



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 18 dicembre 2012 (20.12)
(OR. en)**

17948/12

**ENV 959
ENER 545
ENT 317
TRANS 472
AGRI 877
POLGEN 215**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	14 dicembre 2012
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2012) 749 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 Nona relazione annuale (Anno di riferimento: 2010)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2012) 749 final.

All.: COM(2012) 749 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.12.2012
COM(2012) 749 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
Nona relazione annuale
(Anno di riferimento: 2010)**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'Unione europea Nona relazione annuale (Anno di riferimento: 2010)

SINTESI

La direttiva 98/70/CE¹ stabilisce, in base a considerazioni di carattere sanitario e ambientale, le specifiche tecniche minime per i combustibili da utilizzare nei veicoli azionati da motori ad accensione comandata o da motori ad accensione per compressione. Sotto il profilo ambientale, la qualità del carburante è importante poiché incide sulle emissioni inquinanti dei motori e, di conseguenza, sulla qualità dell'aria, nonché sui costi e sulla facilità con cui i fabbricanti possono raggiungere i limiti di inquinamento e di emissioni di gas ad effetto serra auspicati.

Il mancato rispetto di tali specifiche può comportare un aumento delle emissioni (ad esempio un eccesso di composti ossigenati può aumentare le emissioni di NO_x) e danneggiare il motore e i sistemi di post-trattamento dei gas di scarico (ad esempio l'eccesso di zolfo che danneggia i catalizzatori) provocando un conseguente aumento dell'inquinamento nell'atmosfera. Per assicurare il rispetto degli standard di qualità del combustibile obbligatori previsti dalla direttiva, gli Stati membri sono tenuti a introdurre sistemi di controllo della qualità dei combustibili.

L'articolo 8 della direttiva 98/70/CE impone alla Commissione di pubblicare ogni anno una relazione sulla qualità dei combustibili nei diversi Stati membri. La presente nona relazione della Commissione riassume i dati forniti dagli Stati membri sulla qualità della benzina e del combustibile diesel, nonché sui volumi di carburante venduti nel 2010. Tutti gli Stati membri hanno presentato una relazione completa per il 2010. Alcuni Stati membri hanno trasmesso i dati dopo la scadenza fissata al 30 giugno.

La puntualità nella presentazione delle relazioni è lievemente peggiorata rispetto al 2009. Diciassette Stati membri hanno trasmesso la loro relazione per il 2010 prima della scadenza annuale; delle restanti dieci relazioni, cinque sono state ricevute 3 mesi o più oltre il termine.

Il controllo della qualità dei combustibili effettuato nel 2010 ha messo in evidenza un generale rispetto delle specifiche stabilite dalla direttiva 98/70/CE per la benzina e il combustibile diesel. Per quanto riguarda la benzina, i principali parametri per i quali si è verificato un superamento sono stati il numero di ottano ricerca/motore (RON/MON)², la

¹ Direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio, GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

² Il RON (Research Octane Number o numero di ottano ricerca) è una misura quantitativa del rapporto di compressione massimo in presenza del quale la benzina può essere utilizzata in un motore senza che all'interno dello stesso si produca un'autocombustione della miscela. L'autocombustione porta ad un

tensione di vapore nel periodo estivo³, la distillazione/evaporazione a 100/150 °C⁴ e il tenore massimo di zolfo. Per i combustibili diesel, i principali parametri per i quali si è verificato un superamento dei valori limite sono stati il tenore di zolfo, il punto di distillazione del 95% e il numero di cetano.

Poiché i casi di superamento sono relativamente rari e la maggior parte degli Stati membri sta cercando di rimuovere dal mercato i combustibili 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.

Un basso tenore di zolfo contribuisce alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e all'introduzione di nuove tecnologie per i motori. Il 1° gennaio 2009 sono entrate in vigore nuove specifiche per i combustibili per autotrazione, che limitano il tenore di zolfo di tutti i combustibili per autotrazione nell'UE a 10 ppm (combustibili senza zolfo). Nel 2010, che rappresenta il secondo anno di riferimento dall'introduzione di tale limitazione, il tenore medio di zolfo è rimasto inferiore a tale livello, come indicato nella tabella 1:

Tabella 1: Tendenza annuale del tenore medio di zolfo nella benzina e nel combustibile diesel

UE	Tenore medio di zolfo, ppm*								
Carburante/Anno	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2008***	2009***	2010
<i>Benzina</i>	51	37	38	19	18	18	14	6	6
<i>Diesel</i>	169	125	113	25	22	23	18	8	7,5

*Esclusa la Francia, che non ha comunicato i dati nazionali per il 2003, il 2004 e il 2005.

