



Bruxelles, 31.10.2019
COM(2019) 561 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
(Anno di riferimento 2017)**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'Unione europea (Anno di riferimento 2017)

1. INTRODUZIONE

A norma dell'articolo 7 bis della direttiva 98/70/CE¹ relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel (di seguito "direttiva sulla qualità dei combustibili") e dell'articolo 5 della direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE², gli Stati membri sono tenuti a riferire annualmente in merito all'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili e dell'energia forniti nei loro territori. Tale obbligo di comunicazione si applica per la prima volta per l'anno di riferimento 2017 a seguito dell'applicazione e del recepimento della direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio.

Inoltre, a norma dell'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 98/70/CE, gli Stati membri sono tenuti a riferire in merito ai dati nazionali relativi alla qualità dei combustibili per l'anno civile precedente.

La presente relazione annuale riassume le informazioni fornite dagli Stati membri in relazione ai suddetti obblighi di comunicazione; si basa sui dati trasmessi dagli Stati membri all'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) per l'anno 2017.

2. VOLUMI E INTENSITÀ DELLE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA PRODOTTE DURANTE IL CICLO DI VITA PER I DIVERSI TIPI DI COMBUSTIBILE E DI ENERGIA

L'articolo 7 bis della direttiva sulla qualità dei combustibili, in combinato disposto con la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio, stabilisce che sono soggette all'obbligo di comunicazione le seguenti voci:

- il volume totale di ciascun tipo di combustibile o energia fornito per il trasporto stradale e le macchine mobili non stradali (comprese le navi adibite alla navigazione interna quando non sono in mare), i trattori agricoli e forestali e le imbarcazioni da diporto quando non sono in mare;
- le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita per unità di energia, compresi i valori medi provvisori delle emissioni stimate prodotte dai biocarburanti associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni³;
- la materia prima e la filiera di produzione utilizzate per ciascuno dei biocarburanti forniti nei territori degli Stati membri.

¹ Direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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 Direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio, del 20 aprile 2015, che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel (GU L 107 del 25.4.2015, pag. 26).

³ Direttiva (UE) 2015/1513 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che modifica la direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, e la direttiva 2009/28/CE, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 239 del 15.9.2015, pag. 8).

La direttiva sulla qualità dei combustibili obbliga gli Stati membri ad esigere che i fornitori di combustibili riducano di almeno il 6 % entro il 31 dicembre 2020 l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dai carburanti per autotrazione, ossia le emissioni di gas a effetto serra per unità di energia prodotte durante il ciclo di vita dovute ai carburanti e all'energia forniti, in confronto al valore di riferimento per i carburanti per il 2010, vale a dire 94,1 gCO₂eq/MJ⁴. Le emissioni di gas a effetto serra associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni sono escluse dalla valutazione del rispetto dell'obiettivo minimo di riduzione del 6 %.

Poiché il 2017 è il primo anno di riferimento e il recepimento della direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio ha subito ritardi in molti Stati membri, questa prima relazione sui volumi dei diversi tipi di combustibile e di energia e sull'intensità delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita non è ancora completa. In totale, hanno fornito i dati corrispondenti nel formato appropriato 22 Stati membri più l'Islanda e la Norvegia. Estonia, Lituania, Polonia, Portogallo, Romania e Spagna hanno presentato relazioni sulla qualità dei combustibili immessi sul mercato da parte dei fornitori, ma non sull'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dagli stessi prodotte⁵.

2.1 Emissioni di gas a effetto serra e distanza dall'obiettivo fissato per il 2020

Secondo i dati trasmessi, nel 2017 l'intensità media dei gas a effetto serra dei combustibili e dell'energia forniti nei 22 Stati membri dichiaranti è stata inferiore del 3,4 % rispetto al valore di riferimento del 2010. Questa riduzione corrisponde a un risparmio di 29 milioni di tonnellate equivalenti di biossido di carbonio (CO₂eq) nel 2017.

