



Bruxelles, 25.2.2015
COM(2015) 70 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale
nell'Unione europea:
dodicesima relazione annuale
(anno di riferimento: 2013)**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'Unione europea: dodicesima relazione annuale (anno di riferimento: 2013)

1. INTRODUZIONE

La presente relazione rappresenta una pratica ormai consolidata attraverso la quale, per il dodicesimo anno, in applicazione della direttiva 98/70/CE (la "direttiva")¹, gli Stati membri comunicano i dati sintetici sulla qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'UE in riferimento all'anno 2013. Le specifiche relative alla benzina e al diesel commercializzati nell'UE per il trasporto stradale sono inserite nella direttiva: la prima è entrata in vigore il 1° gennaio 2000, la seconda il 1° gennaio 2005 e la terza il 1° gennaio 2009; quest'ultima limita a 10 ppm il tenore di zolfo di tutti i combustibili per autotrazione nell'UE. Ulteriori requisiti sono definiti nella norma europea EN 14274:2003 relativa ai sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile (FQMS), in vigore dal 2004.

La direttiva impone inoltre agli Stati membri di presentare sintesi dei dati relativi alla qualità dei combustibili commercializzati nei rispettivi territori. Il formato della relazione per la presentazione dei dati è stato stabilito inizialmente nella decisione 2002/159/CE della Commissione, del 18 febbraio 2002². Le prescrizioni della direttiva sono state modificate con l'introduzione di nuove specifiche relative ai carburanti e nuovi obblighi di presentazione dei dati. Tutti gli Stati membri ricevono un modello di relazione, in modo da riportare tutte le informazioni dettagliate pertinenti per consentire un'analisi estesa a livello europeo e il confronto dei risultati emersi dal monitoraggio della qualità del combustibile condotto negli Stati membri. Tale modello si attiene agli obblighi di presentazione dei dati indicati nella decisione 2002/159/CE della Commissione e ogni anno è sottoposto a revisione e approvazione da parte della Commissione.

Nel 2013 tutti gli Stati membri si sono conformati alle specifiche relative ai carburanti secondo le quali il tenore di zolfo contenuto nei carburanti per il trasporto stradale deve essere inferiore a 10 ppm. Inoltre, gli Stati membri hanno iniziato a comunicare i dati sui carburanti con etanolo, in ottemperanza all'obbligo in vigore dal 1° gennaio 2011.

Tutti gli Stati membri hanno presentato la propria relazione secondo il modello fornito. Delle 28 relazioni annuali riguardanti i sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile, 24 sono pervenute entro il termine ultimo del 30 giugno, due sono state ricevute con meno di una settimana di ritardo e le ultime due sono state trasmesse entro due mesi dal termine ultimo originario. Ciò dimostra un costante miglioramento nell'osservanza del termine rispetto agli ultimi anni.

¹ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

² GU L 53 del 23.2.2002, pag. 30.

2. VENDITE DI CARBURANTI IN EUROPA

Nel 2013 la bilancia delle vendite di carburante nell'UE ha continuato a pendere pesantemente a favore del combustibile diesel: sono stati commercializzati 243 516 milioni di litri di combustibile diesel rispetto a 106 082 milioni di litri di benzina.

