CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

Bruxelles, 22 marzo 2011 (30.03)
(OR. en)

8109/11

ENV 227
ENT 73
ENER 67
TRANS 94

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 Settima relazione annuale (Anno di riferimento: 2008)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2011) 116 definitivo.

All.: COM(2011) 116 definitivo

COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 11.3.2011
COM(2011) 116 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
Settima relazione annuale
(Anno di riferimento: 2008)

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'Unione europea
Settima relazione annuale (Anno di riferimento: 2008)

SINTESI

La direttiva 98/70/CE[1] 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[2], che modifica la direttiva 98/70/CE, prevede un'ulteriore riduzione del tenore di zolfo della benzina e del combustibile diesel. Il 2008 è l'ultimo anno durante il quale i carburanti con un tenore di zolfo superiore a 10 ppm saranno ancora conformi alla direttiva.

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 settima relazione della Commissione riassume i contributi degli Stati membri sulla qualità della benzina e del combustibile diesel, nonché i volumi di carburante venduti nel 2008. Ad eccezione del Lussemburgo, che non aveva consegnato la relazione nemmeno nel 2007, tutti gli Stati membri hanno presentato la relazione sui dati nazionali per il 2008.

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.

---

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 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).

Come indicato nel 2006 e nel 2007, anche se i carburanti senza zolfo[3] costituiscono una percentuale sempre maggiore delle qualità e delle vendite di carburante negli Stati membri, non sono sempre etichettati sulle pompe di erogazione del carburante. Permangono inoltre alcuni problemi relativi alla consegna delle relazioni: 14 Stati membri hanno consegnato la relazione dopo la scadenza, anche se 10 di essi l'hanno presentata con meno di un mese di ritardo. I contributi sono stati presentati con 7 mesi di ritardo da Malta, 5 mesi di ritardo dalla Germania, 4 mesi di ritardo dal Regno Unito e 3 mesi di ritardo dalla Spagna. Come nel 2007, il Lussemburgo non ha presentato la relazione per il 2008.

Il controllo della qualità dei carburanti effettuato nel 2008 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)[4], la tensione di vapore nel periodo estivo[5] e la distillazione/evaporazione a 100/150 °C[6]. Si è registrato inoltre un aumento del numero di campioni che hanno superato i valori limite del tenore 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 carburanti non conformi, la Commissione non ha riscontrato alcuna ripercussione negativa sulle emissioni dei veicoli o sul funzionamento dei motori connessi 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 2008[7]. La Commissione continuerà a verificare che vengano rispettati i requisiti di qualità dei carburanti stabiliti dalla direttiva.

Un basso tenore di zolfo contribuisce alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e all'introduzione di nuove tecnologie per i motori. Il tenore medio di zolfo si è abbassato nel 2008 e risulta notevolmente inferiore rispetto ai livelli del 2004, come riportato nella tabella 1. Si tratta del calo più consistente dal 2005, quando i carburanti a basso tenore di zolfo[8] furono resi obbligatori e vennero introdotti quelli senza zolfo in tutta l'UE. Il 2008 è l'ultimo anno durante il quale i carburanti a basso tenore di zolfo saranno ancora conformi alla

---

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

4 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.

5 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.

6 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.

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

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

direttiva. Di conseguenza, l'abbassamento del tenore medio di zolfo può essere dovuto alle misure adottate dagli Stati membri per rispettare il limite di < 10 ppm per il 2009.

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**
Carburante/Anno	**2001**	**2002**	**2003 ***	**2004 ***	**2005 ***	**2006****	**2007*****	**2008*****	**2008*****	**2008**
Benzina	68	51	37	38	19	18	18	14	14	15
Diesel	223	169	125	113	25	22	23	18	18	23

* 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 e il 2008.

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[9], 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 settima 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 2008. Le relazioni relative agli anni precedenti sono disponibili sul sito web della Commissione[10].

