



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 8 luglio 2013 (09.07)
(OR. en)**

12043/13

**ENV 680
TRANS 374
ENT 214
ENER 353**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 1 luglio 2013

Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.: COM(2013) 458 final

Oggetto: RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'Unione europea: decima relazione annuale (Anno di riferimento: 2011)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2013) 458 final.

All.: COM(2013) 458 final



Bruxelles, 26.6.2013
COM(2013) 458 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: decima relazione annuale
(Anno di riferimento: 2011)**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'Unione europea: decima relazione annuale (Anno di riferimento: 2011)

1. INTRODUZIONE

La presente relazione rappresenta una pratica ormai consolidata in cui, per l'undicesimo anno, in applicazione della direttiva 98/70/CE¹ (la "direttiva"), gli Stati membri comunicano i dati sintetici sulla qualità della benzina e del combustibile diesel nell'UE in riferimento all'anno 2011. Le specifiche relative alla benzina e al diesel commercializzati nell'UE sono stabilite 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 ai sensi della direttiva 2003/17/CE. La direttiva ha imposto inoltre agli Stati membri l'obbligo di comunicare i dati pertinenti per la prima volta entro il 30 giugno 2002 in relazione all'anno civile precedente (ossia il 2001).

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 del carburante e nuovi obblighi di comunicazione. Ogni anno tutti gli Stati membri ricevono un formato di relazione aggiornato, in modo da avere la certezza che siano riportate tutte le informazioni dettagliate pertinenti per consentire un'analisi estesa a livello europeo e il confronto dei risultati scaturiti dal monitoraggio della qualità del combustibile. Tale modello si attiene agli obblighi di relazione indicati nella decisione 2002/159/CE della Commissione e ogni anno è sottoposto a revisione e approvazione da parte della Commissione. Nel 2011 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, in ottemperanza all'obbligo di comunicazione introdotto il 1° gennaio 2011 ai sensi della direttiva di modifica 2009/30/CE, gli Stati membri hanno iniziato a comunicare i dati sui carburanti con etanolo.

Due Stati membri (Polonia e Germania) non hanno presentato la propria relazione secondo il modello fornito. I Paesi Bassi non hanno inizialmente utilizzato il modello di presentazione fornito, ma hanno rettificato la trasmissione su richiesta. Delle 27 relazioni annuali riguardanti i sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile, 21 sono pervenute entro il termine ultimo del 30 giugno, 4 sono pervenute con meno di un mese di ritardo e 2, pur essendo state trasmesse entro i tempi previsti, hanno reso necessaria la trasposizione delle informazioni nel

¹ GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

² GU L 53 del 23.2.2002, pag. 30.