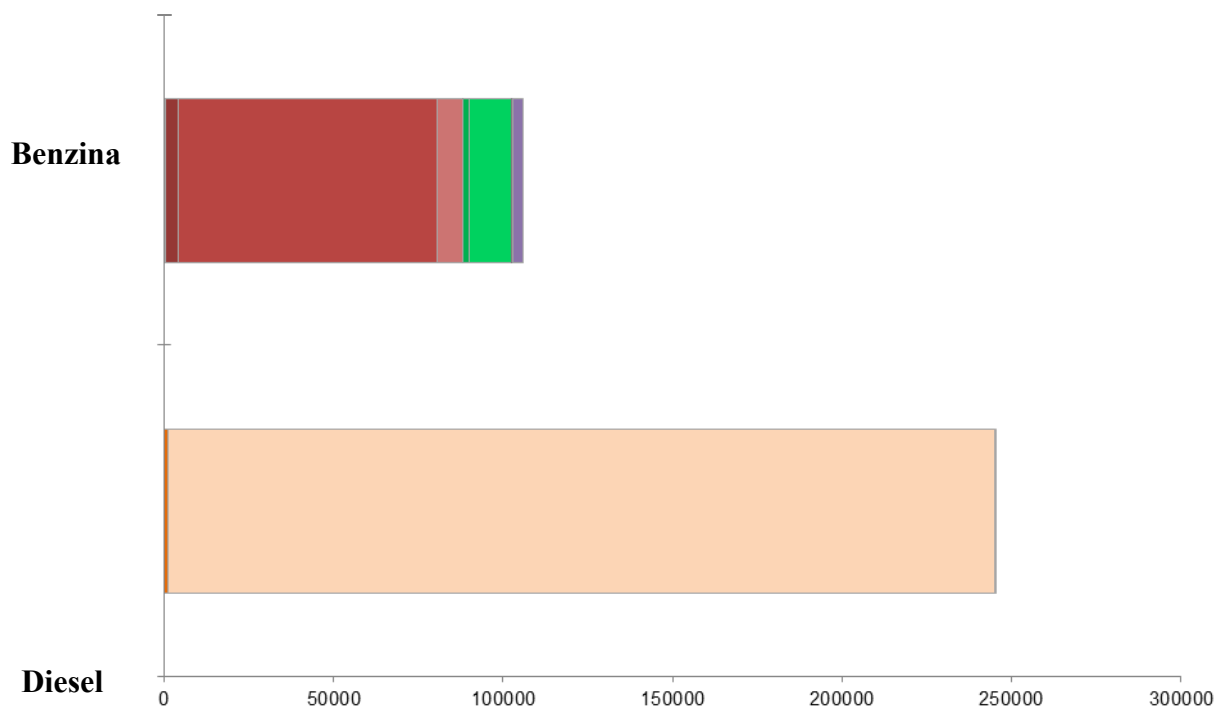
Riguardo alla qualità della benzina, erano ancora disponibili sul mercato piccole quantità di RON 91, per vendite pari a soli 369 milioni di litri (0,4%); la benzina RON 95-98 ammontava a 14 335 milioni di litri (13,5%); la RON 98 ammontava in totale a 3 396 milioni di litri (3,2%), mentre la RON 95 costituiva la maggior parte delle vendite di benzina pari a 87 982 milioni di litri (82,9%).

Per il combustibile diesel, la maggior parte delle vendite era costituito da qualità B7 per 241 946 milioni di litri venduti (99%). Le vendite di diesel B + e privi di FAME sono ammontate in totale a 1 570 milioni di litri.

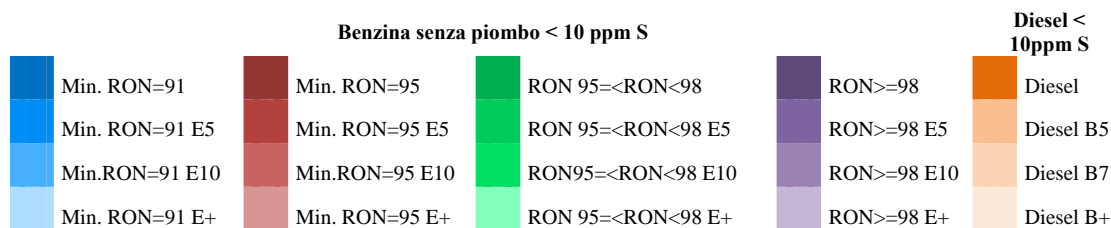
Sebbene in Europa domini il combustibile diesel, se ne registra una riduzione costante nel consumo: nel 2013, per il quarto anno consecutivo, si è registrato un calo delle vendite. Anche per la benzina nel 2013 si è registrata una riduzione del consumo; le vendite di benzina sono in diminuzione addirittura dal 2004. Per quanto concerne le qualità della benzina, la RON 91 è quasi scomparsa dal mercato europeo e attualmente è commercializzata solo in piccole quantità.

La figura 1 illustra i volumi di benzina e combustibile diesel venduti in Europa per tipo di carburante.

Figura 1: vendite di carburanti nell'UE per tipo di carburante nel 2013



Milioni di litri



2.1 Disponibilità di carburante nel 2013

Uno dei fatti salienti per il 2013 è che la Ron 91 è praticamente scomparsa dal mercato ed è venduta ora solo in quattro paesi. La Danimarca è l'unico paese in cui questo combustibile ha una presenza significativa.

La vendita di E10 continua a essere limitata a solo tre Stati membri: Francia, Finlandia e Germania.

La tabella 1 illustra le quantità e i tipi di carburanti venduti per Stato membro.

