



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 29 marzo 2012 (02.04)  
(OR. en)**

**8168/12**

<b>ENV</b>	<b>241</b>
<b>TRANS</b>	<b>100</b>
<b>ENT</b>	<b>79</b>
<b>ENER</b>	<b>122</b>

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

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

Data: 23 marzo 2012

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

---

n. doc. Comm.: COM(2012) 127 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  
Ottava relazione annuale (Anno di riferimento: 2009)

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2012) 127 final.

All.: COM(2012) 127 final



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.3.2012  
COM(2012) 127 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  
Ottava relazione annuale  
(Anno di riferimento: 2009)**

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

## Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'Unione europea Ottava relazione annuale (Anno di riferimento: 2009)

### SINTESI

La direttiva 98/70/CE<sup>1</sup> 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 ed 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 NOx) 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 ottava 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 2009. Tutti gli Stati membri, ad eccezione del Lussemburgo, che non era stato in grado di presentare una relazione nei due anni precedenti, hanno presentato una relazione completa per il 2009. Il Lussemburgo ha fornito dati relativi alle vendite di combustibile, ma non ha effettuato alcun campionamento nel corso del 2009, dunque la relazione risulta incompleta in base alle prescrizioni della direttiva. Nel 2010 è stato comunicato che il Lussemburgo ha iniziato a effettuare campionamenti.

La puntualità nella presentazione delle relazioni è migliorata considerevolmente nel 2009. Quattordici Stati membri hanno trasmesso la loro relazione per il 2009 prima della scadenza annuale; delle restanti tredici relazioni presentate, tutte tranne due sono state ricevute meno di un mese dopo il termine.

---

<sup>1</sup> 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.

Il controllo della qualità dei combustibili effettuato nel 2009 ha messo in evidenza un generale rispetto delle specifiche stabilite dalla direttiva 98/70/CE per la benzina e il combustibile diesel, e si è osservato nuovamente un numero limitato di casi di superamento dei valori limite. 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)<sup>2</sup>, la tensione di vapore nel periodo estivo<sup>3</sup>, la distillazione/evaporazione a 100/150 °C<sup>4</sup> 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. Essa continua tuttavia a sollecitare gli Stati membri affinché rispettino pienamente le specifiche per evitare il ripetersi di simili problemi in futuro. La Commissione continuerà a controllare che siano rispettati i requisiti di qualità dei combustibili stabiliti dalla direttiva.

Un basso tenore di zolfo contribuisce alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e all'introduzione di nuove tecnologie per i motori. Conformemente alla direttiva 2003/17/CE, 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 2009, che rappresenta il primo anno di riferimento dall'introduzione di tale limitazione, il tenore medio di zolfo è sceso ed è considerevolmente inferiore a quello riportato nel 2004, 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	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2008***	2009***
<i>Benzina</i>	68	51	37	38	19	18	18	14	6
<i>Diesel</i>	223	169	125	113	25	22	23	18	8

\*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

<sup>2</sup> 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 consumo eccessivo di carburante e ad un aumento delle emissioni di composti organici volatili e di monossido di carbonio.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> La distillazione è un parametro che determina la percentuale di carburante 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.

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 combustibile diesel commercializzati nell'Unione europea sono stabilite negli allegati della direttiva 98/70/CE. Dal 1° gennaio 2005 è in vigore una sola serie di specifiche relative ai combustibili. 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 alla norma europea EN 14274<sup>5</sup>, 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 ottava 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 2009. Le relazioni relative agli anni precedenti sono disponibili sul sito web della Commissione<sup>6</sup>.

## 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 effettuano un sufficiente numero di campionamenti per tutti i combustibili o nelle stazioni di rifornimento (rispetto ai campionamenti effettuati nei depositi/raffinerie) per conformarsi alle prescrizioni della norma europea EN 14274<sup>7</sup> (cfr. figura 2). Tali campioni dovrebbero aggiungersi al numero minimo di campioni previsto nelle stazioni di rifornimento. Quando gli Stati membri utilizzano i propri sistemi nazionali,

<sup>5</sup> EN 14274:2003 – Combustibili per autotrazione – Valutazione della qualità della benzina e del gasolio – Sistema di monitoraggio della qualità del combustibile (FQMS).