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. Malta, Germania, Regno Unito e Spagna hanno presentato la relazione con oltre tre 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). Questi prelievi dovrebbero essere *complementari* al numero minimo di campioni richiesti nelle stazioni di rifornimento.

Qualora gli Stati membri utilizzino il loro sistema nazionale, questo va descritto in dettaglio per verificare che sia conforme alla norma europea. La descrizione deve indicare l'equivalenza del sistema di controllo, in termini di affidabilità statistica, alla norma EN 14274:2003. In molti casi relativi ai controlli sul periodo 2004-2008 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 A o B.

---

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

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

I carburanti senza zolfo devono essere 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. Il problema sarà risolto a partire dal 2009, quando tutti i carburanti dovranno essere senza zolfo.

Poiché il 2008 è l'ultimo anno durante il quale i carburanti con un tenore di zolfo superiore a 10 ppm saranno ancora disponibili all'interno dell'UE, gli Stati membri avrebbero potuto produrre dati separati per le vendite e per i campioni in base al tenore di zolfo. Alcuni Stati membri hanno agito in questo modo, altri no.

Le relazioni degli Stati membri vengono valutate sulla base di periodi stagionali per garantire la comparabilità delle relazioni su scala europea. Quando uno Stato membro sceglie di utilizzare un periodo stagionale diverso da quello specificato, occorre fornire le informazioni adeguate nell'allegato nazionale della relazione "Controllo della qualità dei carburanti".

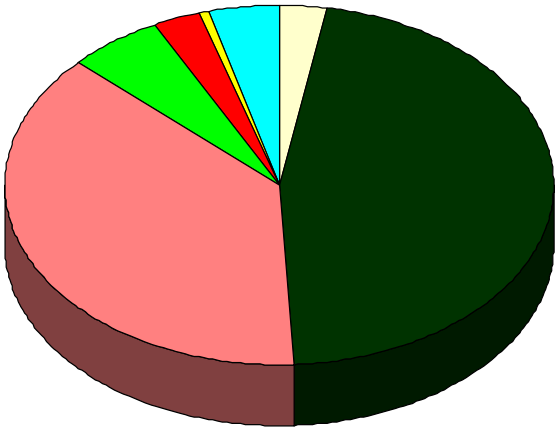
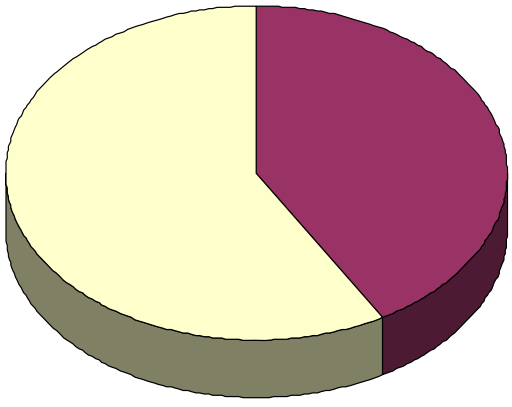
4. DATI RELATIVI AL 2008

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 e da carburanti senza zolfo. Di tutta la benzina venduta, il 55% è a basso tenore di zolfo e il 45% senza zolfo (< 10 ppm). Di tutto il combustibile diesel venduto, le percentuali sono state, rispettivamente, 49% e 51%.

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 2008 è costituita da RON 95 (84%, di cui 46% a basso tenore di zolfo e 38% 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 2008

Vendite di benzina	**2008**	**Vendite di diesel**	**2008**
			
Tipo di carburante		**Tipo di carburante**	

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)	0,1%	14	Diesel (tenore di zolfo < 50 ppm)	48,8%
3	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 10 ppm)	2,6%	15	Diesel (tenore di zolfo < 10 ppm)	51,2%
4	Benzina senza piombo RON minimo=95	0,0%			
5	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 50 ppm)	49,0%			
6	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 10 ppm)	35,6%			
7	Benzina senza piombo 95=<RON<98	0,0%			
8	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	5,1%			
9	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	2,6%			
10	Benzina senza piombo RON>=98	0,0%			
11	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	0,4%			
12	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	4,7%			

Analogamente al periodo 2001 - 2007, Francia, Germania, Italia, Spagna e Regno Unito hanno registrato le maggiori vendite di carburante nel 2008 (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 14% e dal 15,8% del totale delle vendite di benzina e combustibile diesel dell'UE (un forte aumento rispetto al 12,4% e al 12,6% del 2007).