Tabella1: vendite di carburanti nell'UE-28 nel 2013 per tipo di carburante

Tipo di carburante	Vendite di benzina (milioni di litri)					Vendite di diesel (milioni di litri)
	min. RON=91	min. RON=95	min. RON=98	RON \geq 98	Totale benzina	Totale diesel
Austria	31	-	2 151	53	2 235	7 667
Belgio	-	1 389	-	278	1 667	8 011
Bulgaria	-	674	-	21	695	2 178
Cipro	-	-	448	26	474	310
Croazia	-	693	24	25	742	1 682
Repubblica ceca	10	2 052	-	34	2 096	4 983
Danimarca	322	1 503	1	-	1 826	3 032
Estonia	-	-	292	24	316	806
Finlandia	-	1 187	865	-	2 052	2 878
Francia	-	9 363	-	-	9 363	40 419
Germania	6	23 498	-	1 440	24 944	41 671
Grecia	-	3 491	22	98	3 611	2 639
Ungheria	-	1 537	-	48	1 585	3 244
Irlanda	-	1 684	-	-	1 684	2 648
Italia	-	9 015	-	-	9 015	26 755
Lettonia	-	251	23	-	274	889
Lituania	-	262	-	8	270	1 288
Lussemburgo	-	-	353	76	429	1 964
Malta	-	-	98	-	98	116
Paesi Bassi	-	5 239	-	58	5 297	7 264
Polonia	-	4 464	-	428	4 892	13 159
Portogallo	-	-	1 360	103	1 463	4 867
Romania	-	-	1 585	91	1 676	4 807
Slovacchia	-	691	-	13	704	1 317

Slovenia	-	-	591	32	623	2 213
Spagna	-	-	5 872	424	6 296	24 411
Svezia	-	3 619	-	116	3 735	5 394
UK	-	17 370	650	-	18 020	26 904
Totale	369	87 982	14 335	3 396	106 082	243 516

Sulla base della tabella 1 è possibile formulare alcune valutazioni di carattere generale:

- il combustibile diesel domina il mercato in tutti tranne due dei 28 Stati membri; le benzine rappresentano il 57,8% delle vendite di carburante in Grecia e il 60,5% a Cipro.
- In Belgio, al contrario, si registra la più spiccata dipendenza dal combustibile diesel, con una quota di mercato pari all'82,8%. Una quota superiore all'80% per il diesel è segnalata anche in Lituania (82,7%), Lussemburgo (82,1%) e Francia (81,2%).
- Il maggior volume di vendite di carburante nel 2013 compete alla Germania, con il 19,1% delle vendite totali registrate in seno all'UE; la percentuale di vendite di benzina e diesel è stata pari rispettivamente al 37,4% e 62,6%. Al secondo posto si è attestata la Francia, con una quota del 14,3% delle vendite di benzina e carburante diesel nell'UE; la percentuale di vendite di benzina e diesel è stata pari rispettivamente al 18,8% e 81,2%. Nel Regno Unito si è registrato il 12,9% delle vendite totali di carburanti nell'UE, con una percentuale del 40,1% per la benzina e del 59,9% per il diesel.
- Nella maggior parte dei paesi l'aliquota fiscale per il gasolio è inferiore a quella per la benzina (talvolta significativamente); questo fatto, unitamente ai miglioramenti apportati ai veicoli diesel e alla loro maggiore efficienza (rispetto agli equivalenti a benzina) ha rappresentato un fattore chiave per l'aumento del consumo di gasolio nell'Unione europea.
- La RON 95 è di gran lunga il tipo più diffuso di benzina nella maggior parte degli Stati membri, seguito dalla 95<RON<98.

3. MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DEL COMBUSTIBILE NEL 2013

3.1 Descrizione dei sistemi impiegati dai vari Stati membri

Per mettere in atto i sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile in tutta l'UE, gli Stati membri hanno utilizzato approcci diversi, che di anno in anno sono andati convergendo, sia pur lievemente. Gli approcci riscontrati spaziano da quelli basati sulla norma europea EN 14274³, con un campionamento effettuato presso una serie di stazioni di servizio, a quelli che si fondano su sistemi nazionali.

³ EN 14274:2003 — Combustibili per autotrazione — Valutazione della qualità della benzina e del gasolio — Sistema di monitoraggio della qualità del combustibile (FQMS).

La direttiva consente il ricorso a sistemi di monitoraggio alternativi, a condizione che tali sistemi assicurino risultati di un'affidabilità equivalente alla norma EN 14274, anche se non sono indicati i criteri per valutare tale aspetto. Non è quindi chiaro se i sistemi esistenti non basati sulla norma EN 14274 soddisfino questo criterio.

Nel 2013 la maggioranza degli Stati membri ha fornito ulteriori informazioni circa la scelta del sistema di monitoraggio (nel caso di utilizzo di un modello statistico della norma EN 14274) o ha fornito informazioni riguardanti la scelta di un sistema di monitoraggio nazionale.

Dei 28 Stati membri che hanno adottato sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile nel 2013:

- cinque hanno scelto di utilizzare il modello statistico A della norma EN 14274 (Austria, Finlandia, Grecia, Italia e Spagna);
- cinque hanno usato il modello statistico B della norma EN 14274 (Francia, Germania, Polonia, Bulgaria e Romania);
- dieci hanno optato per il modello statistico C della norma EN 14274 (Irlanda, Portogallo, Cipro, Croazia, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lituania, Slovacchia e Slovenia);
- i restanti otto si sono avvalsi di un sistema di monitoraggio nazionale.