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

<sup>7</sup> La norma EN 14274 stabilisce un numero minimo di campionamenti per ciascun combustibile (in funzione del modello statistico utilizzato e della percentuale delle vendite). La norma stabilisce un numero minimo di campioni da prelevare per tipo di carburante:

Modello	Campioni per tipo e per periodo invernale e estivo*	
	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 tipo di combustibile.

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.

I dati numerici di base di taluni Stati membri mancano di coerenza. Tali errori non sono insormontabili ma ritardano il processo di informazione.

#### 4. DATI RELATIVI AL 2009

##### 4.1 Qualità e volume dei combustibili

Contrariamente agli anni precedenti, il nuovo limite del tenore di zolfo di 10 ppm 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 2009 il 64,4% delle vendite di benzina era costituito da RON 95. Delle restanti vendite di benzina nell'UE, il 28,3% era costituito da 95=<RON<98, il 5,8% da RON 98 e una piccola quantità (1,5%) da RON 91. Cfr. la figura 1 e la tabella in allegato per maggiori informazioni per Stato membro.

**Figura 1: Ripartizione (in %) delle vendite di carburanti nell'UE per tipo di carburante nel 2009\***

Vendite di benzina		2009	Vendite di diesel		2009
	<u>Carburante</u>			<u>Carburante</u>	
1	Benzina senza piombo RON minimo=91	0,0%	13	Diesel	0,0%
2	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 50 ppm)	0,0%	14	Diesel (tenore di zolfo < 50 ppm)	0,0%
3	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 10 ppm)	1,5%	15	Diesel (tenore di zolfo < 10 ppm)	100,0%

4	Benzina senza piombo RON minimo=95	0,0%		
5	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 50 ppm)	0,0%		
6	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 10 ppm)	64,4%		
7	Benzina senza piombo 95=<RON<98	0,0%		
8	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	0,0%		
9	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	28,3%		
10	Benzina senza piombo RON>=98	0,0%		
11	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	0,0%		
12	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	5,8%		

Analogamente al periodo 2001–2008, Francia, Germania, Italia, Spagna e Regno Unito hanno registrato le maggiori vendite di carburante nel 2009 (cfr. figura 4). Le vendite di combustibile diesel sono preponderanti in quasi tutti gli Stati membri; esistono tuttavia differenze significative in termini di vendite di benzina e combustibile diesel.

A decorrere 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 (cfr. figura 5). La distinzione tra le qualità è sostanzialmente basata sui livelli di ottano (categoria RON). Nel 2009 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 solo due qualità di diesel per autoveicoli stradali nell'Unione europea, a basso tenore di zolfo e senza zolfo. Come previsto, gli Stati membri sono passati a combustibili diesel privi di zolfo al 100%, in tempo per il nuovo limite obbligatorio del tenore di zolfo.

La figura 6 presenta il tenore medio di zolfo delle diverse qualità di benzina e combustibile diesel per ogni Stato dell'UE. Il tenore medio di zolfo del gasolio a Cipro, nella Repubblica ceca, in Bulgaria, in Slovacchia e in Romania supera il nuovo limite obbligatorio di 10 ppm per la benzina e il diesel.



**Figura 2: Numero di campioni prelevati nell'ambito del controllo della qualità dei carburanti nell'UE nel 2009 (numero medio di campioni per qualità di carburante)**