Ai fini del conseguimento dell'obiettivo minimo di riduzione del 6 % entro il 2020, la direttiva sulla qualità dei combustibili specifica che gli Stati membri possono richiedere ai fornitori di rispettare un obiettivo intermedio di riduzione del 4 % per il 2017.

Prendendo tale obiettivo intermedio come riferimento per valutare i progressi compiuti, si può affermare che nel 2017 i fornitori di combustibili dell'UE nei 22 Stati membri dichiaranti erano in media in ritardo riguardo all'obiettivo di ridurre entro il 2020 l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dovute ai carburanti per autotrazione del 6 % rispetto al 2010 (Figura 1). Va osservato che nel 2017 non sono state segnalate riduzioni delle emissioni a monte (UER, *upstream emission reductions*)⁶. Queste riduzioni vanno comunicate in virtù del fatto che dovrebbero contribuire al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione nel 2020.

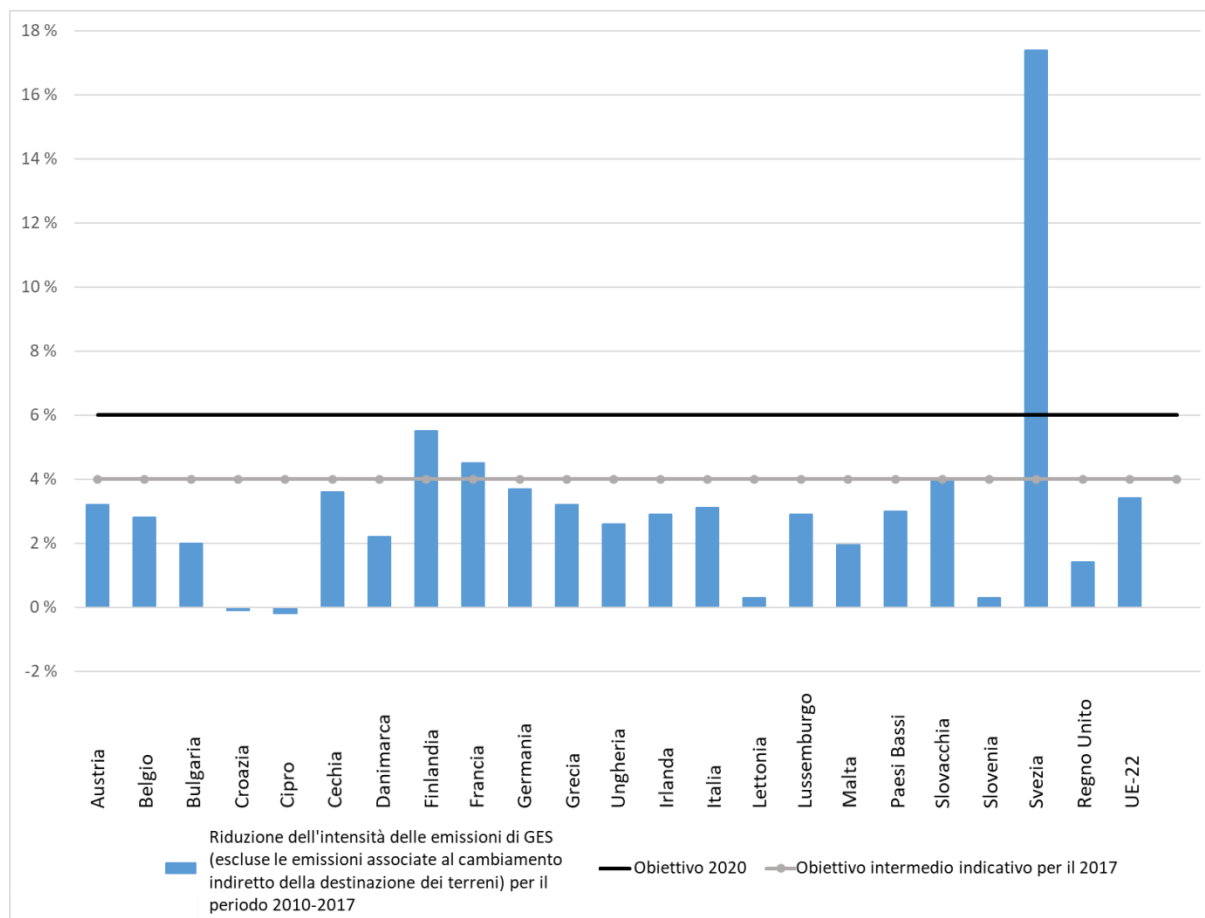
I progressi compiuti dai fornitori di combustibili variano notevolmente da uno Stato membro all'altro. In 5 dei 22 Stati membri dichiaranti, le riduzioni sono state pari o superiori al 4 %; la Svezia è l'unico Stato membro ad aver già superato l'obiettivo di riduzione del 6 % stabilito per il 2020. Quasi tutti gli Stati membri devono quindi rapidamente intraprendere ulteriori azioni al fine di assicurare il conseguimento dell'obiettivo per il 2020.