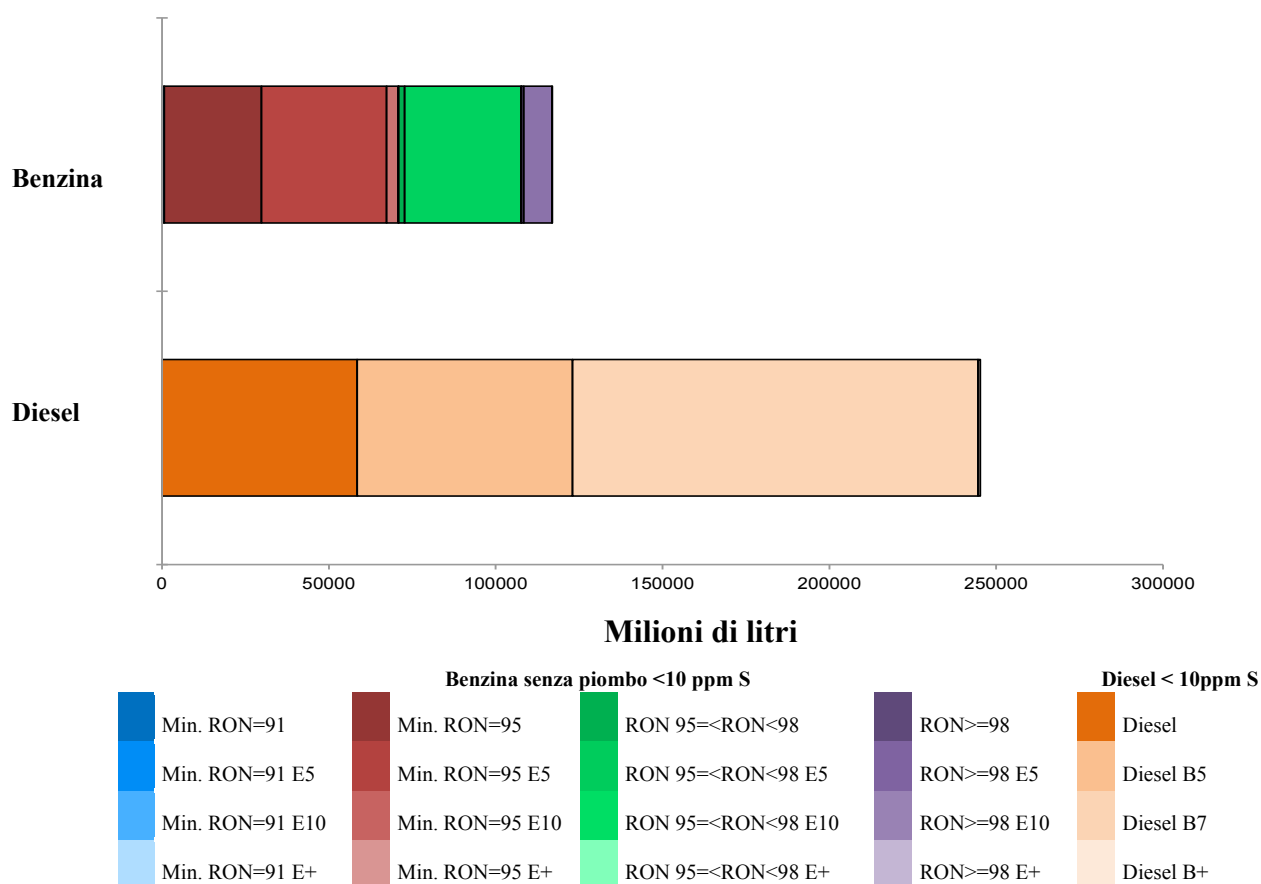
modello standard. Vi è un netto miglioramento riguardo alla puntualità delle presentazioni delle relazioni rispetto al 2010 e al 2009.

2. VENDITE DI CARBURANTI IN EUROPA

Nel 2011 la bilancia delle vendite di carburante nell'UE pendeva pesantemente a favore del combustibile diesel; in altri termini, sono stati commercializzati 245 227 milioni di litri di combustibile diesel rispetto ai 116 893 milioni di litri di benzina di tutte le qualità.

Per quanto concerne le qualità della benzina, RON 91 continua a perdere la sua quota di mercato e attualmente è commercializzata solo in piccole quantità: nel 2011 le vendite si sono attestate a 645 milioni di litri. La qualità RON 98 ha totalizzato 9 196 milioni di litri, mentre la qualità RON 95 ha rappresentato la parte maggiore delle vendite di benzina, con 107 052 milioni di litri commercializzati. Quanto al combustibile diesel, la qualità B7 ha costituito la quota prevalente delle vendite, con 121 545 milioni di litri commercializzati. Il diesel B5 e il diesel hanno venduto ciascuno circa la metà (64 523 e 58 498 milioni di litri, rispettivamente). La figura 1 in basso illustra le varie vendite di carburante in tutta Europa suddivise in base al tipo.