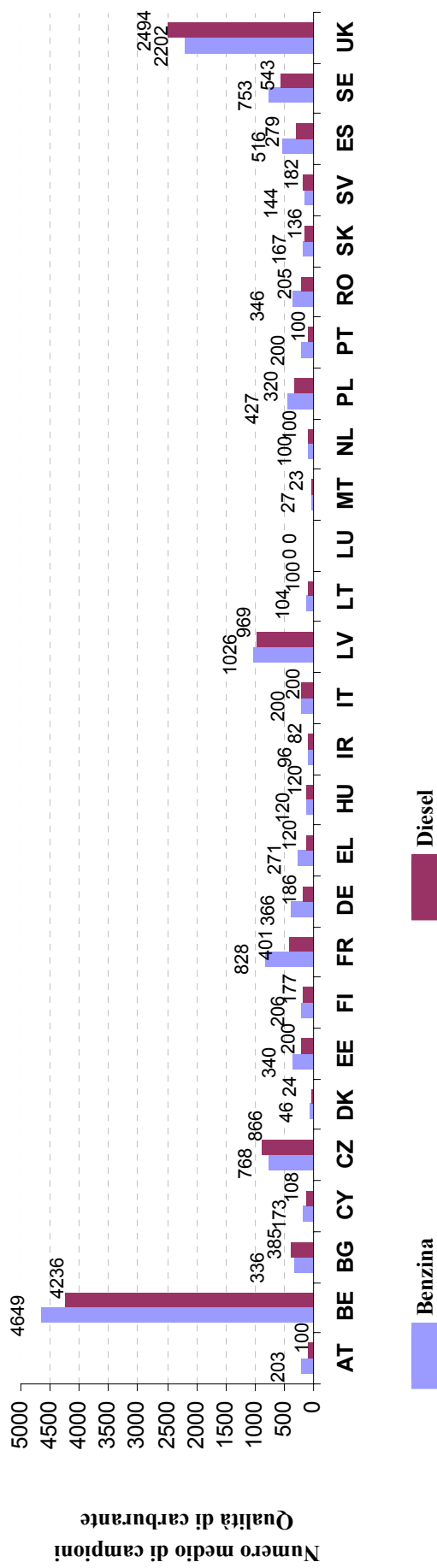


Figura 3: Numero di campioni per milioni di litri prelevati nel 2009 (per Stato membro) (%)

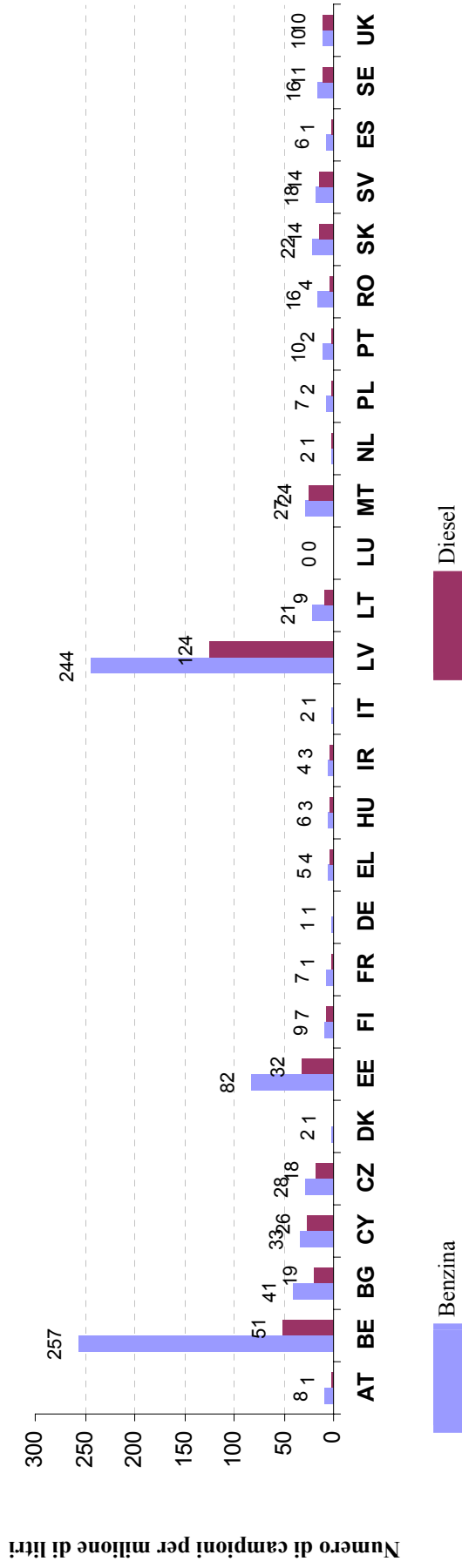


Figura 4: Vendite nazionali di carburanti nell'UE per tipo di carburante nel 2009 (in milioni di litri)

