilità di tali biocarburanti ammissibili, compresi i gas a effetto serra emessi durante il loro ciclo di vita, a partire dal loro luogo di produzione fino al fornitore di carburante che immette il carburante sul mercato. Ai fornitori di carburante è imposto l'inserimento in banca dati di tutte le informazioni necessarie per verificare il rispetto delle soglie percentuali di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 39.

3. Il Ministero della transizione ecologica, anche su indicazione del Comitato di cui all'articolo 39, comma 11 segnala alle autorità competenti di altri Stati membri dell'Unione europea eventuali comportamenti fraudolenti con riferimento al rispetto degli obblighi di cui all'articolo 39 e dei criteri di cui all'articolo 42.».

Note all'art. 10:

— Per i riferimenti del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, si vedano le note alle premesse.

— Si riporta il testo dell'articolo 802 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 recante: «Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 93 del 18 aprile 1942:

«Art. 802 (Divieto di partenza). — L'ENAC vieta la partenza degli aeromobili quando, a seguito dei controlli previsti dall'articolo 801, emergono situazioni di pregiudizio per la sicurezza della navigazione aerea, nonché quando risultano violati gli obblighi previsti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, ovvero quando risulta accertato dalle autorità competenti che l'esercente ed il comandante non hanno adempiuto agli obblighi previsti dalla normativa di interesse pubblico in materia sanitaria e doganale.

Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 1058, l'ENAC, anche su segnalazione del gestore aeroportuale o della società Enav, vieta altresì la partenza degli aeromobili quando risultano violati gli obblighi relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe, anche di pertinenza di Enav S.p.a.».

Note all'art. 12:

— Si riporta l'articolo 39, commi da 1 a 4, del citato decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199:

«Art. 39 (Utilizzo dell'energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti). — 1. Al fine di promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti, conformemente alla traiettoria indicata nel PNIEC, i singoli fornitori di benzina, diesel e metano sono obbligati a conseguire entro il 2030 una quota almeno pari al 16 per cento di fonti rinnovabili sul totale di carburanti immessi in consumo nell'anno di riferimento e calcolata sulla base del contenuto energetico. La predetta quota è calcolata, tenendo conto delle disposizioni specifiche dei successivi commi, come rapporto percentuale fra le seguenti grandezze:

a) al denominatore: benzina, diesel, metano, biocarburanti e biometano ovvero biogas per trasporti immessi in consumo per il trasporto stradale e ferroviario;

b) al numeratore: biocarburanti e biometano ovvero biogas per trasporti, carburanti liquidi e gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, anche quando utilizzati come prodotti intermedi per la produzione di carburanti convenzionali, e carburanti da carbonio riciclato, tutti considerati indipendentemente dal settore di trasporto in cui sono immessi.

1-bis. In aggiunta alla quota percentuale di cui al comma 1, a decorrere dal 2023 la quota di biocarburanti liquidi sostenibili utilizzati in purezza immessa in consumo dai soggetti obbligati è gradualmente aumentata ed è equivalente ad almeno 300.000 tonnellate per il 2023, con incremento di 100.000 tonnellate all'anno fino ad 1 milione di tonnellate nel 2030 e negli anni successivi. In caso di violazione degli obblighi previsti dal comma 1 e dal presente comma si applicano le sanzioni amministrative di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 gennaio 2015, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 55 del 7 marzo 2015, adottato ai sensi dell'articolo 30-sexies, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116.

2. Per il calcolo del numeratore e del denominatore sono utilizzati i valori relativi al contenuto energetico dei carburanti per il trasporto di cui all'Allegato V del presente decreto. Per i carburanti non inclusi in tale Allegato V si applicano le pertinenti norme ESO per calcolare il potere calorifico dei carburanti o, laddove non siano state adottate pertinenti norme ESO, le norme ISO.

3. La quota di cui al comma 1 è raggiunta nel rispetto dei seguenti vincoli:

a) la quota di biocarburanti avanzati e biometano ovvero biogas avanzati è pari almeno al 2,5 per cento dal 2022 e almeno all'8 per cento nel 2030;

b) il contributo dei biocarburanti e del biometano ovvero dei biogas prodotti a partire da materie prime elencate nell'Allegato VIII, parte B, non può superare la quota del 2,5 per cento del contenuto energetico dei carburanti per il trasporto senza tener conto del fattore moltiplicativo di cui al comma 6, lettera a);

c) è rispettato quanto previsto all'articolo 40;

d) a partire dal 2023, la quota di biocarburanti miscelati alla benzina è almeno pari allo 0,5 per cento e a partire dal 2025 è almeno pari al 3 per cento sul totale della benzina immessa in consumo.

3-bis. Al fine di promuovere la produzione di biocarburanti liquidi sostenibili da utilizzare in purezza, aggiuntiva rispetto alle quote



obbligatorie di cui al comma 1 del presente articolo, la riconversione totale o parziale delle raffinerie tradizionali esistenti è incentivata mediante l'erogazione di un contributo in conto capitale assegnato secondo modalità e criteri definiti con i decreti di cui al comma 3-ter e comunque nei limiti delle disponibilità finanziarie del fondo di cui al medesimo comma 3-ter.

