



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 29 marzo 2011 (30.03)  
(OR. en)**

**8107/11**

**ENV 226  
ENT 72  
ENER 66  
TRANS 93**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

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

Data: 11 marzo 2011

Destinatario: Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

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

Sesta relazione annuale (Anno di riferimento: 2007)

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2011) 113 definitivo.

All.: COM(2011) 113 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 11.3.2011  
COM(2011) 113 definitivo

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

**Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale  
nell'Unione europea  
Sesta relazione annuale (Anno di riferimento: 2007)**

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

### **Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'Unione europea Sesta relazione annuale (Anno di riferimento: 2007)**

#### **SINTESI**

La direttiva 98/70/CE<sup>1</sup> stabilisce, per ragioni di tutela della salute e dell'ambiente, le specifiche tecniche relative ai carburanti da utilizzare nei veicoli con motore ad accensione comandata e motore 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 riuscire a mantenersi entro i limiti desiderati di emissioni di sostanze inquinanti e di gas serra. La direttiva 2003/17/CE<sup>2</sup>, che modifica la direttiva 98/70/CE, prevede un'ulteriore riduzione del tenore di zolfo della benzina e del combustibile diesel.

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

L'articolo 8 della direttiva 98/70/CE impone alla Commissione di pubblicare ogni anno una relazione sulla qualità dei carburanti nei diversi Stati membri. Questa sesta relazione della Commissione riassume i contributi degli Stati membri sulla qualità della benzina e del combustibile diesel, nonché i volumi di carburante venduti nel 2007. Ad eccezione del Lussemburgo, tutti gli Stati membri hanno presentato la relazione sui dati nazionali per il 2007.

La qualità del sistema di controllo degli Stati membri e delle informazioni fornite nelle relazioni, così come il livello di conformità ai valori limite, sono in continuo miglioramento. La Commissione continuerà a monitorare la conformità ai requisiti stabiliti dalla direttiva e proporrà misure adeguate e proporzionate, ove necessario.

Come indicato nel 2006, anche se i carburanti senza zolfo<sup>3</sup> costituiscono una percentuale sempre più significativa delle qualità e delle vendite di carburante negli Stati membri, non

---

<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.

<sup>2</sup> Direttiva 2003/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 marzo 2003, che modifica la direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel (GU L 76 del 22.3.2003, pag. 10).

<sup>3</sup> L'espressione "senza zolfo" indica un tenore di zolfo inferiore a 10 ppm.

sono sempre etichettati sulle pompe di erogazione del carburante. Permangono inoltre alcuni problemi significativi relativi alla consegna delle relazioni da parte di alcuni Stati membri. La situazione si è aggravata rispetto allo scorso anno: Irlanda, Italia e Paesi Bassi hanno presentato la relazione con oltre 3 mesi di ritardo, il Regno Unito e Malta con oltre 7 mesi di ritardo, mentre il Lussemburgo non ha presentato la relazione per il 2007.

Il controllo della qualità dei carburanti effettuato nel 2007 ha messo in evidenza un generale rispetto delle specifiche stabilite dalla direttiva 98/70/CE per la benzina e il combustibile diesel, nonché un numero contenuto di casi di superamento dei valori limite. Per la benzina, i principali parametri per i quali si è verificato un superamento sono stati il numero di ottano ricerca/motore (RON/MON)<sup>4</sup>, la tensione di vapore nel periodo estivo<sup>5</sup> e la distillazione/evaporazione a 100/150 °C<sup>6</sup>. Per i combustibili diesel, i principali parametri per i quali si è verificato un superamento dei valori limite sono stati il tenore di zolfo e il punto di distillazione del 95%.

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 tale superamento. La Commissione continua tuttavia a sollecitare gli Stati membri affinché rispettino pienamente le specifiche per evitare il ripetersi di simili problemi in futuro. Le misure adottate dagli Stati membri, ove disponibili, sono indicate nei capitoli dedicati ai singoli paesi della relazione dettagliata per il 2007<sup>7</sup>. La Commissione continuerà a verificare che vengano rispettati i requisiti di qualità dei carburanti stabiliti dalla direttiva.

Un minor tenore di zolfo contribuisce alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e all'introduzione di nuove tecnologie per i motori. Come indicato nella tabella 1, il tenore medio di zolfo nel 2007 è sostanzialmente inferiore a quello del 2004, ma non ha registrato un calo significativo dal 2005. La percentuale di carburanti senza zolfo e a basso tenore di zolfo<sup>8</sup> è aumentata tra il 2001 e il 2005, quando i carburanti a basso tenore di zolfo sono diventati obbligatori e sono stati introdotti quelli senza zolfo in tutti gli Stati membri.

---

<sup>4</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>5</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>6</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.

<sup>7</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

<sup>8</sup> L'espressione "a basso tenore di zolfo" indica un tenore di zolfo inferiore a 50 ppm.

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

UE	Tenore medio di zolfo, ppm							UE-15	UE-12
	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2007***	2007
<b>Carburante/ Anno</b>									
<b><i>Benzina</i></b>	68	51	37	38	19	18	18	18	18
<b><i>Diesel</i></b>	223	169	125	113	25	22	23	23	24

\* Esclusa la Francia, che non ha comunicato i dati nazionali per il 2003, il 2004 e il 2005. Nuovi paesi UE-10 che hanno aderito nel 2004.