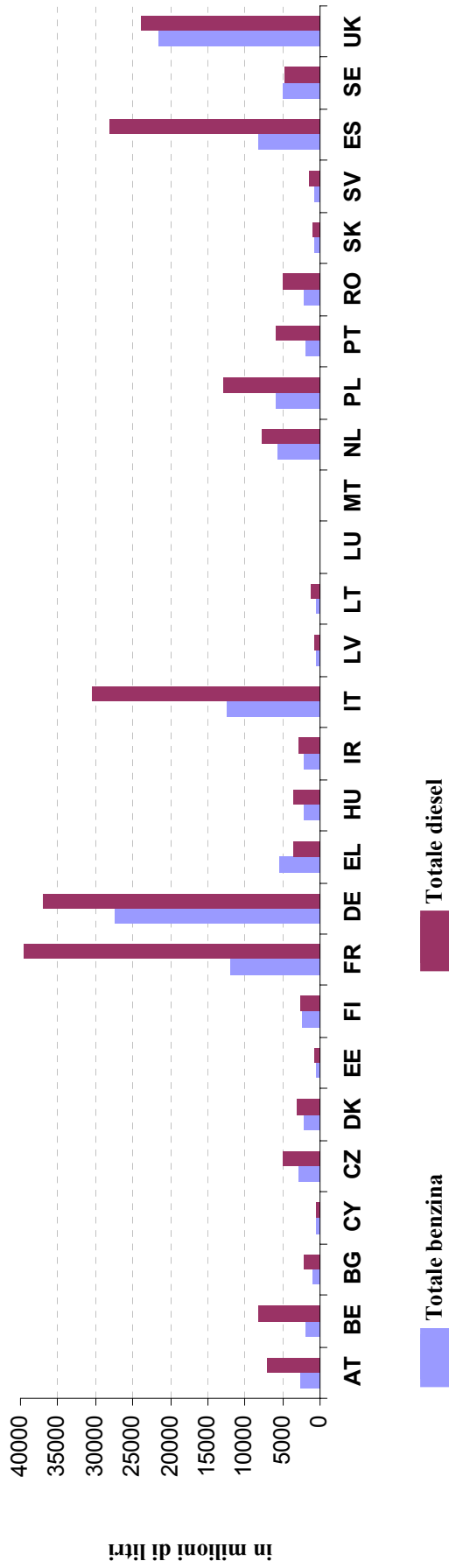
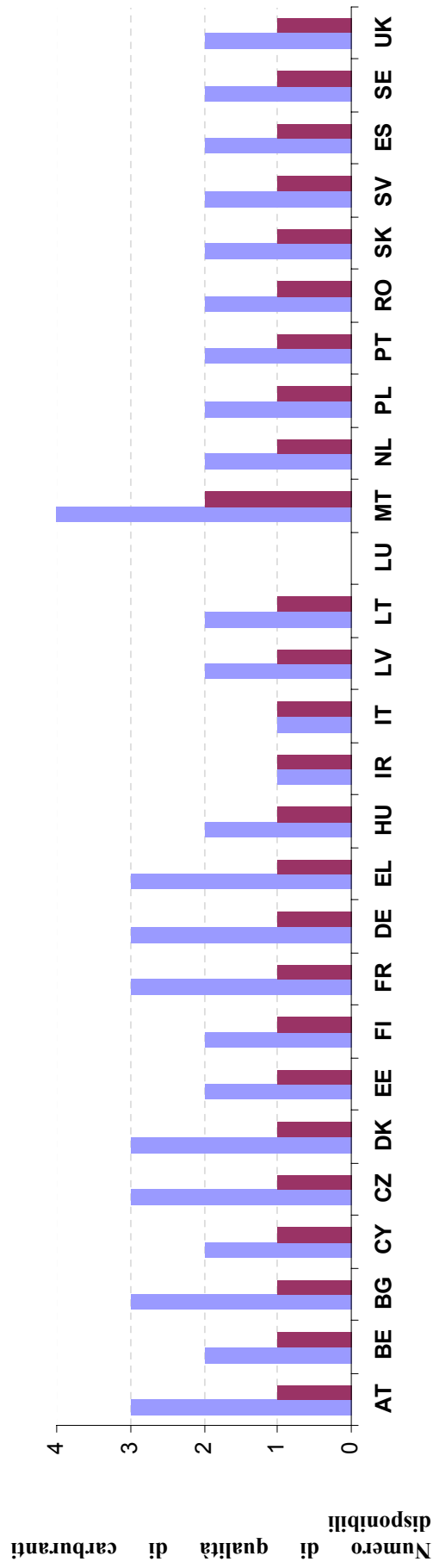
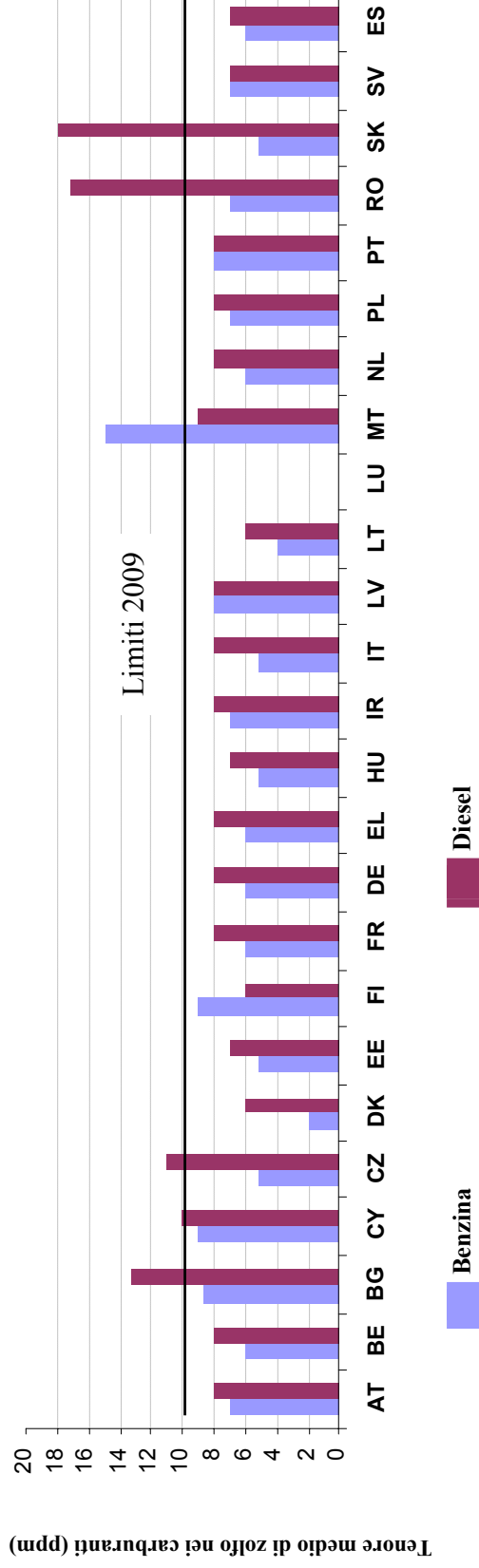