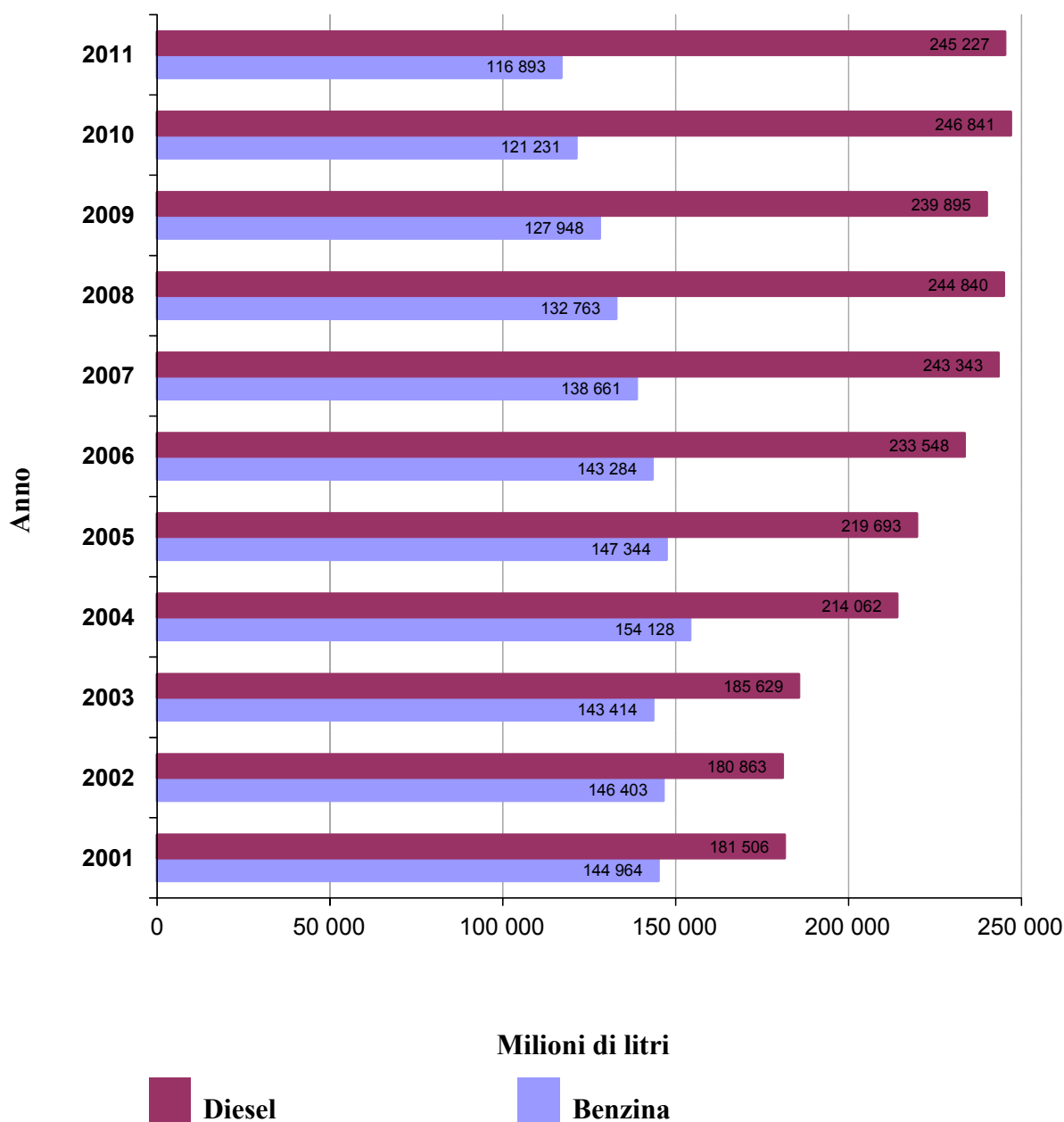
Figura 1: Vendite di carburanti nell'UE per tipo di carburante nel 2011



Nella figura 2 sono illustrate le vendite di carburante nell'UE totalizzate nel 2011 e negli anni precedenti.

Nel 2011 le vendite di carburanti sono rimaste quasi invariate rispetto al 2010, con una flessione sia della benzina (pari a 4 338 milioni di litri) sia del combustibile diesel (pari a 1 614 milioni di litri), con un conseguente calo complessivo generale dell'ordine di 5 952 milioni di litri di combustibili per autotrazione venduti.

Figura 2: Volume di carburanti venduti nell'UE dal 2001 al 2011, per tipo



* Esclusa la Francia che non ha comunicato i dati per il periodo 2003-2005. Esclusi Lussemburgo per il periodo 2007-2009 e Malta per il periodo 2006-2009, perché non hanno fornito le relazioni pertinenti. Inoltre, bisogna tener conto del processo di allargamento dell'UE avvenuto nel 2004 e nel 2007, quando l'UE è passata da 15 a 27 Stati membri.

3. DISPONIBILITÀ DI CARBURANTE NEL 2011

Il 2011 ha segnato la quasi scomparsa della qualità RON 91 dal mercato, con 645 milioni di litri complessivamente venduti in soli 4 paesi. La tabella 1 illustra la distribuzione e le quantità dei carburanti venduti in tutta l'UE a 27 per Stato membro e tipo di carburante.