**Esclusa Malta, che non ha comunicato i dati nazionali per il 2006.

***Escluso il Lussemburgo, che non ha comunicato i dati nazionali per il 2007, 2008 o, in modo completo, per il 2009.

I sistemi di controllo della qualità dei combustibili differiscono notevolmente da un paese all'altro; i requisiti stabiliti dalla direttiva dovrebbero tuttavia promuovere l'omogeneità nei sistemi di controllo nazionali e migliorare la qualità dei dati forniti.

2. INTRODUZIONE

Le specifiche relative alla benzina e al diesel commercializzati nell'Unione europea sono stabilite nella direttiva 98/70/CE. La direttiva prevede che gli Stati membri presentino sintesi dei dati relativi alla qualità dei carburanti commercializzati nel loro territorio. A partire dal 2004, gli Stati membri sono tenuti a presentare le relazioni sui controlli effettuati attenendosi

consumo eccessivo di carburante e ad un aumento delle emissioni di composti organici volatili e di monossido di carbonio.

³ La tensione di vapore è una misura della tendenza del carburante a evaporare. Viene regolamentata nella stagione estiva perché le temperature in quel periodo dell'anno possono provocare maggiori emissioni di composti organici volatili, che sono i precursori dell'ozono troposferico. Il superamento dei valori provocherebbe un aumento delle emissioni di composti organici volatili.

⁴ La distillazione è un parametro che determina la percentuale di combustibile che evapora a 100 °C e a 150 °C e limita la gamma di componenti più leggeri che si possono miscelare con la benzina. Il superamento dei limiti potrebbe provocare ostruzioni dell'uscita di vapore e problemi nella guida.

alla norma europea EN 14274⁵, o ad altri sistemi di analoga affidabilità. L'articolo 8 della direttiva 98/70/CE, modificato dall'articolo 1, paragrafo 5, della direttiva 2003/17/CE, impone alla Commissione di pubblicare i risultati delle relazioni dei singoli Stati membri sulla qualità dei combustibili. Per dare seguito a tale obbligo, questa nona relazione della Commissione fornisce una sintesi dei dati relativi alla qualità della benzina e del combustibile diesel, nonché ai volumi di carburante commercializzati nell'UE nel corso del 2010. Le relazioni relative agli anni precedenti sono disponibili sul sito web della Commissione⁶.

3. SISTEMI NAZIONALI DI CONTROLLO

La decisione 2002/159/CE della Commissione e la norma europea EN 14274 hanno rafforzato l'utilità delle informazioni e facilitato l'analisi delle tendenze relative ai combustibili nell'UE. La qualità dei sistemi di controllo e delle informazioni fornite nelle relazioni, così come il livello di conformità ai valori limite, sono in continuo miglioramento. Cionondimeno devono essere ancora migliorati i seguenti aspetti fondamentali:

Gli Stati membri sono invitati a continuare a migliorare la puntualità delle comunicazioni.

Diversi Stati membri non completano un campionamento sufficiente per tutti i combustibili o non effettuano un sufficiente numero di campionamenti nelle stazioni di rifornimento (rispetto ai campionamenti effettuati nei depositi/raffinerie) per conformarsi alle prescrizioni della norma europea EN 14274⁷ (cfr. tabella 4).

Quando gli Stati membri utilizzano i propri sistemi nazionali, essi devono essere descritti in modo completo al fine di verificarne la conformità alla norma europea. La descrizione deve indicare l'equivalenza del sistema di controllo, in termini di affidabilità statistica, alla norma EN 14274.

Le relazioni degli Stati membri sono valutate in base ai periodi stagionali adeguati per garantirne la comparabilità a livello dell'UE. Se uno Stato membro opta per un periodo stagionale diverso da quello specificato, deve fornire informazioni adeguate nell'allegato nazionale facente parte della relazione sul controllo della qualità dei combustibili.

4. DATI RELATIVI AL 2010

4.1 Qualità e volume dei combustibili

Contrariamente agli anni precedenti, il nuovo limite del tenore di zolfo di 10 ppm (introdotto nel 2009) per tutti i combustibili per autotrazione ha accelerato il passaggio dalla benzina 95 RON (<50 mg/kg) alla benzina 95 RON (<10 mg/kg). Riguardo al numero di ottani, nel 2010 il 67% delle vendite di benzina era costituito da RON 95. Delle restanti vendite, il 27% era costituito da 95=<RON<98, il 5% circa da RON 98 e l'1% da RON 91.