Figura 5: Numero di qualità di carburanti disponibili a livello nazionale nell'UE nel 2009



Numero di qualità di benzina      Numero di qualità di diesel

Figura 6: Percentuali del tenore medio di zolfo delle varie qualità di benzina e combustibile diesel nell'UE nel 2009



Nota: diversi Stati membri superano il limite del tenore di zolfo nel combustibile diesel. In tutti i casi questo è il risultato di uno scarso numero di campionamenti aventi tuttavia un valore molto elevato. Le cause sono state identificate e corrette in modo appropriato. Tale tendenza dovrebbe essere strettamente controllata nel futuro, dato che questo è il primo anno in cui il tenore di zolfo è stato ridotto al limite di 10 ppm.

## 4.2 Osservanza della direttiva 98/70/CE nel 2009

La tabella 2 riassume la situazione relativa all'osservanza della direttiva 98/70/CE da parte degli Stati membri nel 2009. Vengono indicati i risultati delle analisi dei campioni rispetto ai valori limite e alla conformità del formato e del contenuto per la presentazione dei dati. Come nel periodo 2001–2008, alcuni Stati membri hanno fornito informazioni incomplete e/o in ritardo, pregiudicando la qualità della valutazione di conformità.

Ai sensi dell'articolo 9 *bis*, è compito degli Stati membri determinare le sanzioni da irrogare in caso di violazione della direttiva. Le azioni intraprese nei casi di mancata conformità al valore limite sono descritte, ove tali dati siano stati comunicati, nei capitoli dedicati ai singoli paesi della relazione dettagliata per il 2009<sup>8</sup>.

Venti Stati membri hanno fornito una relazione completa su tutti i parametri previsti per il controllo nella direttiva. Il grafico 3 illustra i campioni prelevati per milione di litri di carburante venduti nel 2009. Esso fornisce un paragone tra gli Stati membri su base equivalente e dimostra che, in proporzione alle vendite di carburante, Belgio, Lettonia ed Estonia hanno prelevato un maggior numero di campioni.