Tabella 1: Vendite di carburanti nell'UE a 27 nel 2011 per tipo di carburante

| Tipo di carburante | Vendite di benzina (milioni di litri) | | | Vendite di diesel (milioni di litri) | | |
|---------------------|--|-------------|-------------|---|---------|----------------|
| | Stato membro | Min. RON=91 | Min. RON=95 | Min. RON=98 | RON ≥98 | Totale benzina |
| Austria | 48 | - | 2 274 | 56 | 2 378 | 7 248 |
| Belgio | - | 1 405 | - | 355 | 1 760 | 8 738 |
| Bulgaria | - | 763 | 3 | 39 | 805 | 2 184 |
| Cipro | - | 473 | - | 38 | 511 | 391 |
| Repubblica ceca | 30 | 2 342 | - | 39 | 2 411 | 4 820 |
| Danimarca | 390 | 1 596 | 2 | - | 1 988 | 3 249 |
| Estonia | - | 387 | 20 | - | 407 | 678 |
| Finlandia | - | 1 035 | - | 1 127 | 2 162 | 2 872 |
| Francia | - | 8 397 | - | 1 988 | 10 385 | 40 327 |
| Germania | 177 | - | 23 100 | 3 261 | 26 538 | 39 417 |
| Grecia | - | 4 268 | 90 | 143 | 4 501 | 2 628 |
| Ungheria | - | 1 651 | - | 42 | 1 693 | 3 293 |
| Irlanda | - | 1 856 | - | - | 1 856 | 2 675 |
| Italia ¹ | - | 11 678 | - | - | 11 678 | 30 231 |
| Lettonia | - | - | 310 | 24 | 334 | 807 |
| Lituania | - | 336 | - | 7 | 343 | 1 225 |
| Lussemburgo | - | 378 | - | 92 | 470 | 2 054 |
| Malta | - | - | 99 | - | 99 | 105 |
| Paesi Bassi | - | 5 625 | 71 | - | 5 696 | 7 783 |
| Polonia | - | 4 964 | - | 412 | 5 376 | 14 905 |
| Portogallo | - | - | 1 538 | 139 | 1 677 | 5 505 |
| Romania | - | - | 1 748 | 161 | 1 909 | 4 149 |
| Slovacchia | - | 706 | - | 12 | 718 | 1 263 |
| Slovenia | - | - | 83 | 653 | 736 | 1 580 |
| Spagna | - | - | 6 559 | 608 | 7 167 | 26 712 |
| Svezia | - | 4 223 | 152 | - | 4 375 | 5 324 |
| Regno Unito | - | 18 157 | 763 | - | 18 920 | 25 064 |

1: I dati forniti dall'Italia mostrano lo stesso valore indicato per il 2010, il che lascia adito a dubbi circa la loro accuratezza.

È possibile formulare alcune valutazioni di carattere generale:

- il diesel domina il mercato in tutti gli Stati membri tranne due, mentre la benzina rappresenta il 63,1% della quota delle vendite di carburante in Grecia e il 56,6% a Cipro;
- il Belgio, al contrario, dimostra la dipendenza più pesante dal combustibile diesel, facendo registrare vendite pari all'83,2% della quota di mercato, la percentuale più elevata fra tutti gli Stati membri;
- il maggior volume di vendite di carburante nel 2011 si è registrato in Germania, con il 18,2% di vendite di carburante in totale e una combinazione a livello nazionale di vendite di benzina/diesel pari al 40,2% per la benzina e al 59,8% per il combustibile diesel; al secondo posto si è attestata la Francia, con una quota del 14,0% di vendite di carburante e una combinazione a livello nazionale di vendite di benzina/diesel del 20,5% e del 79,5%, rispettivamente. Il terzo mercato europeo per volume di vendite è stato il Regno Unito, con vendite che hanno totalizzato il 12,1% dei carburanti commercializzati nell'UE, con una combinazione a livello nazionale del 43% per la benzina e del 57% per il combustibile diesel;
- l'E10 è caratterizzato ancora da una scarsa penetrazione di mercato, essendo commercializzato in soli tre paesi (Germania, Francia e Finlandia).

4. MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DEL COMBUSTIBILE NEL 2011

4.1. Descrizione dei sistemi utilizzati 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 sono quelli basati sulla norma europea EN 14274³ e su sistemi nazionali, con un campionamento effettuato presso una serie di stazioni di servizio.

La direttiva consente il ricorso a sistemi di monitoraggio alternativi, a condizione che tali sistemi assicurino risultati di un'affidabilità equivalente a 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 2011 la maggioranza degli Stati membri ha fornito ulteriori informazioni circa la scelta del sistema di monitoraggio (nel caso del modello statistico di EN 14274) o ha fornito informazioni riguardanti la scelta di un sistema di monitoraggio nazionale.

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

Dei 27 Stati membri che hanno adottato sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile nel 2011:

- 5 hanno scelto di utilizzare il modello statistico EN 14274 (Austria, Finlandia, Grecia, Italia e Spagna);
- 5 hanno usato il modello statistico B di EN 14274 (Francia, Germania, Polonia, Bulgaria e Romania);
- 9 hanno optato per il modello statistico C di EN 14274 (Irlanda, Portogallo, Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lituania, Slovacchia e Slovenia) e
- i restanti 8 si sono avvalsi di un sistema di monitoraggio nazionale.

4.2. 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 2011. Il totale dei campioni minimi necessari è calcolato ove lo Stato membro abbia utilizzato un modello statistico come 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 2011, eccezion fatta per la Germania. La Germania ha fornito i risultati del campionamento utilizzando due metodologie distinte, senza indicare tuttavia il numero complessivo di campioni prelevati (visto che alcuni campioni sono stati testati con entrambe le metodologie mentre altri solo con una), rendendo di fatto impossibile stabilire la conformità con le quantità di campione. 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. Di conseguenza, 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.

Il 2011 ha segnato una svolta positiva per gli Stati membri per quanto riguarda il miglioramento dei sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile e dei loro processi di campionamento; per esempio, la Danimarca sta mettendo a punto un nuovo sistema per conformarsi con la direttiva.

Le non conformità dei singoli test di campionamento con la norma EN 228 riguardante la benzina sono diminuite nel 2011 rispetto al 2010, così come sono diminuite nel 2011 le non conformità per il combustibile diesel con la norma EN 590. La relazione integrale dal titolo *EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European*

Commission DG Climate Action (Monitoraggio della qualità dei combustibili nell'UE – Relazione di sintesi 2011 – Relazione finale per la DG Azione per il clima della Commissione europea) è disponibile sulla pagina Internet della direzione generale per l'Azione per il clima.

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) | | Conformità del campionamento (8) | | |
|-----------------|------------------|----------------|---------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|-------|------------------------|------|--|------|----------------------------------|------|-----|
| | | | | | Ben. | Dsl. | Ben. | Dsl. | Ben. | Dsl. | Ben. | Dsl. | |
| Austria | AT | A | P | ✓ | 50 | 104 | 100 | 153 | 150 | 153 | 150 | ✓ | ✓ |
| Belgio | BE | N | P | ✓ | (50) | (200) | (100) | 2006 | 5325 | 2006 | 5325 | (✓) | (✓) |
| Bulgaria | BG | B | P | ✓ | 100 | 410 | 200 | 473 | 496 | 461 | 482 | ✓ | ✓ |
| Cipro | CY | C | P | ✓ | 50 | 108 | 100 | 233 | 140 | 233 | 140 | ✓ | ✓ |
| Repubblica ceca | CZ | C | P | ✓ | 50 | 102 | 104 | 944 | 955 | 944 | 1015 | ✓ | ✓ |
| Danimarca | DK | N | P | ✓ | (50) | (200) | (100) | 41 | 21 | 41 | 9 | (×) | (×) |
| Estonia | EE | C | P | ✓ | 50 | 104 | 100 | 350 | 210 | 350 | 210 | ✓ | ✓ |
| Finlandia | FI | A | P | ✓ | 50 | 200 | 100 | 224 | 126 | 224 | 126 | ✓ | ✓ |
| Francia | FR | B | G | ✓ | 200 | 800 | 400 | 487 | 420 | 395 | 420 | × | ✓ |
| Germania | DE | B | G | ✓ | 200 | 802 | 400 | 520 | 363 | 0 | 0 | × | × |
| Grecia | EL | A | P | ✓ | 50 | 106 | 100 | 112 | 100 | 33 | 20 | × | × |
| Ungheria | HU | C | P | ✓ | 50 | 102 | 100 | 120 | 120 | 120 | 120 | ✓ | ✓ |
| Irlanda | IE | C | P | ✓ | 50 | 100 | 100 | 149 | 136 | 94 | 97 | × | × |
| Italia | IT | A | G | ✓ | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | ✓ | ✓ |
| Lettonia | LV | N | P | ✓ | (50) | (108) | (200) | 202 | 307 | 173 | 160 | (✓) | (✓) |
| Lituania | LT | C | P | ✓ | 50 | 102 | 100 | 104 | 100 | 92 | 91 | × | × |