3.2 Campionamento e comunicazione dei dati

Uno dei punti chiave della misurazione della qualità del carburante è il modo in cui vengono campionati i combustibili. Tale campionamento va eseguito in conformità con le prescrizioni della norma EN 14274.

Tale norma indica il numero e il sito dei campioni da prelevare e da comunicare nelle relazioni sulla qualità del combustibile redatte dagli Stati membri. La norma in questione specifica altresì il numero minimo di campioni per qualità di carburante nei periodi sia invernali sia estivi. La tabella 2 fornisce una ripartizione del campionamento e della comunicazione dei dati dei singoli Stati membri nel 2013. Il totale dei campioni minimi necessari è calcolato ove lo Stato membro abbia utilizzato un modello statistico indicato nella norma EN 14274, dato che il requisito minimo di campioni è noto per ciascun modello (A, B e C).

La tabella 2 fornisce inoltre una ripartizione del numero complessivo dei campioni prelevati e del campionamento effettuato nelle stazioni di servizio. Tutti gli Stati membri hanno fornito questa ripartizione nel 2013. Dal momento che la norma EN 14274 prescrive che il campionamento minimo debba essere prelevato da impianti di distribuzione del carburante — definiti come siti di vendita al pubblico o extra rete che riforniscono i veicoli stradali di carburante per autotrazione — al fine di soddisfare i requisiti minimi di campionamento, un eventuale prelievo di campioni presso terminali di distribuzione o raffinerie dovrebbe essere effettuato in aggiunta ai prelievi da stazioni di servizio.

3.3 Sistema EU Pilot della Commissione

Come osservato in precedenza, l'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva impone agli Stati membri di stabilire sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile (FQMS) conformemente alle prescrizioni della pertinente norma europea; se viene utilizzato un

sistema diverso (un sistema nazionale), devono essere assicurati risultati di affidabilità equivalente.

Come rilevato nella relazione annuale per il 2012, alcuni Stati membri sembrerebbero non aver osservato pienamente tali prescrizioni. I principali punti di divergenza riguardavano il numero di campioni, il luogo di prelievo e la misurazione di tutti i parametri necessari a garantire un'adeguata qualità dei carburanti. Le continue discrepanze che caratterizzano alcuni di questi aspetti è ancora rilevabile nella relazione in questione, come indicato nelle tabelle 2 e 3.

In seguito all'adozione della relazione annuale per il 2012, nel corso del 2014 sono stati avviati alcuni EU Pilot riguardanti 20 Stati membri. Sono pervenute risposte da tutti i paesi interpellati, che si sono impegnati a migliorare i loro sistemi di segnalazione per il futuro. Tuttavia, poiché tali azioni sono successive alla relazione 2013, essa non è in grado di segnalare i miglioramenti concordati con gli Stati membri in questione. La Commissione si attende un marcato miglioramento nella comunicazione per quanto riguarda il 2014.

Tabella 2: sintesi del campionamento e della comunicazione dei dati per Stato membro in rapporto alle prescrizioni della direttiva 98/70/CE e della norma europea EN 14274

SM	Modello FQMS (1)	Dimensione (2)	Separazione estate / inverno? (3)	Campioni per qualità e periodo (4)	Totale campioni necessari (5)		Campioni prelevati (6)		Campioni prelevati presso stazioni di servizio (7)	
					Ben.	Dsl.	Ben.	Dsl.	Ben.	Dsl.
Austria	A	P	✓	50	104	100	106	100	106	100
Belgio	N	P	✓	(50)	(200)	(100)	2013	6387	2013	6387
Bulgaria	B	P	✓	100	206	200	475	491	460	476
Croazia	C	P	✓	50	108	100	105	168	91	152
Cipro	C	P	✓	50	106	100	268	153	268	153
Repubblica ceca	C	P	✓	50	103	106	907	1237	926	1237
Danimarca	N	P	✓	(50)	(201)	(100)	43	21	43	21
Estonia	C	P	✓	50	108	100	350	210	350	210
Finlandia	A	P	✓	50	200	100	223	115	223	115
Francia	B	G	✓	200	800	400	487	420	487	420
Germania	B	G	✓	200	825	400	741	399	741	399
Grecia	A	P	✓	50	103	100	116	100	116	100
Ungheria	C	P	✓	50	104	100	120	120	120	120
Irlanda	C	P	✓	50	100	100	199	199	199	199
Italia	A	G	✓	100	200	200	200	200	200	200
Lettonia	N	P	✓	(50)	(110)	(150)	91	153	45	47
Lituania	C	P	✓	50	104	100	106	100	104	100
Lussemburgo	N	P	✓	(50)	(200)	(100)	66	86	58	86
Malta	N	P	✓	(50)	100	100	44	43	34	32
Paesi Bassi	N	P	✓	(50)	(102)	(100)	100	100	100	100
Polonia	B	P	✓	100	220	200	539	406	539	406
Portogallo	C	P	✓	50	108	100	143	112	23	12
Romania	B	P	✓	100	212	200	92	72	92	72
Slovacchia	C	P	✓	50	102	100	151	122	110	122
Slovenia	C	P	✓	50	106	100	146	165	146	117
Spagna	A	G	✓	100	214	200	400	200	126	99
Svezia	N	P	✓	(50)	(104)	(100)	602	776	0	0
UK	N	G	x	(100)	(208)	(200)	1262	2109	473	280