Figura 1: Ripartizione (in %) delle vendite di carburanti nell'UE per tipo di carburante nel 2010*

⁵ EN 14274:2003 — Combustibili per autotrazione — Valutazione della qualità della benzina e del gasolio — Sistema di monitoraggio della qualità del combustibile (FQMS).

⁶ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

⁷ Cfr. il punto 5 per maggiori dettagli.

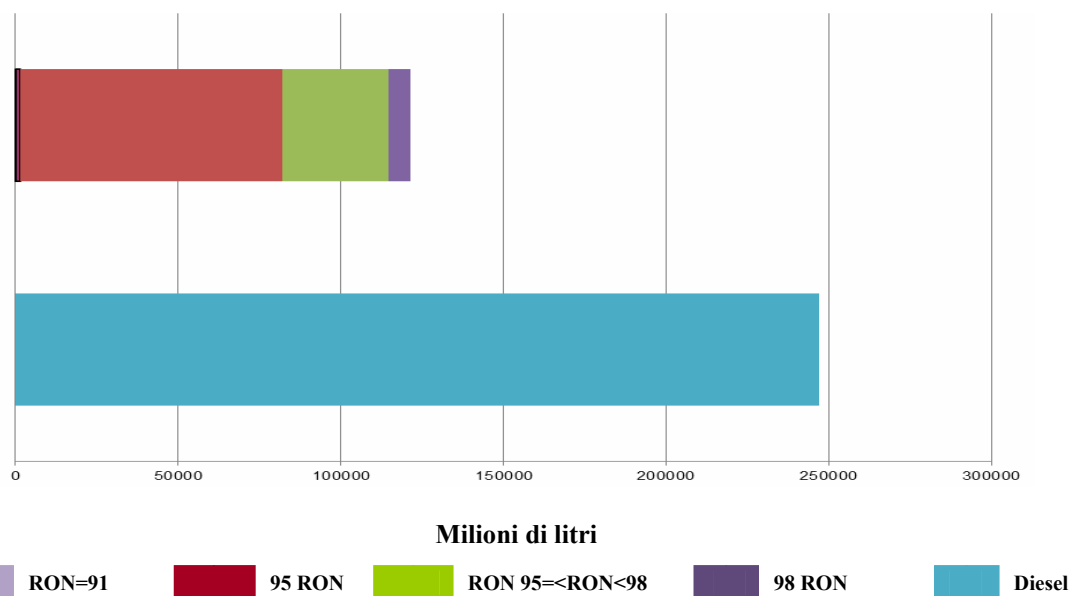


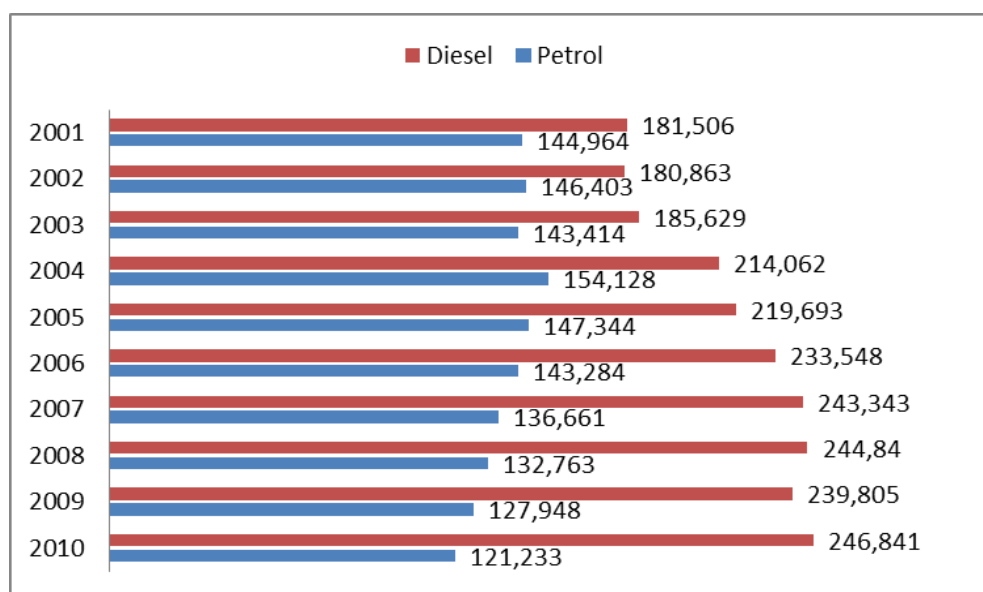
Tabella 2: Sintesi 2010 per tipo di carburante