⁴ Direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio, del 20 aprile 2015, che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel (GU L 107 del 25.4.2015, pag. 26).

⁵ La Commissione europea sta monitorando il corretto e completo recepimento della direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio per garantirne la corretta attuazione.

⁶ Per "emissioni a monte (o upstream)" si intendono le emissioni di gas a effetto serra che si verificano prima che le materie prime entrino in una raffineria o in un impianto di trasformazione dove viene prodotto il combustibile.

Tenendo conto delle emissioni associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni⁷, l'intensità media delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili consumati nel 2017 è stata inferiore del 2,3 % rispetto al 2010. Questa riduzione corrisponde a un risparmio leggermente inferiore a 20 milioni di tonnellate di CO_{2eq} nell'anno 2017. Le emissioni associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni sono escluse dalla valutazione del rispetto dell'obiettivo minimo di riduzione del 6 %.



Fonte: AEA

Figura 1: Intensità delle emissioni di gas a effetto serra dovute ai combustibili: riduzioni conseguite dai fornitori di combustibili dell'UE nei 22 Stati membri dichiaranti (2010-2017)

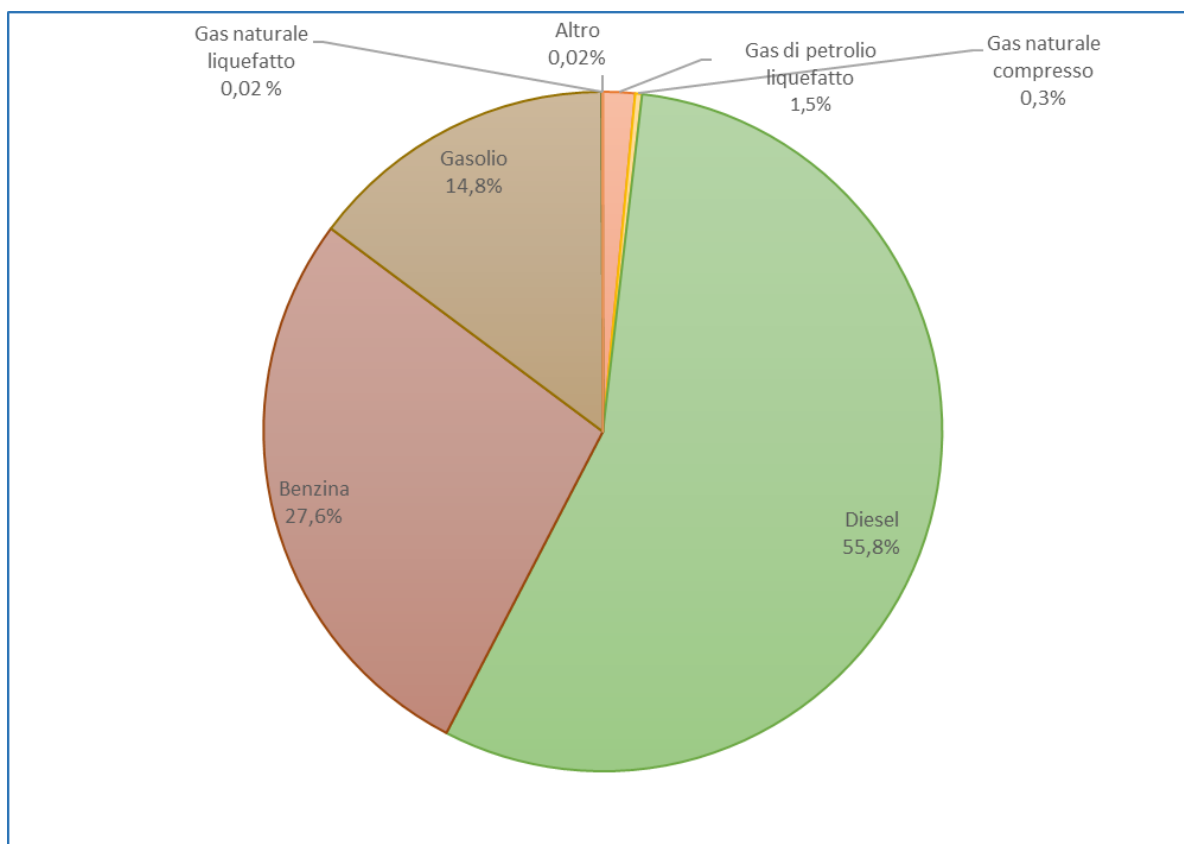
2.2 Approvvigionamento di combustibile

Nella presente sezione vengono forniti i dati trasmessi per la prima volta dai 22 Stati membri dichiaranti, riguardanti tutti i combustibili fossili, i biocarburanti e i combustibili di origine non biologica rientranti nel campo di applicazione della direttiva sulla qualità dei combustibili, per quanto riguarda il trasporto stradale e le macchine mobili non stradali.

L'approvvigionamento totale di combustibile dichiarato è stato pari a 8 976 petajoule (PJ), di cui il 95,5 % proveniente da combustibili fossili e il 4,5 % da biocarburanti. Nel 2017 non sono stati dichiarati combustibili rinnovabili di origine non biologica.

⁷ Per questo calcolo sono state prese in considerazione le emissioni stimate provvisorie prodotte dai biocarburanti associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni di cui all'allegato V della direttiva sulla qualità dei combustibili.

L'approvvigionamento di combustibili fossili nel 2017 è stato dominato dal diesel (55,8 %; 5 007 PJ), seguito dalla benzina (27,6 %; 2 474 PJ) e dal gasolio (14,8 %; 1 324 PJ). Il gas di petrolio liquefatto e il gas naturale compresso hanno registrato una quota complessiva dell'1,8 % (167 PJ).