\*\* 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.

I sistemi di controllo della qualità dei carburanti differiscono notevolmente da un paese all'altro; i requisiti stabiliti dalla direttiva dovrebbero tuttavia promuovere una maggiore 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 carburanti. La direttiva prevede che gli Stati membri presentino delle sintesi sui 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>9</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, stabilisce che la Commissione debba rendere disponibili i risultati delle relazioni dei singoli Stati membri sulla qualità dei carburanti. Per dare seguito a tale obbligo, questa sesta relazione della Commissione fornisce una sintesi sui dati relativi alla qualità della benzina e del combustibile diesel, nonché ai volumi di carburante commercializzati nell'UE nel corso del 2007. Le relazioni relative agli anni precedenti sono disponibili sul sito web della Commissione<sup>10</sup>.

## 3. SISTEMI NAZIONALI DI CONTROLLO

Le modifiche (indicate nel modello di Excel) apportate al formato per la presentazione dei dati specificate nella decisione 2002/159/CE della Commissione e nella norma europea EN 14274:2003 hanno aumentato l'utilità delle informazioni e agevolato l'analisi delle tendenze dell'UE. La qualità dei sistemi di controllo e delle informazioni fornite nelle relazioni, così come il livello di conformità ai valori limite, sono sostanzialmente in continuo miglioramento. Ciononostante sono necessari ulteriori accorgimenti, come indicato di seguito:

Alcuni Stati membri hanno presentato la relazione in ritardo. Regno Unito e Malta hanno presentato la relazione con oltre 7 mesi di ritardo, mentre Irlanda, Italia e Paesi Bassi con oltre 3 mesi di ritardo. I suddetti Stati sono invitati a presentare la relazione nei tempi previsti onde evitare di pregiudicare gli sforzi degli altri.

Diversi Stati membri non prelevano un numero sufficiente di campioni per tutti i carburanti, oppure non campionano a sufficienza presso le stazioni di rifornimento (alcuni campioni sono infatti prelevati dal magazzino o dalla raffineria). La figura 2 riassume la percentuale di campionamento nell'UE nel 2007.

Qualora gli Stati membri utilizzino il loro sistema nazionale, questo va descritto in dettaglio. La descrizione deve indicare l'equivalenza del sistema di controllo, in termini di affidabilità statistica, alla norma EN 14274:2003. Nella maggior parte dei casi relativi ai controlli sul periodo 2004-2007 non si è *ancora* provveduto, ma occorre rimediare in futuro.

Quando viene utilizzato il modello statistico C della norma EN 14274, gli Stati membri devono giustificarne l'utilizzo. Per diversi Stati sembra invece opportuno utilizzare i modelli

<sup>9</sup> EN 14274:2003 – Combustibili per autotrazione – Valutazione della qualità della benzina e del gasolio – Sistema di monitoraggio della qualità del combustibile (FQMS).

<sup>10</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

A o B.

È necessario che i carburanti senza zolfo siano etichettati in maniera chiara per consentire ai consumatori di scegliere. In alcuni Stati membri, il tenore di zolfo non viene indicato correttamente sulle pompe di erogazione del carburante. L'invio dei dati sull'etichettatura potrebbe permettere all'industria automobilistica di acquistare fiducia sulla disponibilità dei carburanti senza zolfo e indurla così a introdurre su larga scala veicoli che sfruttino pienamente tali carburanti.

Sarebbe inoltre vantaggioso, per gli Stati membri che non hanno ancora preso provvedimenti in tal senso, inviare separatamente i risultati delle analisi del tenore di zolfo per i carburanti a basso tenore di zolfo e per quelli senza zolfo, per ottenere un'ulteriore conferma della qualità dei carburanti senza zolfo.