#	Colonna	Note esplicative
(1)	Modello FQMS	N = Sistema nazionale di monitoraggio della qualità del combustibile (FQMS) A = Modello statistico A secondo la norma EN 14274 B = Modello statistico B secondo la norma EN 14274 C = Modello statistico C secondo la norma EN 14274
(2)	Dimensione – Dimensione territoriale del paese	P = Piccolo (totale vendite di combustibile per autotrazione < 15 milioni di t / anno) G = Grande (totale vendite di combustibile per autotrazione > 15 milioni di t / anno)

(3)	Separazioni e estate/inverno?	✓ = comunicazione di dati separati per periodi estivi e invernali; ✗ = fa riferimento non a periodi separati ma all'intero anno.
(4)	Campioni per qualità e periodo	EN 14274: per le qualità che costituiscono meno del 10% della vendita totale, gli obblighi di campionamento sono ridotti. Per gli Stati membri che utilizzano un sistema nazionale di monitoraggio della qualità del combustibile, i campioni minimi equivalenti stimati (sulla base delle vendite di carburante) sono indicati tra parentesi ().
(5)	Totale campioni necessari	Calcolo del numero minimo totale dei campioni richiesto dalla norma EN 14274 secondo il modello di monitoraggio della qualità del combustibile e la dimensione del paese. Stando alla norma, il numero minimo dei campioni deve essere prelevato dal "punto d'uso" presso gli impianti di distribuzione del carburante. Per gli Stati membri che utilizzano un sistema nazionale di monitoraggio della qualità del combustibile, i campioni minimi equivalenti stimati (sulla base delle vendite di carburante) sono indicati tra parentesi ().
(6)	Campioni prelevati	Il numero complessivo dei campioni prelevati per tipo di carburante in tutti i siti (stazioni di servizio, terminali e raffinerie).
(7)	Campioni prelevati presso stazioni di servizio	Il numero totale di campioni prelevati presso stazioni di servizio; impianti di distribuzione del carburante (pubblici e commerciali). Si tratta di dati comunicati separatamente nel modello di relazione standard; laddove i campioni prelevati presso le stazioni di servizio non corrispondano ai campioni complessivi prelevati, la causa è da ricercare nelle differenze di presentazione della relazione iniziale (in particolare la Francia e la Repubblica ceca, dove il numero di campioni prelevati presso le stazioni di servizio supera il numero di campioni prelevati).
	Ben.	Benzina
	Dsl.	Diesel

Tabella 3: Sintesi dei parametri non comunicati dagli Stati membri per ciascun tipo di carburante

La presente tabella illustra i parametri che gli Stati membri non hanno analizzato correttamente nel corso del 2013. Alcune delle situazioni di cui alla presente tabella erano già state trattate negli UE Pilot, in risposta ai quali gli Stati membri interessati avevano promesso misure volte a risolvere i problemi evidenziati.

Stati membri	Qualità di benzina e combustibile diesel commercializzati in ciascuno Stato membro nel 2013			
Austria	Benzina senza piombo RON>=91 E5	Benzina senza piombo 95=<RON<98 E5	Benzina senza piombo RON>=98 E5	Diesel B7
	Tutti comunicati	Tutti comunicati	Tutti comunicati	Tutti comunicati
Belgio	Benzina senza piombo RON=95 E5	Benzina senza piombo RON>=98 E5		Diesel B7
	Tutti comunicati	Tutti comunicati		Tutti comunicati
Bulgaria	Benzina senza piombo RON=95 E5	Benzina senza piombo RON>=98 E5		Diesel B7
	Numero di ottano motore	Numero di ottano motore		Tutti comunicati