Per la benzina, otto Stati membri hanno dichiarato che tutti i campioni sono risultati pienamente conformi alla direttiva 98/70/CE (rispetto a cinque nel 2008). Dai risultati della prova relativa alla tensione di vapore nel periodo estivo (DVPE) è emerso che vi è un maggior numero di campioni non conformi alle specifiche per tale parametro rispetto ad altri, con 174 campioni risultati non conformi. Dei rimanenti parametri, 37 campioni per l'indice RON o MON, 13 campioni per i limiti di distillazione e 59 campioni per il tenore di zolfo hanno superato le specifiche della direttiva. Altri 58 campioni hanno superato i valori limite per i parametri contrassegnati come "altri" (parametri meno sensibili sotto il profilo ambientale o per la qualità del carburante, fra cui il contenuto di piombo e il tenore di ossigenati e di ossigeno).

Per il diesel, dieci Stati membri hanno riferito che tutti i combustibili diesel risultavano conformi alla direttiva 98/70/CE (rispetto a undici nel 2008). I parametri sensibili sono stati il tenore di zolfo (170 campioni non conformi), il punto di distillazione del 95% (34 campioni) e il numero di cetano (10 campioni). L'aumento dei campioni diesel non conformi è in gran parte attribuibile all'aumento di campioni non conformi per tenore di zolfo nel primo anno di conversione obbligatoria ai carburanti senza zolfo (e alla riduzione del limite del tenore di zolfo da 50 ppm a 10 ppm).

**Tabella 2: Quadro riassuntivo dell'osservanza della direttiva 98/70/CE da parte degli Stati membri (dati relativi al 2009).**

Stato membro	Inosservanza dei valori limite <sup>(1)</sup> (livello di confidenza 95%) (campioni non conformi/totale campioni)		Relazione incompleta (numero di parametri non misurati/totale)		Relazione in ritardo (termine di presentazione 30.6.2010) (2)	Note
	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel		
Austria	4 / 203				<1 mese	
Belgio	73 / 4649	44 / 4236				(3)

<sup>8</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

Bulgaria	55 / 336	87 / 385	3 / 18		<1 mese	(28)
Cipro	25 / 173	5 / 108			<1 mese	(20) (21)
Repubblica ceca	35 / 768	23 / 866				(22)
Danimarca					<1 mese	
Estonia	12 / 340	>2 / 200			<1 mese	
Finlandia	6 / 206					(4) (5)
Francia	50 / 828	13 / 401		1 / 5		(6) (7)
Germania	>10 / 366	>2 / 186			<5 mesi	(8)
Grecia		4 / 120	6 / 18			
Ungheria	1 / 120					(23)
Irlanda	6 / 96	4 / 82				(9) (10)
Italia						(11) (12)
Lettonia	2 / 1026	1 / 969				(24)
Lituania						
Lussemburgo	-	-	-	-	<1 mese	(13)
Malta	>2/27		-	-	>5 mesi (relazione presentata nel dicembre 2010)	
Paesi Bassi	>3 / 100	1 / 100			<1 mese	(14) (15)
Polonia	13 / 427	4 / 320				(25) (26)
Portogallo	8 / 200	3 / 100			<1 mese	(16)
Romania	31 / 346	17 / 205				(29)
Slovacchia		7 / 136				(27)
Slovenia		>1 / 182			<1 mese	
Spagna					<1 mese	
Svezia			6 / 11			(17) (18)
Regno Unito	7 / 2202		6 / 12		<1 mese	(19)
<b>Paesi</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	

Per ulteriori dettagli sulla presente tabella, vedere le pagg. 203-206 della relazione dettagliata per il 2009.

## 5. CONCLUSIONI

La qualità dei carburanti ha un forte legame con le emissioni di CO<sub>2</sub> 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 2009 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 progressiva adozione della norma EN 14272 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. La Commissione continuerà inoltre a monitorare la conformità ai requisiti di qualità dei carburanti stabiliti dalla direttiva e proporrà misure adeguate e proporzionate, ove necessario.