Carburante	Milioni di litri	Quota di mercato UE
Benzina senza piombo RON minimo=91	1,618	1%
Benzina senza piombo RON minimo=95	80,308	67%
Benzina senza piombo 95≤RON<98	32,898	27%
Benzina senza piombo RON≥98	6,409	5%
Totale benzina	121,233	100,0%
Diesel (tenore di zolfo<10 ppm)	246,841	100,0%
Totale diesel	246,841	100,0%

Tendenze temporali delle vendite di carburanti nell'UE

La figura 2 illustra l'evoluzione del consumo di carburanti nell'UE per gli ultimi dieci anni e mostra un netto aumento del consumo di combustibile diesel rispetto alla benzina.

Figura 2: Evoluzione del consumo di carburanti nell'UE



Milioni di litri

Esclusa la Francia per il 2003, il 2004 e il 2005 poiché non ha comunicato i dati; esclusi il Lussemburgo per il 2007, il 2008 e il 2009 e Malta per il 2006 e il 2009, poiché non hanno trasmesso le relazioni.

Vendite di carburanti nell'UE27 per tipo di carburante

La tabella 3 riporta i consumi di carburanti per tipo e per Stato membro nel 2010:

Tabella 3: Consumo di carburante per tipo e per Stato membro

Tipo di carburante	Vendite di benzina (milioni di litri)				Vendite di diesel (milioni di litri)	
	min. RON=91	min. RON=95	95 ≤ RON < 98	RON ≥ 98	Totale benzina	Totale diesel
Austria	150	—	2,251	64	2,465	7,437
Belgio	—	1,251	—	363	1,614	7,733
Bulgaria	—	847	—	—	847	2,168
Cipro	—	479	—	47	526	428
Repubblica ceca	5	2,459	2,459	49	2,513	4,637
Danimarca	517	1,570	—	3	2,090	3,101
Estonia	—	—	338	33	370	572
Finlandia	—	2,075	162	—	2,237	2,790
Francia	—	8,677	—	2,202	10,880	39,749
Germania	943	—	24,901	740	26,584	38,356
Grecia	—	4,634	220	153	5,006	2,977
Ungheria	—	1,743	—	47	1,790	3,274
Irlanda	—	1,974	—	—	1,974	2,672
Italia	—	11,678	—	—	11,678	30,238
Lettonia	—	—	347	29	376	801
Lituania	—	385	—	9	526	1,190

Lussemburgo	1	373	—	92	466	1,894
Malta	—	—	91	10	100	120
Paesi Bassi	—	5,496	—	75	5,571	7,634
Polonia	—	5,138	—	513	5,652	13,896
Portogallo	—	—	1,703	187	1,889	5,898
Romania	—	—	1,274	793	2,067	4,997
Slovacchia	—	781	—	19	800	1,281
Slovenia	—	—	660	79	739	1,419
Spagna	—	6,908	—	766	7,674	31,540
Svezia	—	4,394	—	138	4,533	5,164
Regno Unito	—	19,444	953	—	20,396	24,876

La tabella 3 mostra il volume delle vendite di carburanti per ciascuno Stato membro e per tipo di carburante. Si possono notare alcune tendenze generali:

- Il combustibile diesel domina il mercato in tutti gli Stati membri, tranne due.
- Il Belgio dimostra la più spiccata dipendenza da combustibile diesel, che domina le vendite di carburanti con una quota di mercato dell'82,7% — la percentuale più elevata di tutti gli Stati membri.
- Il massimo volume di vendite di carburanti nel 2010 si è registrato in Germania, con il 17,6% delle vendite complessive di carburanti dell'UE e una quota benzina/diesel del 21,9% per la benzina e del 15,5% per il diesel. Al secondo posto per rilevanza del mercato è la Francia con il 13,8% delle vendite di carburanti nell'UE e una quota per benzina e diesel rispettivamente del 9,0% e del 16,1%, mentre le vendite di carburanti nel Regno Unito sono state pari al 12,3% di tutte le vendite di carburanti, con una ripartizione del 16,8% (benzina) e del 10,1% (diesel).