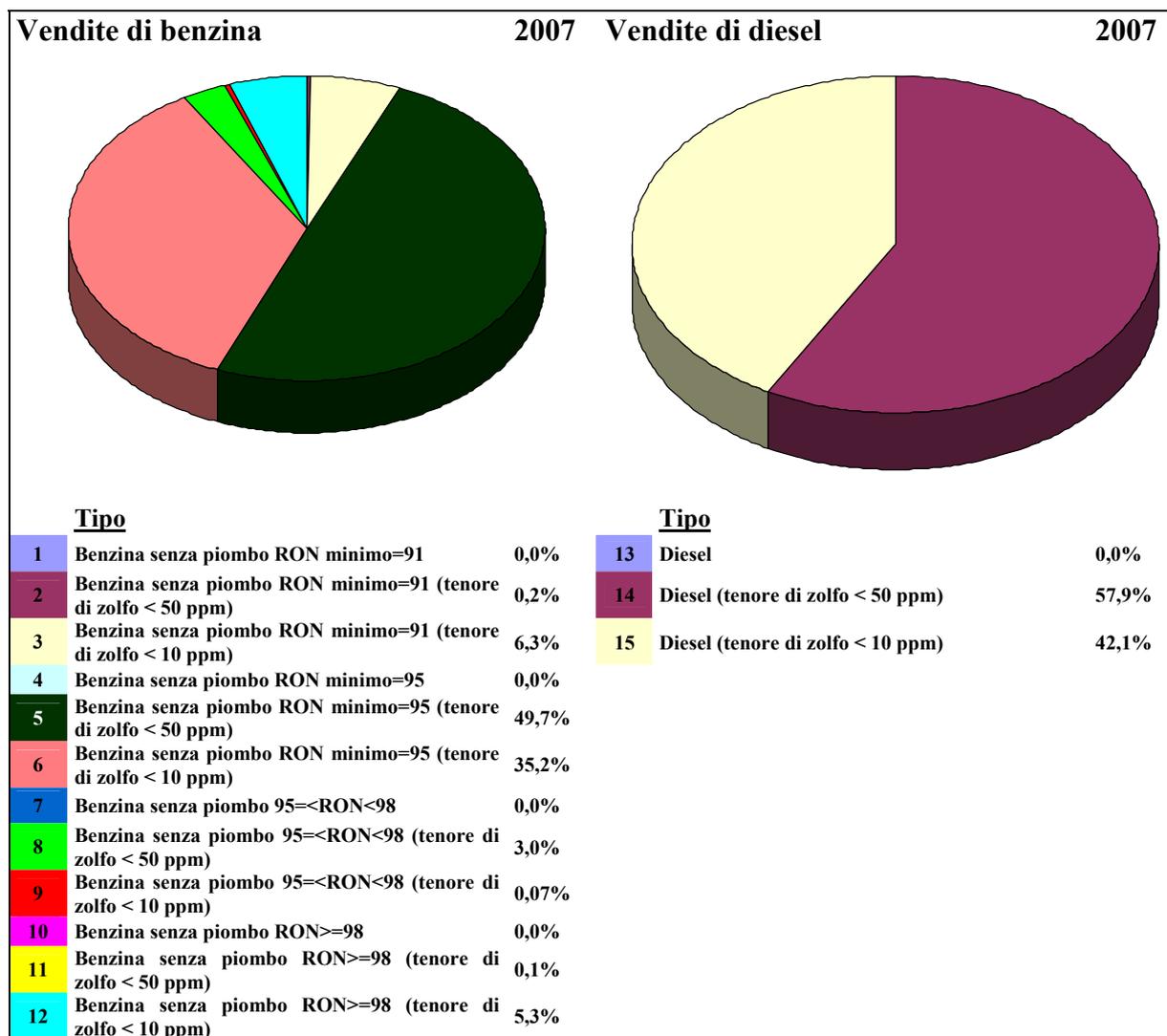
#### **4. DATI RELATIVI AL 2007**

##### **4.1. Qualità e volume dei carburanti**

Attualmente, la totalità delle vendite di benzina e combustibile diesel nell'UE è costituita da carburanti a basso tenore di zolfo o da carburanti senza zolfo. Di tutta la benzina venduta, il 53% è a basso tenore di zolfo e il 47% senza zolfo. Di tutto il combustibile diesel venduto, le percentuali sono state, rispettivamente, 58% e 42%.

La varietà di carburanti con diverso numero di ottani RON e diverso tenore di zolfo disponibile nell'UE è scesa nel 2005 in seguito all'introduzione del nuovo limite obbligatorio di < 50 ppm. La maggior parte delle vendite di benzina nel 2007 è costituita da RON 95 (85%, di cui 50% a basso tenore di zolfo e 35% senza zolfo). Cfr. la figura 1 e la tabella nell'allegato per conoscere i dettagli di ciascuno Stato membro.

**Figura 1: Ripartizione (in %) delle vendite di carburanti nell'UE per tipo di carburante nel 2007**



Analogamente al periodo 2001 - 2006, Francia, Germania, Italia, Spagna e Regno Unito hanno registrato le maggiori vendite di carburante nel 2007 (Figura 3). 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.

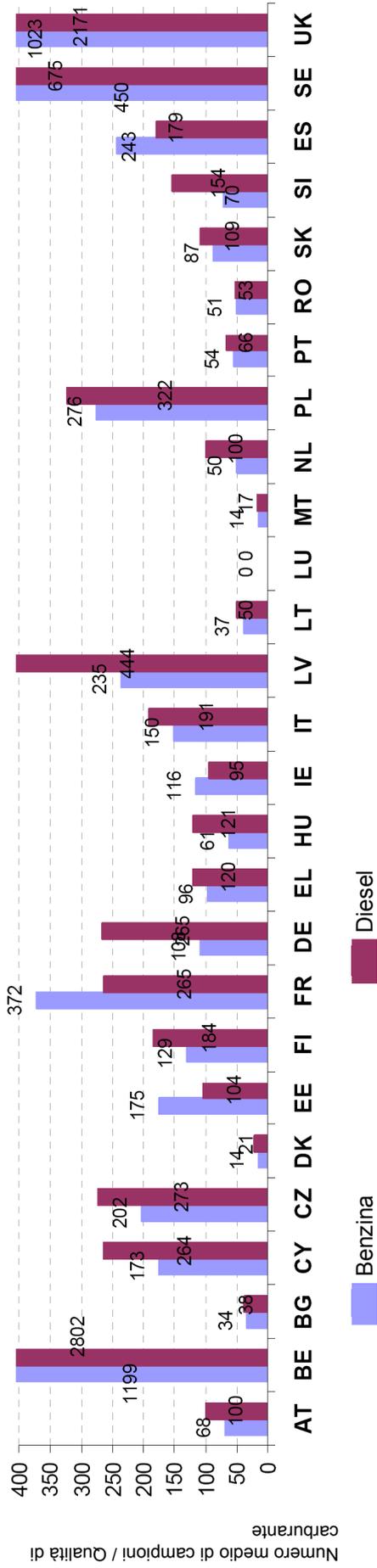
Le vendite negli Stati membri dell'UE-12 sono composte rispettivamente dal 12,4% e dal 12,6% del totale delle vendite di benzina e combustibile diesel nell'UE (un aumento rispetto al 10,1% e al 9,9% per i paesi dell'UE-10 nel 2006). Nell'UE-10 sono state vendute percentuali nettamente superiori di qualità di benzina e combustibile diesel senza zolfo (49% e 49% rispettivamente) rispetto all'UE-15 (46% e 41% rispettivamente).