Stati membri	Qualità di benzina e combustibile diesel commercializzati in ciascuno Stato membro nel 2013				
Croazia	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo <10 ppm)	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo <10 ppm)	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo <10 ppm)	Diesel B7	
	Tutti i parametri comunicati come aggregati (nessuna ripartizione per qualità di carburante)			Tutti comunicati	
Cipro	Benzina senza piombo RON=95	Benzina senza piombo RON 98			Diesel B7
	Manganese Alcole isobutilico	Manganese Alcole isobutilico			Tutti comunicati
Repubblica ceca	Benzina senza piombo RON=91 E5	Benzina senza piombo RON=95 E5	Benzina senza piombo RON>=98 E5	Diesel B7	Diesel B+
	Tutti comunicati	Tutti comunicati	Tutti comunicati	Tutti comunicati	Solo pochi parametri testati conformemente al tenore di FAME (cfr. relazione per paese per i dettagli)
Danimarca	Benzina senza piombo RON=91 E5	Benzina senza piombo RON=95 E5	Benzina senza piombo 95=<RON<98	Diesel B7	
	Tutti comunicati	Tutti comunicati (anche se per alcuni parametri sono stati testati < 4 campioni)	Tutti comunicati	Tutti comunicati	
Estonia	Benzina senza piombo 95=<RON<98 E5	Benzina senza piombo RON >= 98 E5			Diesel
	Tutti comunicati	Tutti comunicati			Tutti comunicati
Finlandia	Benzina senza piombo RON=95 E10	Benzina senza piombo RON>=98 E5			Diesel B7
	Tutti comunicati	Tutti comunicati			Tutti comunicati
Francia	Benzina senza piombo RON=95 E5	Benzina senza piombo RON=95 E10			Diesel B7
	Tutti comunicati	Tutti comunicati			Tutti comunicati
Germania	Benzina senza piombo RON 91 E5	Benzina senza piombo RON 95 E5/E10	Benzina senza piombo RON 98 E5	Diesel B7	
	Olefine, tenore di ossigeno, metanolo, alcole isopropilico, alcole butilico terziario alcole isobutilico, eteri con = > 5 atomi di carbonio/molecola, altri ossigenati, tenore di piombo	Tutti comunicati	Tutti comunicati	Tutti comunicati	

Stati membri	Qualità di benzina e combustibile diesel commercializzati in ciascuno Stato membro nel 2013			
Grecia	Benzina senza piombo RON=95	Benzina senza piombo 95=<RON<98	Benzina senza piombo RON>=98	Diesel B7
	Numero di ottano motore Manganese	Numero di ottano motore Manganese	Numero di ottano motore Manganese	Tutti comunicati
Ungheria	Benzina senza piombo RON=95	Benzina senza piombo RON>=98		Diesel B7
	Tutti comunicati	Tutti comunicati		Tutti comunicati
Irlanda	Benzina senza piombo RON=95			Diesel
	Manganese			Tutti comunicati
Italia	Benzina senza piombo RON=95			Diesel B7
	Tutti comunicati			Tutti comunicati
Lettonia	Benzina senza piombo RON>=95 E5	Benzina senza piombo 95=<RON<98		Diesel Diesel B7
	Tutti comunicati	Tutti comunicati		Tutti comunicati Tutti comunicati
Lituania	Benzina senza piombo RON=95	Benzina senza piombo RON>=98		Diesel
	Tutti comunicati	Tutti comunicati		Tutti comunicati
LUSSEMBURGO	Benzina senza piombo RON=95 E5	Benzina senza piombo RON>=98 E5		Diesel B7
	Tutti comunicati	Manganese		Tutti comunicati
Malta	Benzina senza piombo RON 95-98			Diesel
	Tutti comunicati			Tutti comunicati
PAESI BASSI	Benzina senza piombo RON 95			Diesel
	Numero di ottano ricerca Numero di ottano motore Metanolo Alcole isopropilico Alcole butilico terziario Alcole isobutilico Altri ossigenati Tenore di piombo Manganese			Tutti comunicati

Stati membri	Qualità di benzina e combustibile diesel commercializzati in ciascuno Stato membro nel 2013			
Polonia	Benzina senza piombo 95	senza RON	Benzina senza piombo RON 98	Diesel
	Manganese		Manganese	Tutti comunicati
Portogallo	Benzina senza piombo 95-98	senza RON	Benzina senza piombo RON 98	Diesel B7
	Manganese		Manganese	Tutti comunicati
Romania	Benzina senza piombo 95-98 E5	senza RON	Benzina senza piombo RON 98 E5	Diesel B7
	Manganese		Manganese	Tutti comunicati
Slovacchia	Benzina senza piombo 95 E5	senza RON	Benzina senza piombo RON 98 E5	Diesel B7
	Tutti comunicati		Tutti comunicati	Tutti comunicati
Slovenia	Benzina senza piombo 95-98 E5	senza RON	Benzina senza piombo RON 98 E5	Diesel B7
	Manganese		Manganese	Tutti comunicati
Spagna	Benzina senza piombo 95-98 E5	senza RON	Benzina senza piombo RON 98 E5	Diesel B7
	Tutti comunicati		Tutti comunicati	Tutti comunicati
Svezia	Benzina senza piombo 95 E5	senza RON	Benzina senza piombo RON 95-98 E5	Diesel B7
	Metanolo, etanolo, Alcole isopropilico, Alcole butilico terziario, Alcole isobutilico, altri ossigenati		Metanolo, etanolo, Alcole isopropilico butilico terziario, Alcole isobutilico, altri ossigenati	Contenuto di FAME
UK	Benzina senza piombo 95 E5	senza RON	Benzina senza piombo RON 95-98 E5	Diesel B7
	Tutti comunicati		Tutti comunicati	Tutti comunicati