| SM | L U | Modello FQMS (1) | D i m e n s i o n e (2) | S e p a r a z i o n e e s t a t e / i n v e r n o ? (3) | C a m p i o n i p e r q u a l i t à e p e r i o d o (4) | T o t a l e c a m p i o n i n e c e s s a r i (5) | | C a m p i o n i p r e l e v a t i (6) | | C a m p i o n i p r e l e v a t i p r e s s o s t a z i o n i d i s e r v i z i o (7) | | C o n f o r m i t à d e l c a m p i o n a m e n t o (8) | |
|-------------|--------|------------------------|---|---|---|--|-------|--|------|--|------|---|------|
| | | | | | | Ben. | Dsl. | Ben. | Dsl. | Ben. | Dsl. | Be n. | Dsl. |
| Lussemburgo | L U | N | P | ✓ | (50) | (200) | (100) | 89 | 98 | 81 | 98 | (×) | (×) |
| Malta | M T | N | P | ✓ | (50) | (100) | (100) | 32 | 27 | 21 | 18 | (×) | (×) |
| Paesi Bassi | N L | N | P | ✓ | (50) | (100) | (100) | 100 | 100 | 100 | 100 | (✓) | (✓) |
| Polonia | P L | B | P | ✓ | 200 | 216 | 206 | 265 | 295 | 265 | 295 | ✓ | ✓ |
| Portogallo | P T | C | P | ✓ | 50 | 108 | 100 | 254 | 122 | 200 | 100 | ✓ | ✓ |
| Romania | R O | B | P | ✓ | 100 | 216 | 200 | 224 | 222 | 224 | 222 | ✓ | ✓ |
| Slovacchia | S K | C | P | ✓ | 50 | 102 | 100 | 155 | 123 | 155 | 123 | ✓ | ✓ |
| Slovenia | S I | C | P | ✓ | 50 | 200 | 100 | 145 | 178 | 142 | 115 | × | ✓ |
| Spagna | E S | A | G | ✓ | 100 | 216 | 200 | 634 | 330 | 0 | 0 | × | × |
| Svezia | S E | N | P | ✓ | (50) | (104) | (100) | 672 | 756 | 0 | 0 | (×) | (×) |
| Regno Unito | U K | N | G | ✓ | (100) | (208) | (200) | 1369 | 2298 | 68 | 65 | (×) | (×) |

| # | 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 l'anno) G = Grande (totale vendite di combustibile per autotrazione > 15 milioni di t l'anno) |
| (3) | Separazione estate/inverno? | ✓: comunicazione di dati separati per periodi estivi e invernali; ×: comunicazioni dei risultati scaturiti dai campioni che fanno 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, 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, una stima dell'equivalente del numero minimo dei campioni (sulla base delle vendite di carburante) è indicata 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 complessivo dei campioni prelevati in stazioni di servizio o 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 corrispondono 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). |
| (8) | Conformità del campionamento | <p>✓ indica la conformità con il requisito del numero di campionamento secondo la norma EN 14274 e × indica la non conformità. Si noti che questo indica la conformità del campionamento complessivo di tutte le qualità di carburante; per la conformità del campionamento di una singola qualità di carburante, si rimanda alla relazione degli Stati membri. Laddove viene utilizzato un sistema nazionale di monitoraggio della qualità del combustibile, la conformità attesa per dimostrare l'equivalenza con la norma EN 14274 è indicata tra parentesi ().</p> <p>Nel caso in cui gli Stati membri non abbiano fornito una ripartizione dei siti di campionamento, non è possibile valutare la conformità del campionamento.</p> |
| | Ben. | Benzina |
| | Dsl. | Diesel |

5. CONFORMITÀ CON I VALORI LIMITE DELLA DIRETTIVA

5.1. Comunicazione dei dati riguardanti la benzina

Nel 2011 la maggior parte degli Stati membri ha fornito informazioni complete 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). A tal fine gli Stati membri sono tenuti a fornire tali informazioni all'interno del modulo standard; anche se ciò non costituisce un obbligo nell'ambito della comunicazione dei dati, è fondamentale per stabilire i livelli di conformità.