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 (figura 4). Nel 2007 erano generalmente disponibili 2 o 3 qualità di benzina in ogni Stato membro, e ciascuna di esse si differenziava soprattutto per il livello di ottano (categoria RON). In alcuni casi esistono tuttavia diverse qualità di carburanti senza zolfo.

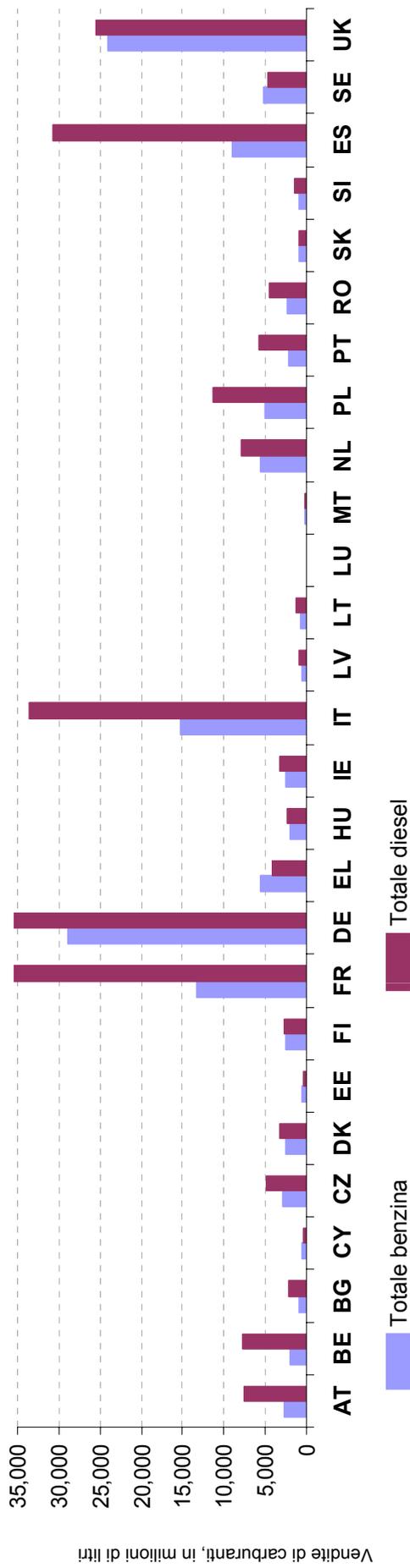
Gli Stati membri non sono tenuti a passare completamente ai carburanti senza zolfo prima del 2009. Tuttavia Danimarca, Finlandia, Germania, Ungheria, Paesi Bassi e Svezia sono già passati a qualità di benzina e combustibile diesel senza zolfo nel 2007, così come l'Austria e l'Estonia per quanto riguarda la benzina (cfr. figure 5 e 6). In Germania, i combustibili diesel senza zolfo sono disponibili già dal 2003, mentre in Svezia praticamente tutti i combustibili diesel sono, già dal 1999, privi di zolfo.

Tuttavia, diversi Stati membri non hanno ancora commercializzato (ed etichettato) separatamente i carburanti senza zolfo. Il tenore medio di zolfo di alcune qualità di carburante è risultato essere inferiore a 10 ppm laddove il carburante era indicato come "a basso tenore di zolfo" (< 50 ppm), come indicato in figura 7. Di conseguenza in questi paesi sembra che vengano commercializzati carburanti senza zolfo, benché non siano etichettati come tali. Inoltre, alcuni Stati membri non hanno fornito informazioni sufficienti per valutare se i carburanti senza zolfo sono disponibili "su una base geografica adeguatamente equilibrata", come stabilito dalla direttiva.

**Figura 2: Numero di campioni prelevati nell'ambito del controllo della qualità dei carburanti nell'UE nel 2007 (numero medio di campioni per qualità di carburante)**