4. CONFORMITÀ CON I VALORI LIMITE DELLA DIRETTIVA

4.1 Comunicazione dei dati riguardanti la benzina

Nel 2013 tutti gli Stati membri hanno fornito informazioni minime sulla conformità dei campioni di benzina. Al fine di stabilire la conformità è necessario sapere quale metodo è stato utilizzato per le prove in relazione ad alcuni parametri (perché la riproducibilità e i livelli di tolleranza variano secondo il metodo di prova). È stato stabilito che gli Stati membri forniscano tali informazioni all'interno del modulo standard; anche se ciò non costituisce un obbligo nell'ambito della comunicazione dei dati, è fondamentale per determinare i livelli di

conformità. Inoltre, gli Stati membri sono stati invitati a comunicare il numero di campioni che hanno superato i limiti di tolleranza del 95%; i Paesi Bassi e la Svezia non hanno comunicato tale dato.

All'interno dell'UE, i parametri che nel 2013 sono risultati con maggior frequenza non conformi alle specifiche sono elencati di seguito.

- La tensione di vapore nel periodo estivo è stata superata 124 volte nel 2013 (3,12% dei casi). Tuttavia, molti i casi di superamento sono il risultato dei periodi di transizione, quando i fornitori passano dai carburanti con specifiche estive a carburanti con specifiche invernali e viceversa.
- Si sono riscontrati 39 e 29 campioni RON o MON, rispettivamente, al di fuori delle specifiche, pari allo 0,52% e allo 0,34%.

4.2 Comunicazione dei dati riguardanti il combustibile diesel

Nel 2013 alcuni Stati membri non hanno fornito informazioni complete riguardo ai campioni risultati non conformi ai limiti di tolleranza.

Dei sei parametri esaminati per il diesel nel 2013, quelli elencati di seguito sono risultati non conformi alle specifiche.

- Il tenore di zolfo consentito (10 ppm) è stato superato complessivamente in 94 campioni (0,65% del totale). Tuttavia, il tenore medio di zolfo per tutti gli Stati membri rimane al di sotto del limite obbligatorio di 10 ppm.
- In totale, 44 campioni (0,33%) hanno registrato un tenore di FAME superiore al limite del 7% (tranne il diesel B+).
- Si sono registrati 16 e 5 superamenti, rispettivamente, in materia di distillazione e densità, pari allo 0,12% e allo 0,03%.

4.3 Sintesi

In generale, dei 10 095 campioni analizzati per la benzina nel 2013, 248 sono risultati fuori specifica in quanto non conformi ai limiti di tolleranza per uno o più parametri, per una percentuale di mancata conformità pari al 2,5%.

Dei 14 764 campioni esaminati per i sei parametri obbligatori per il combustibile diesel nel 2013, 161 sono risultati non conformi ai limiti indicati, pari all'1,1% di tutti i campioni comunicati.

La percentuale di campioni risultati fuori specifica si basa sul numero di campioni prelevati, che dovrebbe dipendere (all'interno di ogni Stato membro) dal volume delle vendite di carburanti e dalle fonti di approvvigionamento. Tuttavia, dato che alcuni Stati membri utilizzano sistemi nazionali di monitoraggio che potrebbero non essere equivalenti ai modelli statistici A, B o C, mentre altri utilizzano modelli statistici che potrebbero non essere i più idonei, è necessario considerare anche la mancata conformità all'interno dell'Unione, ponderata secondo il volume delle vendite e il numero di campioni.

Un tasso di non conformità ponderata in base al volume delle vendite e al numero di campioni mostra tendenze al ribasso per il combustibile diesel, dopo il picco registrato nel 2011, mentre le non conformità relative alla benzina hanno subito maggiori fluttuazioni. Nel 2013, le non conformità in materia di benzina, ponderate in base alle vendite, ammontavano all'1,8% (un miglioramento, rispetto al 2012); le non conformità in materia di diesel, ponderate in base alle vendite, ammontavano allo 0,9% (un miglioramento, rispetto al 2012).

La tabella 4 riassume la situazione relativa all'osservanza della direttiva da parte degli Stati membri nell'anno di riferimento 2013, in termini di risultati delle analisi dei campioni rispetto ai limiti di tolleranza e in relazione al formato e al contenuto delle relazioni. Tra le modifiche apportate alla direttiva si registra l'inserimento del seguente paragrafo: "Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme nazionali di attuazione della presente direttiva. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive."