All'interno dell'UE i parametri che nel 2011 sono risultati con maggior frequenza non conformi alle specifiche sono stati i seguenti:

- la tensione di vapore nel periodo estivo è stata superata 106 volte nel 2011. Tuttavia, è sempre più evidente che molti casi di superamento sono il risultato di periodi di transizione quando i fornitori scambiano i carburanti delle specifiche estive per i carburanti delle specifiche invernali e viceversa;

- i campioni per l'indice RON o MON che sono risultati non conformi alle specifiche nel 2011 sono stati in totale 38.

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

5.2. Comunicazione dei dati riguardanti il combustibile diesel

Nel 2011 alcuni Stati membri non hanno fornito informazioni complete riguardo ai campioni risultati non conformi ai limiti di tolleranza. Dei 6 parametri esaminati per il diesel nel 2011, i seguenti sono risultati non conformi alle specifiche:

- il tenore di zolfo consentito di 10 ppm è stato superato complessivamente in 126 campioni. Tuttavia, il tenore medio di zolfo per tutti gli Stati membri rimane 5,8 ppm, ossia al di sotto del limite obbligatorio di 10 ppm;
- in totale, 19 campioni esaminati per i limiti di distillazione sono risultati non conformi alle specifiche.

5.3. Sintesi

La tabella 3 riassume la situazione relativa all'osservanza della direttiva da parte degli Stati membri nell'anno di riferimento 2011, in termini di risultati delle analisi dei campioni rispetto ai limiti di tolleranza e in relazione al formato e al contenuto delle relazioni. Fra le modifiche apportate alla direttiva, è stato inserito un paragrafo così formulato: "*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 delle azioni correttive e delle sanzioni imposte dalle autorità nazionali nei casi in cui si riscontrano campioni non conformi alle specifiche. Queste e altre note pertinenti ai sistemi di monitoraggio degli Stati membri sono state evidenziate e riportate più dettagliatamente nei capitoli dedicati ai singoli Stati membri della relazione.

In generale, dei 10 257 campioni analizzati per la benzina nel 2011, 211 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 2,0%. Dei 13 718 campioni esaminati per i 6 parametri obbligatori per il combustibile diesel nel 2011, 203 sono risultati non conformi ai limiti indicati — pari all'1,5% 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 e il numero di campioni.

Tabella 3: Quadro riassuntivo dell'osservanza degli Stati membri dell'obbligo di comunicazione per il 2011