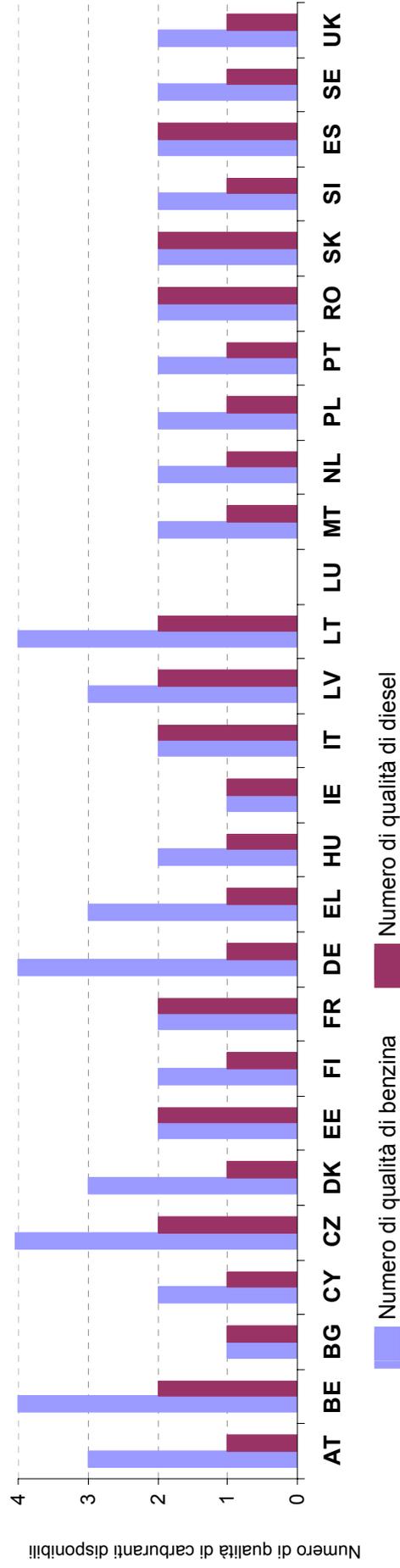


**Figura 3: Vendite nazionali di carburanti nell'UE per tipo di carburante nel 2007 (in milioni di litri)**

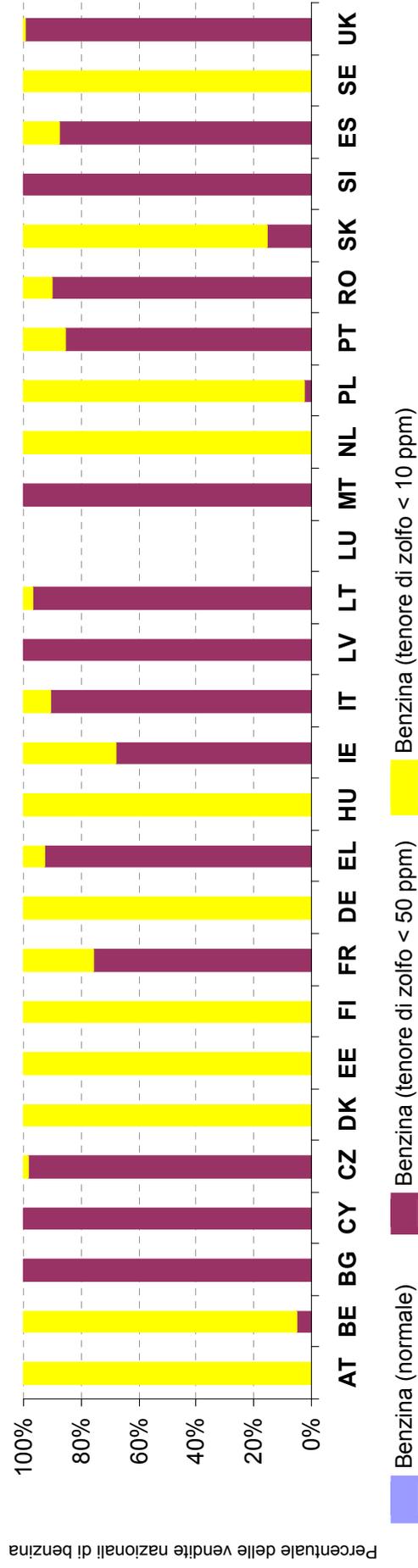


Nota: Escluso il Lussemburgo, che non ha comunicato i dati nazionali per il 2007

**Figura 4: Numero di qualità di carburanti disponibili a livello nazionale per tipo di carburante nell'UE nel 2007**

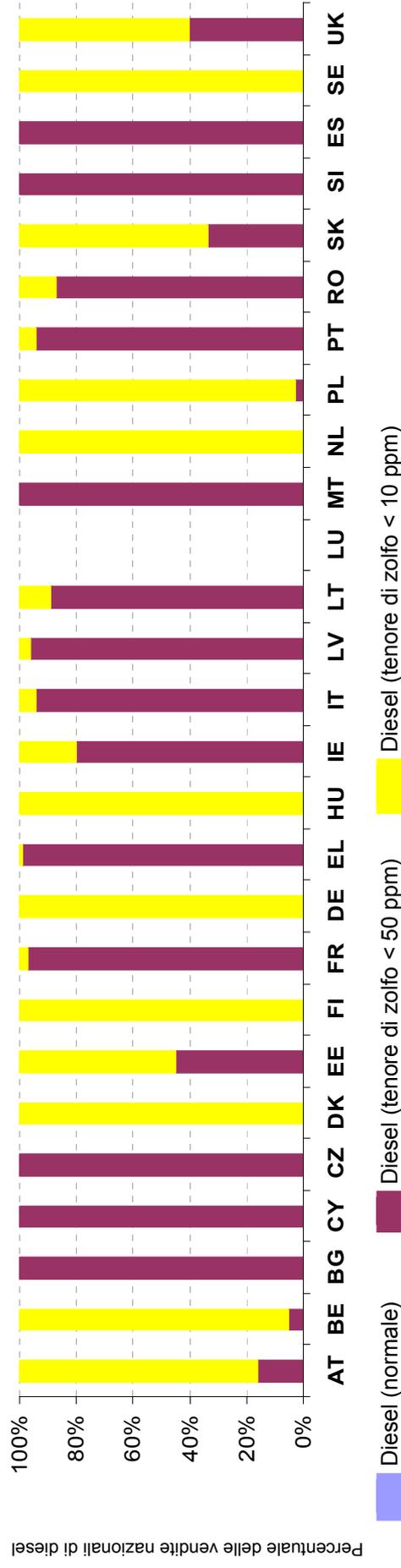


**Figura 5: Percentuali delle vendite nazionali delle qualità di benzina a basso tenore di zolfo nell'UE nel 2007**

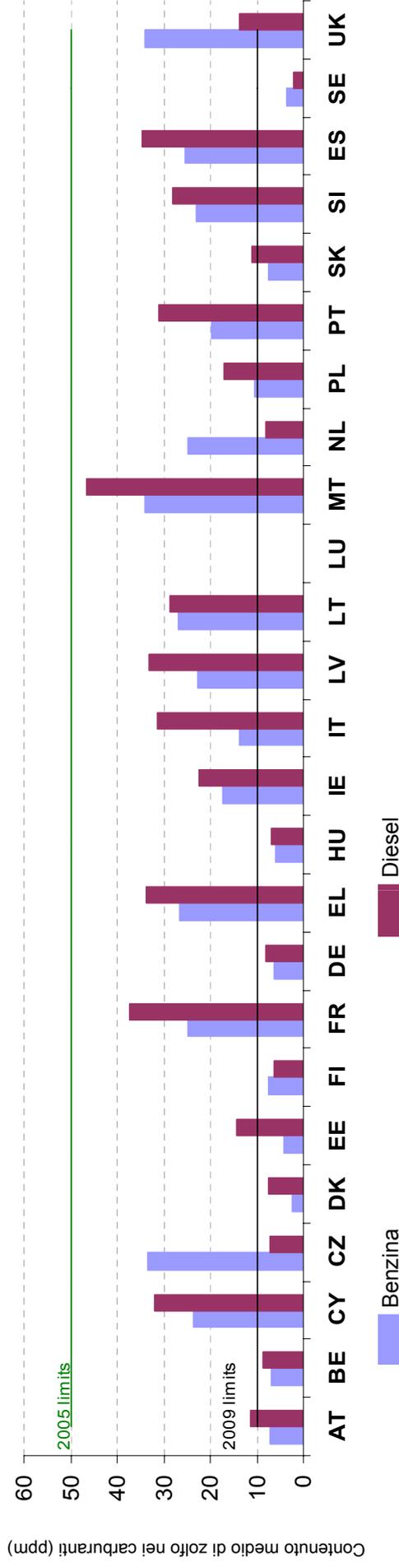


Nota: Escluso il Lussemburgo, che non ha comunicato i dati nazionali per il 2007.

**Figura 6: Percentuali delle vendite nazionali delle qualità di combustibile diesel a basso tenore di zolfo nell'UE nel 2007**



**Figura 7: Percentuali del tenore medio di zolfo delle varie qualità di benzina e combustibile diesel nell'UE nel 2007**



Nota: Escluso il Lussemburgo, che non ha comunicato i dati nazionali per il 2007.

## 4.2 Osservanza della direttiva 98/70/CE nel 2007

La tabella 2 riassume la situazione relativa all'osservanza della direttiva 98/70/CE da parte degli Stati membri nel 2007. Vengono indicati i risultati delle analisi dei campioni rispetto ai valori limite e al rispetto del formato e del contenuto per la presentazione dei dati. Come nel periodo 2001 – 2006, alcuni Stati membri hanno fornito informazioni incomplete e/o in ritardo, pregiudicando la qualità della valutazione di conformità. La Commissione lavorerà dunque di concerto con gli Stati membri per migliorare la qualità delle loro relazioni, ove necessario.