Analogamente al periodo 2001-2009, Francia, Germania, Italia, Spagna e Regno Unito hanno registrato le maggiori vendite di carburanti nel 2010.

A partire dal 2001 si è registrata una maggiore omogeneità per quanto riguarda il numero delle qualità di carburanti che risultano disponibili nei vari paesi dell'UE. Per la benzina, la distinzione tra le qualità è sostanzialmente basata sui livelli di ottano (categoria RON). Nel 2010 solo sei Stati membri hanno riferito di disporre di tre qualità di benzina, mentre gli altri disponevano di due sole qualità (nessuno Stato membro ha segnalato la disponibilità di una sola qualità di benzina).

Prima del 2009 erano disponibili due qualità di combustibile diesel per autoveicoli stradali: a basso tenore di zolfo e senza zolfo (vale a dire concentrazioni di zolfo inferiori a 10 ppm). Come previsto, e come confermato dai dati del 2010, tutti gli Stati membri sono passati a combustibili diesel privi di zolfo al 100%, conformemente al limite obbligatorio del tenore di zolfo; di conseguenza, il numero di qualità di combustibile diesel si è ridotto a uno.

5. CAMPIONAMENTO E COMUNICAZIONE DEI DATI

La norma EN 14274 contiene precise prescrizioni sul numero e sul luogo dei campioni da prelevare e riportare nelle relazioni degli Stati membri sulla qualità dei carburanti. Tale norma elenca una serie di fattori da prendere in considerazione nella valutazione del sistema di campionamento: ad esempio, il numero di raffinerie che riforniscono il mercato, il numero di qualità di carburanti disponibili e il numero di qualità e di fonti di carburanti importati. La norma specifica un numero minimo di campioni per ciascuna qualità di carburante, per il periodo invernale e il periodo estivo. Negli anni precedenti sono emerse alcune incertezze negli Stati membri circa i requisiti del campionamento — tuttavia, le quantità dei campioni e la divisione dei dati tra periodo estivo e invernale sono migliorate negli ultimi anni.

La tabella 4 fornisce una ripartizione del campionamento e della comunicazione dei dati dei singoli Stati membri nel 2010. Il totale dei campioni minimi necessari è calcolato ove lo Stato membro ha utilizzato un modello statistico come indicato nella norma EN 14274, dato che il requisito minimo di campioni è noto per ciascun modello⁸. La tabella fornisce inoltre una ripartizione del totale dei campioni prelevati e del campionamento effettuato nelle stazioni di servizio. Non tutti gli Stati membri hanno fornito questa ripartizione nel 2010 (Svezia, Regno Unito, Spagna, Germania e Lettonia). La norma EN 14274 specifica che il requisito minimo di campionamento dovrebbe 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.

Per gli Stati membri che hanno riferito di utilizzare un "sistema nazionale di controllo"⁹ è stata compiuta una valutazione dei requisiti equivalenti di campionamento minimo sulla base delle dimensioni del paese e altri dettagli forniti. Quando è noto il luogo di prelievo dei campioni, è possibile determinare se i quantitativi di campioni siano o meno conformi alla norma EN 14274.

Sette Stati membri (che utilizzano un sistema basato sulla norma EN 14274 o un sistema nazionale di controllo) non hanno soddisfatto pienamente i requisiti della norma. Ciò è dovuto

⁸ La norma EN 14274 stabilisce un numero minimo di campionamenti per ciascun combustibile (in funzione del modello statistico utilizzato e della percentuale delle vendite) nonché un numero minimo di campioni da prelevare per qualità di carburante:

Campioni per qualità e per periodo invernale ed estivo*

Modello	Paese di piccole dimensioni	Paese di grandi dimensioni
Modello statistico A della norma EN 14274	50	100
Modello statistico B della norma EN 14274	100	200
Modello statistico C della norma EN 14274	50	—
Sistema nazionale	—	—

* I requisiti di campionamento annuale sono, pertanto, il doppio dei valori della tabella per qualità di carburante.

⁹ I "sistemi nazionali di controllo" sono consentiti dalla direttiva a condizione che l'affidabilità dei risultati sia pari a quella della norma EN 14274.

ai luoghi in cui sono stati prelevati i campioni e anche al numero di campioni raccolti; tuttavia, questi problemi non compromettono l'efficacia e l'affidabilità dei risultati comunicati alla Commissione.