3-ter. Per le finalità di cui al comma 3-bis, è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica il Fondo per la decarbonizzazione e per la riconversione verde delle raffinerie esistenti, con una dotazione pari a euro 205 milioni per l'anno 2022, a euro 45 milioni per l'anno 2023 e a euro 10 milioni per l'anno 2024. Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro il 31 marzo 2023, sono definiti modalità e criteri per la partecipazione alla ripartizione delle risorse, in attuazione del comma 3-bis. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto ad euro 150 milioni per l'anno 2022, mediante utilizzo delle risorse disponibili, in conto residui, sui pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica, iscritte ai sensi dell'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, per 130 milioni di euro, e dell'articolo 2, comma 2, del medesimo decreto-legge n. 111 del 2019, per 20 milioni di euro, che sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per restare acquisite all'erario;

b) quanto ad euro 55 milioni per l'anno 2022, ad euro 45 milioni per l'anno 2023 e ad euro 10 milioni per l'anno 2024, mediante

corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 111 del 2019, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 141 del 2019.

3-quater. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. Fatto salvo quanto disciplinato dal decreto del Ministero dello sviluppo economico del 30 dicembre 2020, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, Serie generale, del 5 gennaio 2021, n. 3, e dall'articolo 21, comma 2, del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28, gli obiettivi di cui ai commi 1, 1-bis e 3 sono raggiunti, tramite il ricorso a un sistema di certificati di immissione in consumo, nel rispetto di obblighi annuali, nonché secondo le condizioni, i criteri e le modalità di attuazione disciplinati con uno o più decreti del Ministro della transizione ecologica, il primo dei quali da emanare entro il 31 dicembre 2022. Con i medesimi decreti si provvede all'eventuale aggiornamento degli obiettivi di cui ai commi 1 e 3, nonché all'eventuale integrazione degli elenchi di cui al comma 1 lettere a) e b), tenuto conto di quanto disposto dall'articolo 11, comma 2, e in attuazione dell'articolo 14, comma 1, lettera b).

Omissis.

— Per i riferimenti del regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, si vedano le note alle premesse.

25G00196

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELL'AGRICOLTURA, DELLA SOVRANITÀ ALIMENTARE E DELLE FORESTE

DECRETO 5 novembre 2025.

Modifica dell'allegato I del decreto 7 agosto 2023 relativo a «Disposizioni nazionali sui programmi operativi delle OP e AOP del settore dell'olio d'oliva e delle olive da tavola».

IL MINISTRO DELL'AGRICOLTURA, DELLA SOVRANITÀ ALIMENTARE E DELLE FORESTE

Visto il regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli, che abroga i regolamenti (CEE) n. 992/1972, (CEE) n. 234/1979, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio;

Visto il regolamento (UE) 2021/2115 del Parlamento europeo e del Consiglio del 2 dicembre 2021, recante norme sul sostegno ai piani strategici che gli Stati membri devono redigere nell'ambito della politica agricola comune (piani strategici della PAC) e finanziati dal Fondo europeo agricolo di garanzia (FEAGA) e dal Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e che abroga i regolamenti (UE) n. 1305/2013 e (UE) n. 1307/2013;

Visto il regolamento (UE) 2021/2116 del Parlamento europeo e del Consiglio del 2 dicembre 2021, sul finanziamento, sulla gestione e sul monitoraggio della politica agricola comune e che abroga il regolamento (UE) n. 1306/2013;

Visto il regolamento delegato (UE) 2022/126 della Commissione del 7 dicembre 2021 che integra il rego-

lamento (UE) 2021/2115 del Parlamento europeo e del Consiglio con requisiti aggiuntivi per taluni tipi di intervento specificati dagli Stati membri nei rispettivi piani strategici della PAC per il periodo dal 2023 al 2027 a norma di tale regolamento, nonché per le norme relative alla percentuale per la norma 1 in materia di buone condizioni agronomiche e ambientali (BCAA);

Visto il decreto ministeriale del 7 agosto 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 21 settembre 2023, n. 221, recante «Disposizioni nazionali sui programmi operativi delle OP e AOP del settore dell'olio d'oliva e delle olive da tavola» (protocollo MASAFT n. 413214 dell'8 agosto 2023);

Visto, in particolare, l'art. 18, comma 2, del decreto ministeriale del 7 agosto 2023, che dispone che successivi aggiornamenti e integrazioni delle disposizioni riportate negli allegati del medesimo decreto, sono disposti con decreto del Ministro, acquisita l'intesa della Conferenza Stato-regioni;

Vista la modifica del Piano strategico della PAC approvata il 18 giugno 2025, in cui è previsto, al capitolo 3.5.5, che «Per quanto riguarda gli investimenti in azienda per nuovi oliveti, ristrutturazione e modernizzazione di quelli esistenti, riconversione varietale, diversa collocazione o reimpianto degli oliveti, interventi straordinari negli oliveti, saranno finanziati sia nello sviluppo rurale che nei piani operativi, salvo la verifica prevista di cui al punto 4.7.3 per evitare il doppio finanziamento»;

Considerato, pertanto, opportuno aggiornare l'allegato I del decreto ministeriale del 7 agosto 2023, prevedendo la possibilità di includere, tra gli interventi ammissibili nei programmi operativi ed esecutivi, gli investimenti inerenti ai nuovi impianti olivicoli e ristrutturazione degli esistenti;