| Stato membro | Inosservanza dei valori limite campioni non conformi (NC)/totale campioni | | | | Relazione incompleta parametri non misurati (NM)/totale | | | | Relazione tardiva |
|--------------|---|--------|--------|--------|---|--------|--------|--------|-------------------|
| | (1) | | (2) | | (3) | | | | |
| | Benzina | | Diesel | | Benzina | | Diesel | | (mesi) |
| | NC | Totale | NC | Totale | NM | Totale | NM | Totale | |
| AT | 6 | 153 | 8 | 150 | 0 | 19 | 0 | 6 | < 1 mese |
| BE | 70 | 2006 | 89 | 5325 | 1 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| BG | 27 | 473 | 19 | 496 | 5 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| CY | 21 | 233 | 6 | 140 | 0 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| CZ | 22 | 944 | 19 | 955 | 0 | 19 | 1 | 6 | Puntuale |
| DK | 0 | 41 | 0 | 21 | 0 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| EE | 9 | 350 | 0 | 210 | 0 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| FI | 1 | 224 | 0 | 126 | 1 | 19 | 1 | 6 | Puntuale |
| FR | 17 | 487 | 39 | 420 | 0 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| DE | 3 | 520 | 7 | 363 | 1 | 19 | 0 | 6 | < 2 mesi |
| EL | 0 | 112 | 0 | 100 | 1 | 19 | 0 | 6 | < 1 mese |
| HU | 4 | 120 | 1 | 120 | 1 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| IE | 1 | 149 | 1 | 136 | 0 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| IT | 0 | 200 | 0 | 200 | 7 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| LV | 0 | 202 | 0 | 307 | 0 | 19 | 0 | 6 | < 1 mese |
| LT | 0 | 104 | 0 | 100 | 1 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| LU | 5 | 89 | 1 | 98 | 1 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| MT | 5 | 32 | 3 | 27 | 1 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| NL | 0 | 100 | 0 | 100 | 1 | 19 | 1 | 6 | Puntuale |
| PL | 5 | 265 | 2 | 295 | 1 | 19 | 2 | 6 | Puntuale |
| PT | 5 | 254 | 2 | 122 | 0 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| RO | 1 | 224 | 0 | 222 | 1 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| SK | 3 | 155 | 4 | 123 | 1 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| SI | 0 | 145 | 2 | 178 | 1 | 19 | 1 | 6 | Puntuale |
| ES | 0 | 634 | 0 | 330 | 0 | 19 | 0 | 6 | < 1 mese |
| SE | 1 | 672 | 0 | 756 | 8 | 19 | 1 | 6 | Puntuale |
| UK | 5 | 1369 | 0 | 2298 | 0 | 19 | 0 | 6 | Puntuale |
| N. paesi | | | | | | | | | 27 |

(1) Inosservanza dei valori limite (livello di confidenza 95%)

Nei casi in cui i dati comunicati sono incompleti, non è possibile confermare il rispetto dei valori limite in tutti i campioni. Nei casi in cui in base ai dati trasmessi non è 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.

(2) Dati incompleti

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 risultati dai campioni e fornire tali risultati.

| Stato membro | Inosservanza dei valori limite campioni non conformi (NC)/totale campioni | | | | Relazione incompleta parametri non misurati (NM)/totale | | | | Relazione tardiva |
|--------------|---|--------|--------|--------|--|--------|--------|--------|-------------------|
| | (1) | | | | (2) | | | | (3) |
| | Benzina | | Diesel | | Benzina | | Diesel | | (mesi) |
| | NC | Totale | NC | Totale | NM | Totale | NM | Totale | |
| (3) | Relazione tardiva | | | | La direttiva 98/70/CE impone agli Stati membri di presentare le relazioni di monitoraggio entro e non oltre il 30 giugno di ogni anno. | | | | |

Un'altra parte importante della valutazione della qualità del carburante che viene immesso sul mercato in ciascuno Stato membro riguarda la conformità con i parametri specifici che devono essere controllati. Attualmente vi è una divergenza in alcuni Stati membri su tale questione. Nella relazione integrale per il 2011, *EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action*, la tabella che riassume i parametri non comunicati dagli Stati membri per ciascuna qualità di combustibile (*Table relating to the Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade*), indica il numero di parametri non misurati per Stato membro.

Anche considerando che tale situazione non rappresenti un problema per la valutazione della qualità generale del carburante in Europa, si tratta di un settore che deve essere migliorato nel 2012.

6. CONCLUSIONI

La qualità del combustibile ha un forte legame con le emissioni di CO₂ e la qualità dell'aria nonché con i costi e con la facilità con cui i fabbricanti di veicoli possono mantenersi nei limiti delle emissioni di sostanze inquinanti e di gas a effetto serra.

Il monitoraggio della qualità del combustibile effettuato nel 2011 ha messo in evidenza un generale rispetto delle specifiche stabilite dalla direttiva 98/70/CE per la benzina e il combustibile diesel e un numero contenuto di superamenti dei valori.

La revisione della norma EN 14274 offrirà ulteriori chiarimenti agli Stati membri e comporterà una maggiore coerenza nei dati disponibili per la valutazione dei vari parametri sulla qualità di carburante.

Gli Stati membri hanno dato prova di voler compiere sforzi per migliorare la loro comprensione dei requisiti di relazione e dei sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile.

Poiché i casi di superamento sono relativamente rari e la maggior parte degli Stati membri sta cercando 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 tuttavia a sollecitare gli Stati membri affinché rispettino pienamente le specifiche per evitare il ripetersi di simili problemi in futuro.