La Commissione sta attualmente lavorando con gli Stati membri per chiarire le ragioni di tali scostamenti e si sta impegnando per garantire che questa situazione sarà migliorata in futuro.

La tabella 4 indica il numero minimo di campioni richiesto da prelevare dalle stazioni di servizio perché i vari Stati membri possano essere considerati conformi alla direttiva.

Tabella 4: 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

Stato membro		Modello FQMS (1)	Dimensioni (2)	Separazione estate/inverno? (3)	Campioni per qualità per periodo (4)	Totale campioni necessari (5)		Campioni prelevati (6)		Campioni prelevati presso stazioni di servizio (7)	
						Ben-zina	Die-sel	Ben-zina	Die-sel	Ben-zina	Die-sel
Austria	AT	C	P	✓	50	102	100	203	100	203	100
Belgio	BE	N	P	✓	100	400	200	2133	4985	2133	4958
Bulgaria	BG	B	P	✓	100	200	200	427	468	418	456
Cipro	CY	C	P	✓	50	100	100	293	167	149	167
Repubblica ceca	CZ	C	P	✓	50	101	100	730	842	747	877
Danimarca	DK	N	P	✓	50	201	100	42	22	42	22
Estonia	EE	C	P	✓	50	103	100	350	200	350	200
Finlandia	FI	A	P	✓	50	103	100	185	162	140	117
Francia	FR	B	G	✓	200	416	400	827	395	827	395
Germania	DE	N	G	✓	200	405	400	417	305	—	—
Grecia	EL	A	P	✓	50	105	100	250	120	29	17
Ungheria	HU	C	P	✓	50	101	100	120	120	120	120
Irlanda	IE	C	P	✓	50	100	100	144	126	92	92
Italia	IT	A	G	✓	100	200	200	200	200	100	100
Lettonia	LV	N	P	✓	100	400	200	438	674	—	—
Lituania	LT	C	P	✓	50	101	100	104	100	97	95
Lussemburgo	LU	C	P	✓	50	104	100	47	75	43	71
Malta	MT	N	P	✓	100	209	200	49	43	39	30
Paesi Bassi	NL	A	P	✓	50	100	100	100	100	100	100
Polonia	PL	B	G	✓	200	408	400	291	229	291	229
Portogallo	PT	N	P	✓	100	209	200	236	118	200	100
Romania	RO	B	P	✓	100	400	200	360	210	360	210
Slovacchia	SK	C	P	✓	50	101	100	168	137	168	137
Slovenia	SI	C	P	✓	50	103	100	149	181	145	115
Spagna	ES	N	G	✓	200	409	400	520	264	—	—
Svezia	SE	N	P	✓	100	203	200	553	620	—	—
Regno Unito	UK	N	G	✓	200	404	400	2195	2428	—	—

6. OSSERVANZA DELLA DIRETTIVA 98/70/CE NEL 2010

6.1 Benzina

Nel 2010 la maggior parte degli Stati membri ha fornito informazioni complete sulla conformità dei campioni di benzina. Al fine di determinare 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. Nel 2010 sono stati raccolti 11 531 campioni per la benzina e 13 391 per il combustibile diesel.

I parametri che con maggior frequenza sono risultati non conformi alle specifiche all'interno dell'Unione nel 2010 sono stati i seguenti:

- La tensione di vapore nel periodo estivo è stata superata 215 volte nel 2010, pari all'1,85% della totalità dei campioni. Tuttavia, sta diventando evidente che molti casi di superamento sono il risultato di combustibili 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 2010 sono stati in totale 59, pari allo 0,5% della totalità dei campioni.
- Il tenore di zolfo massimo di 10 ppm è stato superato in 34 campioni, pari allo 0,29% della totalità dei campioni, con il valore più elevato di 45,9 mg/kg. Tuttavia, il tenore medio di zolfo per tutti gli Stati membri rimane al di sotto del limite obbligatorio di 10 ppm, a 5,8 ppm.

I Paesi Bassi non hanno fornito informazioni complete riguardo ai campioni trovati non conformi ai limiti di tolleranza e la Germania non è stata in grado di fornire i dettagli di alcuni valori non conformi per la benzina 91 RON.