Alcuni Stati membri hanno fornito una spiegazione dell'azione correttiva e delle sanzioni imposte dalle autorità nazionali nei casi in cui si riscontrano campioni non conformi alle specifiche.

Tabella 4: quadro riassuntivo dell'osservanza da parte degli Stati membri dell'obbligo di comunicazione per il 2013

SM	Inosservanza dei valori limite numero di campioni non conformi (NC)				Comunicazione incompleta parametri non misurati (NM)	
	a)		b)		Benzina (su 19)	Diesel (su 6)
	Benzina NC	Totale	Diesel NC	Totale		
AT	3	106	2	100	0	0
BE	53	2013	92	6387	0	0
BG	24	475	16	491	1	0
HR	5	105	0	168	0	0
CY	16	268	1	153	2	0
CZ	28	907	13	1237	0	0
DK	4	43	3	21	0	0
EE	5	350	1	210	0	0
FI	5	223	0	115	0	0
FR	7	487	5	420	0	0
DE	6	741	1	399	0	0
EL	1	116	4	100	2	0
HU	1	120	0	120	0	0
IE	18	199	3	199	1	0
IT	4	200	0	200	0	0
LV	0	91	0	153	0	0
LT	0	106	0	100	0	0
LU	3	66	0	86	0	0
MT	7	44	0	43	0	0
NL	>1	100	>1	100	9	0
PL	16	539	16	406	1	0
PT	1	143	0	112	1	0
RO	3	92	0	72	1	0

SM	Inosservanza dei valori limite numero di campioni non conformi (NC)				Comunicazione incompleta parametri non misurati (NM)	
	a)				b)	
	Benzina		Diesel		Benzina	Diesel
SK	9	151	2	122	0	0
SI	0	146	0	165	1	0
ES	0	400	0	200	0	0
SE	0	602	0	776	6	1
UK	28	1262	1	2109	0	0

#	Colonna	Note esplicative
a)	Inosservanza dei valori limite (livello di confidenza 95%)	<p>Nei casi in cui i dati comunicati siano incompleti, non è possibile confermare il rispetto dei valori limite in tutti i campioni. Nei casi in cui in base ai dati trasmessi non sia stato possibile stabilire il numero di campioni che hanno superato il valore limite, il simbolo ">" indica che il numero riportato è un numero minimo, ma che il numero dei campioni che hanno superato il valore limite potrebbe essere più elevato.</p> <p>La tabella comprende campioni che hanno superato i valori limite indicati nella direttiva 98/70/CE. Nel caso di campioni riscontrati superiori ai valori limite nazionali.</p>
b)	Dati incompleti	<p>Alcuni parametri potrebbero essere campionati in quantità minori; tuttavia, tutti i parametri devono essere campionati per valutare in modo accurato la qualità dei combustibili. Gli Stati membri devono chiarire quando si sono ottenuti i risultati dai campioni e fornire tali risultati.</p> <p>La tabella si riferisce soltanto a combustibili con una quota di mercato > 10%.</p>

La tabella 4 illustra la situazione attuale che indica che non vi è alcun problema riguardo la qualità complessiva del carburante nell'UE. La Commissione ritiene tuttavia che tale situazione possa essere migliorata e insisterà affinché in futuro gli Stati membri continuino a migliorare la qualità dei loro carburanti.

5. CONCLUSIONI

Il monitoraggio della qualità del combustibile effettuato nel 2013 ha messo in evidenza un generale rispetto delle specifiche stabilite dalla direttiva 98/70/CE per la benzina e il combustibile diesel ed è stato individuato un numero esiguo di deviazioni dalle disposizioni pertinenti.

Anche in presenza di un miglioramento nella modalità con cui gli Stati membri adempiono ai propri obblighi in materia di comunicazione e di monitoraggio e affinano i loro sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile, in alcuni casi essi non raggiungono ancora il livello atteso di campionamento.

La Commissione ha lanciato e chiuso 20 progetti EU Pilot nel corso del 2014; le principali questioni affrontate sono state le procedure di campionamento, il numero di campioni, il

livello di affidabilità dei sistemi nazionali e la misurazione di parametri non corretti. La Commissione si ritiene soddisfatta delle risposte ricevute dagli Stati membri. Tuttavia, poiché tale esercizio è stato effettuato nel corso del 2014, la relazione del 2013 non riflette i miglioramenti concordati. La Commissione si aspetta di vedere i risultati dei miglioramenti nella relazione del 2014.

Poiché i casi di non conformità sono relativamente rari e la maggior parte degli Stati membri cerca di rimuovere dal mercato i carburanti non conformi, la Commissione non ha riscontrato alcuna ripercussione negativa sulle emissioni dei veicoli o sul funzionamento dei motori connessa a tali superamenti.

La Commissione continua a sollecitare gli Stati membri affinché rispettino pienamente gli obblighi della direttiva sulla qualità dei carburanti.