Il tenore medio di zolfo è risultato nuovamente in calo nel 2009 ed è considerevolmente al di sotto del livello comunicato in precedenza in quanto il 2009 rappresenta il primo anno di riferimento dalla conversione obbligatoria ai carburanti senza zolfo (<10ppm) ai sensi della direttiva 2003/17/CE.

**ALLEGATO: Vendite di carburanti per tipo di carburante nell'UE nel 2009 (in milioni di litri)**

Identificativo	Miloni di litri		Austria AT	Belgio BE	Danimarca DK	Finlandia FI	Francia FR	Germania DE	Grecia EL	Irlanda IE	Italia IT	Lussemburgo LU	Paesi Bassi NL	Portogallo PT	Spagna ES	Svezia SE	Regno Unito UK
	Carburante	Carburante															
1	Benzina senza piombo minimo=91	RON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Benzina senza piombo minimo=91 (tenore di zolfo < 50 ppm)	RON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Benzina senza piombo minimo=91 (tenore di zolfo < 10 ppm)	RON	202	0	453	0	0	1282	0	0	0	1	0	0	0	0	0
4	Benzina senza piombo minimo=95	RON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Benzina senza piombo minimo=95 (tenore di zolfo < 50 ppm)	RON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Benzina senza piombo minimo=95 (tenore di zolfo < 10 ppm)	RON	2226	0	0	2118	9533	0	4860	2152	12424	449	5479	0	7262	4647	20417
7	Benzina senza piombo 95=<RON<98	piombo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	piombo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	piombo	0	1367	1748	0	0	25356	253	0	0	0	103	1745	0	0	1179
10	Benzina senza piombo RON>=98		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 50 ppm)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 10 ppm)		66	445	3	167	2323	758	378	0	0	116	0	206	869	177	0
	Benzina (normale)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Benzina (tenore di zolfo < 50 ppm)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Benzina (tenore di zolfo < 10 ppm)		2494	1812	2204	2285	11856	27396	5491	2152	12424	566	5582	1951	8131	4824	21596
	Totale benzina		2494	1812	2204	2285	11856	27396	5491	2152	12424	566	5582	1951	8131	4824	21596
13	Diesel		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	Diesel (tenore di zolfo < 50 ppm)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Diesel (tenore di zolfo < 10 ppm)		7120	8293	3044	2576	39488	36965	3407	2840	30419	2019	7633	5741	28157	4765	23908
	Totale diesel		7120	8293	3044	2576	39488	36965	3407	2840	30419	2019	7633	5741	28157	4765	23908



Identificativo	Millioni di litri Carburante	Cipro CY	Repubblica ceca CZ	Estonia EE	Ungheria HU	Lettonia LV	Lituania LT	Malta MT	Polonia PL	Slovacchia SK	Slovenia SI	Bulgaria BG	Romania RO	Unione europea EU	Unione europea % Totale
1	Benzina senza piombo RON minimo=91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,00%
2	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 50 ppm)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,00%
3	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 10 ppm)	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1976	1,54%
4	Benzina senza piombo RON minimo=95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0,00%
5	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 50 ppm)	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	25	0,02%
6	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 10 ppm)	468	0	375	1951	0	497	67	5212	752	714	825	0	82434	64,39%
7	Benzina 95=<RON<98 senza piombo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0,01%
8	Benzina 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	12	0,01%
9	Benzina 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	0	2671	0	0	389	0	8	0	0	0	0	1337	36165	28,25%
10	Benzina senza piombo RON>=98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0,01%
11	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0,01%
12	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	50	56	41	75	31	3	0	627	17	85	0	874	7379	5,76%
	Benzina (normale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0,02%
	Benzina (tenore di zolfo < 50 ppm)	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	50	0,04%
	Benzina (tenore di zolfo < 10 ppm)	518	2762	416	2026	420	500	75	5839	769	799	825	2211	127954	99,94%
	Totale benzina	518	2762	416	2026	420	500	99	5839	769	799	825	2211	128026	100,00%
13	Diesel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0,01%
14	Diesel (tenore di zolfo < 50 ppm)	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	44	0,02%
15	Diesel (tenore di zolfo < 10 ppm)	419	4899	632	3458	783	1063	67	12935	983	1338	2077	4838	239882	99,98%
	Totale diesel	419	4899	632	3458	783	1063	97	12935	983	1338	2077	4838	239926	100,00%