6.2 Diesel

Nel 2010 solo due Stati membri non hanno fornito i dati relativi ai campioni che sono risultati non conformi alle specifiche per il diesel (Lettonia e Paesi Bassi — in cui almeno un campione di carburante testato in ciascuno Stato membro ha superato i limiti di tolleranza). Dei cinque parametri testati per il diesel nel 2010, i seguenti sono risultati non conformi alle specifiche:

- Nonostante il tenore medio di zolfo nell'UE rimanga al di sotto del limite obbligatorio di 10 ppm — a 6,5 ppm —, 169 campioni, pari all'1,26% della totalità dei campioni, sono risultati non conformi, con i seguenti valori estremi:
 - un valore massimo di 500 mg/kg in Bulgaria (dove il fornitore è stato multato per il campione di carburante non conforme);
 - uno o più campioni in Polonia sono risultati non conformi — con un valore massimo del contenuto di zolfo di 455 mg/kg. In Polonia è stato rinvenuto combustibile con un contenuto di zolfo estremamente elevato, che è stato ritirato dal mercato. Le autorità polacche hanno inoltre notificato la non conformità del combustibile all'Ufficio di controllo fiscale e doganale e all'Ispettorato regionale per la protezione dell'ambiente;

- 294 mg/kg in Romania (non è stato fornito alcun dettaglio riguardo alle misure adottate);
 - 94,2 mg/kg a Cipro — dove la contaminazione nella stazione di servizio è risultata essere il risultato di miscelazione di combustibile diesel automobilistico con gasolio per riscaldamento. Contro il distributore di benzina è stata promossa un'azione penale.
- In totale, 38 campioni hanno superato i limiti di distillazione nel 2010.
 - In totale, 4 campioni esaminati per il numero di cetano sono risultati non conformi alle specifiche.

6.3 Sintesi

La tabella 5 riassume la situazione relativa all'osservanza della direttiva 98/70/CE da parte degli Stati membri nell'anno di riferimento 2010, 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 98/70/CE (direttiva 2003/17/CE), 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".

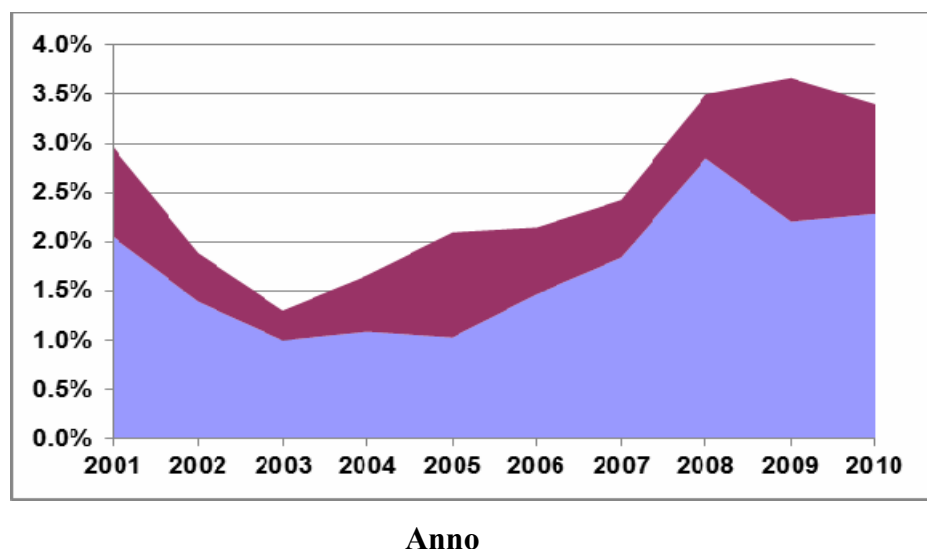
Alcuni Stati membri hanno fornito una spiegazione delle azioni correttive e delle sanzioni imposte dalle autorità nazionali nei casi in cui si riscontrano campioni non conformi alle specifiche.

In generale, degli 11 531 campioni analizzati per la benzina nel 2010, 411 sono risultati fuori specifica con limiti di tolleranza per uno o più parametri — che rappresentano un tasso di non conformità pari al 3,6%. Dei 13 391 campioni esaminati per i cinque parametri obbligatori per il combustibile diesel nel 2010, 211 sono risultati non conformi ai limiti indicati — che rappresentano l'1,6% di tutti i campioni riportati.