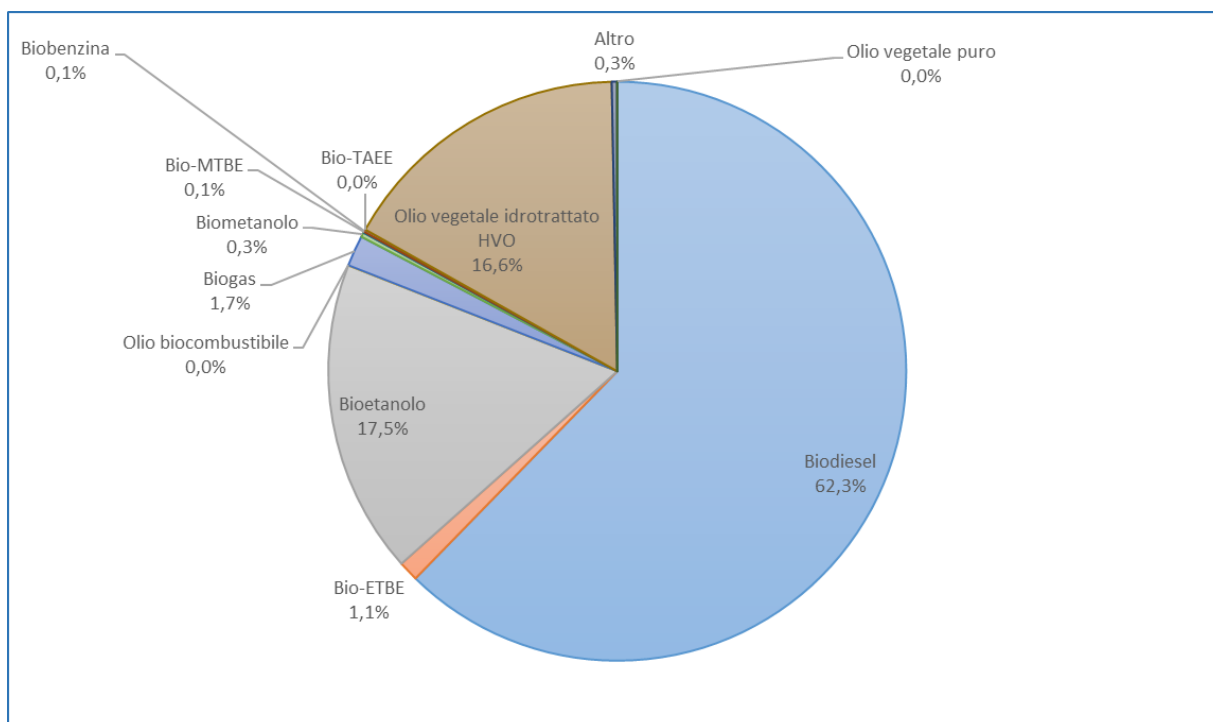


Fonte: AEA

Figura 2: Approvvigionamento di energia da combustibili fossili nel 2017 nei 22 Stati membri dichiaranti: quote per tipo di combustibile

2.3 Consumo di biocarburanti

Il consumo di biocarburanti nei 22 Stati membri dichiaranti è stato dominato dal biodiesel (estere metilico di acidi grassi, FAME) (62,3 %; 267 PJ), seguito dal bioetanolo (17,5 %; 75 PJ) e dall'olio vegetale idrotrattato (HVO; 16,6 %; 71 PJ). L'etil ter-butyl-etero ottenuto dal bioetanolo (bio-ETBE) e il biogas rappresentano quasi il 3 % (12 PJ). Tutti gli altri biocarburanti hanno rappresentato una quota nettamente inferiore (circa l'1 %). Informazioni dettagliate su tutti i biocarburanti e le filiere sono disponibili nel rapporto tecnico dell'AEA "Quality and greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2017" (Qualità e intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei carburanti per autotrazione nell'UE nel 2017).



Nota: ETBE: etil ter-butil-etere; MTBE: metil-ter-butil-etere; TAE: ter-amil-etil-etere

Figura 3: Approvvigionamento di energia da biocarburanti nel 2017 nei 22 Stati membri dichiaranti: quote per tipo di combustibile

2.4 Consumo di energia elettrica

Solo sette Stati membri hanno comunicato il consumo di energia elettrica dei veicoli e dei motocicli elettrici (1,2 PJ in totale). Poiché questo tipo di segnalazione da parte dei fornitori di combustibili è volontaria, la quantità di energia elettrica dichiarata è stata inferiore alla quantità effettivamente consumata nel 2017.

3. PANORAMICA DEI DATI 2017 SULLA QUALITÀ DEI COMBUSTIBILI NELL'UE

In ottemperanza all'articolo 8 della direttiva sulla qualità dei combustibili, tutti gli Stati membri e l'Islanda hanno presentato relazioni sui dati nazionali relativi alla qualità dei carburanti per il 2017.

Nella presente sezione sono riportati i dati comunicati da tutti gli Stati membri dell'UE per ciò che riguarda le vendite di benzina e diesel per il trasporto stradale ed i relativi biocomponenti. Sono esclusi altri combustibili fossili, biocarburanti e combustibili di origine non biologica, nonché i combustibili utilizzati per le macchine mobili non stradali.