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 2007<sup>11</sup>.

Sette Stati membri (rispetto agli 8 del 2006) hanno pienamente rispettato i valori limite della benzina e del combustibile diesel. Diciannove Stati membri hanno inoltre fornito una relazione completa su tutti i parametri previsti per il controllo nella direttiva. A seguito degli accordi di monitoraggio in vigore, il Belgio realizza un numero molto più elevato di campionamenti rispetto agli altri Stati membri. Di conseguenza, se questi valori venissero aggiunti ai risultati degli altri Stati membri, si rischierebbe di distorcere i risultati e di offuscare le tendenze generali dell'UE. Per questo motivo, i valori relativi al Belgio sono esclusi dall'analisi dei superamenti riportata di seguito<sup>12</sup>.

Per la benzina, 17 Stati membri (di cui 8 appartenenti all'UE-15) hanno indicato almeno un campione non conforme alla direttiva 98/70/CE, rispetto ai 16 del 2006 (di cui 8 appartenenti all'UE-15). Relativamente a questi Stati, i principali parametri per i quali si è verificato il superamento dei valori limite sono stati ancora il numero di ottano ricerca/motore (RON/MON, 68 campioni), la tensione di vapore nel periodo estivo (DVPE, 43 campioni) e la distillazione/evaporazione a 100/150 °C (14 campioni).