La percentuale di campioni risultati fuori specifica dipende dal 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, con gli Stati membri che utilizzano sistemi nazionali di controllo che potrebbero non essere equivalenti alla norma EN 14274, è necessario considerare anche la mancata conformità all'interno dell'Unione ponderata secondo il volume e il numero di campioni. La figura 3 fornisce la percentuale di non conformità ponderata in base al volume delle vendite e al numero di campioni e mostra una tendenza al rialzo per il 2010.

Figura 3: Tendenze temporali dei casi di mancata conformità al valore limite per benzina e combustibile diesel

Mancata conformità in % ponderata
per volume di vendite di carburanti



Diesel

Benzina

*Esclusa la Francia per il 2003, il 2004 e il 2005, poiché non ha comunicato i dati; esclusi il Lussemburgo per il 2007, il 2008 e il 2009 e Malta per il 2006 e il 2009, poiché non hanno trasmesso le relazioni.

Tabella 5: Quadro riassuntivo dell'osservanza della direttiva 98/70/CE da parte degli Stati membri (dati relativi al 2010).

Stato membro	Inosservanza dei valori limite campioni non conformi (NC) / totale campioni				Relazione incompleta parametri non misurati (NM) / totale				Relazione in ritardo
	(1)				(2)				(3)
	Benzina		Diesel		Benzina		Diesel		(mesi)
NC	Totale	NC	Totale	NM	Totale	NM	Totale		
AT	6	203	3	100	0	18	0	5	<1
BE	103	2133	79	4985	0	18	0	5	Puntuale
BG	39	427	56	468	3	18	0	5	Puntuale
CY	41	293	1	167	0	18	0	5	<1
CZ	>61	730	29	842	0	18	0	5	Puntuale
DK	0	42	0	22	0	18	0	5	Puntuale
EE	17	350	3	200	0	18	0	5	Puntuale
FI	0	185	1	162	0	18	0	5	Puntuale
FR	56	827	10	395	0	18	1	5	Puntuale
DE	>7	417	1	305	0	18	0	5	<4
EL	0	250	0	120	0	18	0	5	<1
HU	0	120	0	120	0	18	0	5	Puntuale
IE	15	144	1	126	0	18	0	5	Puntuale

Stato membro	Inosservanza dei valori limite campioni non conformi (NC) / totale campioni				Relazione incompleta parametri non misurati (NM) / totale				Relazione in ritardo
	(1)				(2)				(3)
	Benzina		Diesel		Benzina		Diesel		(mesi)
	NC	Totale	NC	Totale	NM	Totale	NM	Totale	
IT	2	200	0	200	1	18	0	5	<1
LV	0	438	0	674	0	18	0	5	Puntuale
LT	0	104	>1	100	0	18	0	5	Puntuale
LU	7	47	0	75	1	18	0	5	<1
MT	2	49	3	43	0	18	0	5	Puntuale
NL	>2	100	>1	100	0	18	0	5	<5
PL	15	291	3	229	0	18	0	5	Puntuale
PT	29	236	8	118	0	18	0	5	<1
RO	>5	360	11	210	0	18	0	5	<1
SK	0	168	7	137	0	18	0	5	Puntuale
SI	0	149	0	181	0	18	0	5	Puntuale
ES	6	520	0	264	0	18	0	5	<2
SE	0	553	0	620	6	18	0	5	Puntuale
UK	5	2195	0	2428	2	18	0	5	Puntuale
Paesi		18	18		5		1		10

#	Colonna	Note esplicative
(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)	Relazione incompleta	Alcuni parametri potrebbero essere campionati in quantità minori; tuttavia, tutti i parametri dovrebbero essere campionati per valutare in modo accurato la qualità dei combustibili. Gli Stati membri dovrebbero chiarire quando si sono ottenuti risultati dai campioni e fornire tali risultati.
(3)	Relazione in ritardo	La direttiva 98/70/CE impone agli Stati membri di presentare le relazioni relative ai controlli effettuati entro e non oltre il 30 giugno di ogni anno.

7. CONCLUSIONI

La qualità dei combustibili 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 ad effetto serra.

Il controllo della qualità dei carburanti effettuato nel 2010 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 molto contenuto di superamenti dei valori. La progressiva adozione della norma EN 14274 da parte degli Stati membri ha portato a una maggiore coerenza nei dati disponibili per la valutazione dei vari parametri sulla qualità di carburante e gli Stati membri hanno compiuto sforzi per migliorare la loro comprensione dei requisiti di relazione.

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 e affinché le relazioni siano trasmesse alla Commissione entro i termini richiesti.