3.1 Benzina e diesel e tenore di biocomponenti

Il diesel continua a primeggiare nelle vendite di combustibile nell'UE: nel 2017 si è venduto il 72,3 % (270 668 milioni di litri) di diesel e il 27,7 % (103 766 milioni di litri) di benzina. Nel 2017 le vendite di benzina sono aumentate del 2,9 % rispetto al 2016, mentre le vendite di diesel sono incrementate del 5,2 %. Complessivamente, le vendite di benzina e diesel sono salite del 4,6 % rispetto al 2016, frutto di un aumento della domanda di trasporto che ha prevalso sugli incrementi di efficienza del parco veicoli.

Rispetto alle vendite di benzina, la quota delle vendite di diesel è aumentata negli anni, passando da un totale di 55,6 % nel 2001 al 72,3 % nel 2017, il che corrisponde ampiamente alla crescente conversione al diesel del parco auto europeo in quel periodo. Mentre le vendite di combustibile diesel sono aumentate di quasi il 9 % tra il 2007 e il 2017, nello stesso decennio le vendite di benzina sono diminuite del 9 %.

Il consumo di combustibile diesel è significativo nella maggior parte degli Stati membri dell'UE, più del 60 % del totale delle vendite di combustibile in 23 Stati membri (tutti tranne Cipro, Grecia, Malta e Paesi Bassi. La Romania non ha presentato una relazione completa per il 2017).

Nel 2017 la maggior parte delle vendite di benzina (85,7 % del totale) era costituita da benzina con numero di ottano ricerca (RON) = 95, l'8,3 % delle vendite aveva un valore $95 \leq \text{RON} < 98$, il 5,8 % aveva un valore $\text{RON} \geq 98$. Una quota trascurabile delle vendite aveva un valore $\text{RON} = 91$.

Tutto il combustibile diesel venduto nell'UE viene commercializzato come contenente biodiesel, mentre l'87,6 % della benzina viene commercializzato come contenente bioetanolo. Nel 2017, della benzina venduta nell'UE il 71,9 % aveva un tenore di etanolo fino a un massimo del 5 % in volume, il 15,7 % aveva un tenore di etanolo fino al 10 %. L'83,8 % del combustibile diesel venduto aveva un tenore di FAME fino a un massimo del 7 %, nel 16,2 % il tenore era superiore.

3.2 Conformità dei combustibili venduti ai limiti qualitativi

Nel complesso, la qualità dei combustibili nell'UE è elevata. Bulgaria, Malta e Svezia hanno verificato e comunicato la piena conformità sia per la benzina che per il combustibile diesel, mentre nove Stati membri hanno verificato e comunicato la piena conformità per la benzina (Austria, Bulgaria, Grecia, Lituania, Malta, Paesi Bassi, Slovenia, Svezia e Ungheria) e sette per il diesel (Bulgaria, Cipro, Croazia, Finlandia, Lettonia, Malta e Svezia). Uno Stato membro (Belgio) ha dichiarato più di 100 casi di non conformità per la benzina nel 2017.

Gli Stati membri hanno dichiarato un totale di 496 casi di non conformità per la benzina e 141 per il diesel nel 2017. Per la benzina, i parametri sui quali più frequentemente si sono registrati scostamenti dalle specifiche sono la tensione di vapore nel periodo estivo (in 13 Stati membri), il numero di ottano ricerca (RON) (in nove Stati membri) e il numero di ottano motore (MON) (in sette Stati membri). Per il diesel, i parametri sui quali più frequentemente si sono registrati scostamenti dalle specifiche sono il tenore di FAME (in 12 Stati membri) e il tenore di zolfo (in sette Stati membri).

Tutti gli Stati membri hanno illustrato le disposizioni prese in caso di campioni non conformi, tra le quali la segnalazione alle autorità competenti, l'avvio di indagini, la comminazione di sanzioni e ammende e nuovi prelievi di campioni. In un esiguo numero di casi non si sono presi provvedimenti in quanto i parametri non conformi risultavano molto vicini ai limiti di tolleranza.

La Commissione non ha pertanto ritenuto necessario avviare nuove indagini.