Si tratta di un aumento sia nel numero che nella proporzione dei campioni di benzina non conformi negli Stati membri dell'UE-15 e dell'UE-12. Negli Stati membri dell'UE-15, la proporzione dei campioni che hanno superato i valori limite è quasi raddoppiata, passando dallo 0,55% nel 2006 all'1,0% nel 2007. Un aumento dovuto sostanzialmente al maggior numero di campioni che hanno superato i valori limite per "altri" parametri<sup>13</sup>. Negli Stati membri dell'UE-12, la proporzione dei campioni che hanno superato i valori limite è aumentata dal 2% circa nel 2006 al 3,5% nel 2007: un aumento dovuto sostanzialmente ai campioni che hanno superato i valori limite MON/RON.

Per il combustibile diesel, 12 Stati membri (di cui 4 appartenenti all'UE-15) hanno indicato almeno un campione non conforme alla direttiva 98/70/CE, rispetto ai 10 del 2006 (di cui 3

---

<sup>11</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

<sup>12</sup> La relazione dettagliata relativa ai controlli del 2007 contiene diversi errori nel modo in cui la modifica è stata eseguita. Di conseguenza, la proporzione dei campioni che superano i valori limite era stata calcolata erroneamente nella relazione dettagliata del 2007 e degli anni precedenti. I tassi di superamento che seguono sono stati corretti rispetto a quelli della relazione dettagliata e l'errore sarà corretto a partire dalla versione 2008 della relazione dettagliata.

<sup>13</sup> La categoria "altri" parametri indica i composti aromatici, i composti ossigenati e il tenore di piombo.

appartenenti all'UE-15). Relativamente a questi Stati, i principali parametri che hanno suscitato preoccupazione sono stati il tenore di zolfo (28 campioni) e il punto di distillazione del 95% (11 campioni).

Il tasso di superamento dei valori limite per il combustibile diesel è aumentato nel 2007 negli Stati membri dell'UE-15. Tuttavia, la proporzione dei campioni che hanno superato i valori limite è ancora inferiore rispetto ai valori del 2006. Nel 2005, gli Stati membri dell'UE-10 hanno avuto problemi con il tenore di zolfo: si sono infatti dovuti adeguare al livello obbligatorio di < 50 ppm introdotto a inizio anno. La questione sembra essersi risolta, poiché gli Stati membri dell'UE-12 hanno mantenuto il basso livello di superamenti registrato nel 2006.

**Tabella 2: Quadro riassuntivo dell'osservanza della direttiva 98/70/CE da parte degli Stati membri (dati relativi al 2007).**

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 30/06/2008) (2)	Osservazioni
	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel		
Austria		2 / 100			<1 mese	(1)
Belgio	39 / 4795	39 / 5604	2 / 18	1 / 4	<2 mesi	(2) (3)
Bulgaria	8 / 34	2 / 38	5 / 18	2 / 5		(20) (21)
Cipro	2 / 346	2 / 264	1 / 17		<4 mesi	(10) (11)
Repubblica ceca	43 / 1008	7 / 545				
Danimarca					<1 mese	
Estonia	17 / 350					(12) (13)
Finlandia		1 / 184				(4)
Francia	44 / 744					(4)
Germania					<3 mesi	
Grecia					<1 mese	(4)
Ungheria	2 / 121					
Irlanda	5 / 116				<4 mesi	(5)
Italia	9 / 299	5 / 382	5 / 13		<4 mesi	(6) (4)
Lettonia	2 / 705	1 / 888			<1 mese	(14) (15)
Lituania						
Lussemburgo						(24)
Malta	3 / 28	3 / 17			<12 mesi	(16) (17)
Paesi Bassi	5 / 100		1 / 17		<4 mesi	(4)
Polonia	30 / 551	2 / 322				(18)
Portogallo			3 / 15		<1 mese	
Romania	5 / 101	15 / 105				(22) (23)
Slovacchia	17 / 174					(19)
Slovenia	5 / 139	2 / 154			<1 mese	
Spagna						
Svezia			7 / 11			(7) (8)
Regno Unito	1 / 2046				<12 mesi	(9)
<b>Paesi</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	

*Per ulteriori dettagli sulla presente tabella, vedere pag. 197 della relazione dettagliata per il 2007.*

## 5. CONCLUSIONI

Sotto il profilo ambientale, la qualità del carburante è importante poiché incide sulle emissioni inquinanti dei motori e quindi sulla qualità dell'aria, nonché sui costi e sulla facilità con cui i fabbricanti possono riuscire a mantenersi entro i limiti di emissioni di sostanze inquinanti e di gas serra. Il controllo della qualità dei carburanti effettuato nel 2007 ha messo in evidenza un generale rispetto delle specifiche stabilite dalla direttiva 98/70/CE per la benzina e il combustibile diesel, nonché un numero contenuto di casi di superamento dei valori limite. 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 tale superamento. 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.

La percentuale di carburanti senza zolfo e a basso tenore di zolfo è aumentata tra il 2001 e il 2005. Il tenore medio di zolfo dei carburanti si è stabilizzato a partire dal 2005, quando i carburanti a basso tenore di zolfo furono resi obbligatori e vennero introdotti quelli senza zolfo in tutta l'UE. Tuttavia, in diversi Stati membri, questi carburanti non sono sempre etichettati correttamente sulle pompe di erogazione del carburante.

Senza etichettatura, i consumatori non sono in grado di scegliere i carburanti senza zolfo e sono meno incentivati a utilizzare le tecnologie che richiedono tali carburanti. Tutto ciò pregiudica i vantaggi derivanti dai carburanti che rispondono a tale criterio. Di conseguenza, la mancata etichettatura potrebbe ostacolare l'introduzione di veicoli di nuova tecnologia che richiedono l'utilizzo di carburanti senza zolfo e non verrebbero sfruttate tutte le potenzialità offerte al settore dei trasporti su strada per la riduzione di CO<sub>2</sub>.

L'invio dei dati sull'etichettatura potrebbe permettere all'industria automobilistica di acquistare fiducia sulla disponibilità dei carburanti e indurla così a introdurre su larga scala veicoli che sfruttino pienamente i carburanti senza zolfo, con conseguente riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti e di gas a effetto serra. Gli Stati membri hanno fornito informazioni molto limitate sulla disponibilità geografica dei carburanti senza zolfo; la maggior parte di essi ha semplicemente dichiarato un'ampia disponibilità, senza specificare ulteriormente.

I sistemi di controllo della qualità dei carburanti differiscono notevolmente da un paese all'altro; è quindi necessario procedere alla loro armonizzazione, onde poter disporre di risultati trasparenti e comparabili. L'attuazione della direttiva 2003/17/CE ha migliorato la qualità dei dati forniti, in quanto gli Stati membri devono ora attenersi, per la presentazione della relazione sui controlli effettuati, alle prescrizioni della nuova norma europea EN 14274 o basarsi su sistemi di analogia affidabilità. Gli Stati membri che non presentano la relazione nel formato stabilito dalla norma EN 14274 devono fornire una giustificazione in merito.

**ALLEGATO: Vendite di carburanti per tipo di carburante nell'UE nel 2007 (in milioni di litri)**

ID	Milioni di litri Carburante	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	UE-15 UE-15	UE-15 %
1	Benzina senza piombo RON minimo=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
2	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 50 ppm)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0.0%
3	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 10 ppm)	642	-	507	-	-	7,548	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,697	7.2%
4	Benzina senza piombo RON minimo=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
5	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 50 ppm)	-	71	-	-	10,145	-	4,744	1,680	13,816	0	-	7,917	-	-	22,890	61,264	50.6%
6	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 10 ppm)	1,944	1,358	1,917	2,272	-	20,458	-	792	1,423	-	5,418	-	-	4,914	-	40,498	33.4%
7	Benzina senza piombo 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
8	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	-	-	-	-	-	453	-	-	-	-	-	1,845	0	-	1,129	3,427	2.8%
9	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	92	0.1%
10	Benzina senza piombo RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
11	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	-	23	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	23	0.0%
12	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	76	435	11	209	3,210	824	401	-	-	-	166	305	1,137	3,22	-	7,096	5.9%
	<b>Benzina (normale)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0.0%</b>
	<b>Benzina (tenore di zolfo &lt; 50 ppm)</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10,145</b>	<b>0</b>	<b>5,197</b>	<b>1,680</b>	<b>13,816</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1,845</b>	<b>7,917</b>	<b>0</b>	<b>24,019</b>	<b>64,714</b>	<b>53.4%</b>
	<b>Benzina (tenore di zolfo &lt; 10 ppm)</b>	<b>2,662</b>	<b>1,793</b>	<b>2,435</b>	<b>2,481</b>	<b>3,210</b>	<b>28,829</b>	<b>401</b>	<b>792</b>	<b>1,423</b>	<b>0</b>	<b>5,585</b>	<b>305</b>	<b>1,137</b>	<b>5,236</b>	<b>92</b>	<b>56,383</b>	<b>46.6%</b>
13	Totale benzina Diesel	2,662	1,888	2,435	2,481	13,354	28,829	5,598	2,472	15,239	0	5,585	2,150	9,054	5,236	24,111	121,097	100%
	<b>Diesel</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0.0%</b>
14	Diesel (tenore di zolfo < 50 ppm)	1,132	387	-	-	38,461	-	4,131	2,558	31,573	0	-	5,491	30,77	-	10,28	124,790	58.9%
15	Diesel (tenore di zolfo < 10 ppm)	6,338	7,361	3,191	2,607	1,061	35,524	36	645	1,982	-	7,979	317	0	4,679	15,21	86,936	41.1%
	<b>Totale diesel</b>	<b>7,469</b>	<b>7,748</b>	<b>3,191</b>	<b>2,607</b>	<b>39,521</b>	<b>35,524</b>	<b>4,167</b>	<b>3,203</b>	<b>33,555</b>	<b>0</b>	<b>7,979</b>	<b>5,808</b>	<b>30,77</b>	<b>4,679</b>	<b>25,50</b>	<b>211,726</b>	<b>100%</b>

ID	Milioni 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	UE-12 UE-12	UE-12 %	UE UE	UE %
1	Benzina senza piombo RON minimo=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	0	0.0%
2	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 50 ppm)	-	161	-	-	12	80	-	-	19	-	-	-	272	1.6%	272	0.2%
3	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 10 ppm)	-	0	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	23	0.1%	8,720	6.3%
4	Benzina senza piombo RON minimo=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	0	0.0%
5	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 50 ppm)	427	2,732	-	-	453	695	77	93	105	-	822	2,070	7,473	43.7%	68,737	49.7%
6	Benzina senza piombo RON minimo=95	-	0	404	1,970	-	7	-	4,964	646	-	-	227	8,217	48.0%	48,715	35.2%