Nel 2008, la maggioranza degli Stati membri (14) ha indicato la disponibilità di 2 qualità di benzina sul proprio territorio, mentre la Bulgaria, l'Irlanda e Malta hanno indicato la vendita di una sola qualità di benzina. La distinzione tra le qualità è dovuta principalmente ai diversi livelli di ottano (categoria RON). Sedici Stati membri hanno riportato la vendita di una sola qualità di combustibile diesel nel 2008. Cfr. figura 4 per ulteriori dettagli.

Gli Stati membri non sono tenuti a passare completamente ai carburanti senza zolfo prima del 2009. Tuttavia, nel 2008, 8 Stati membri hanno riportato la vendita di soli carburanti senza zolfo, mentre altri 8 Stati hanno riportato la vendita di soli combustibili diesel senza zolfo. 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.

Il tenore medio di zolfo dei carburanti venduti in Repubblica ceca, Polonia e Slovacchia è inferiore ai limiti del 2009 (< 10 ppm). Tuttavia, non tutti riportano una disponibilità totale di carburanti senza zolfo, come indicato in figura 7. 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 2008 (numero medio di campioni per qualità di carburante)

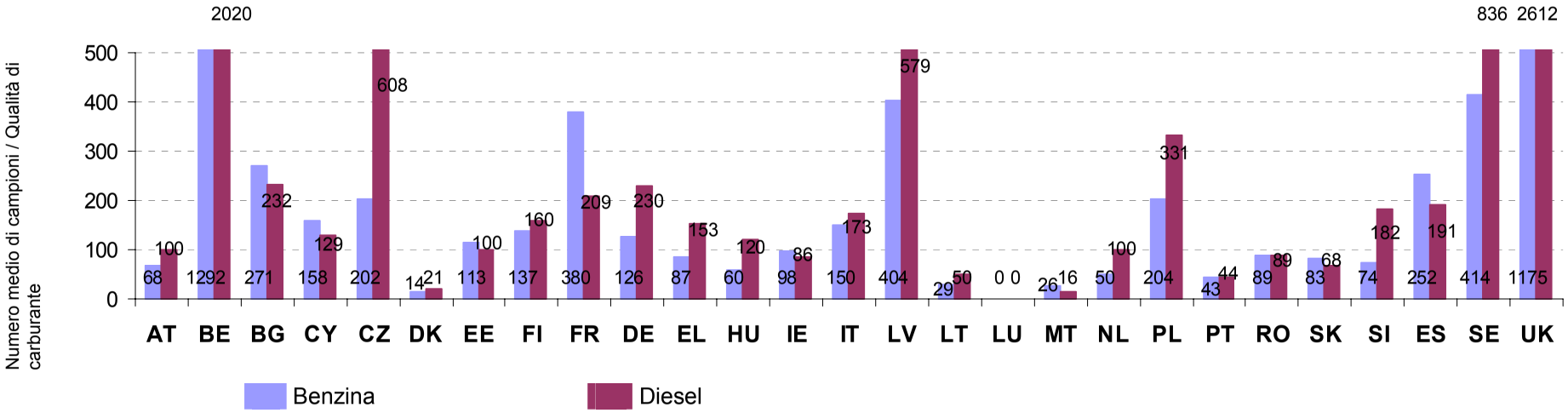


Figura 3: Vendite nazionali di carburanti nell'UE per tipo di carburante nel 2008 (in milioni di litri)

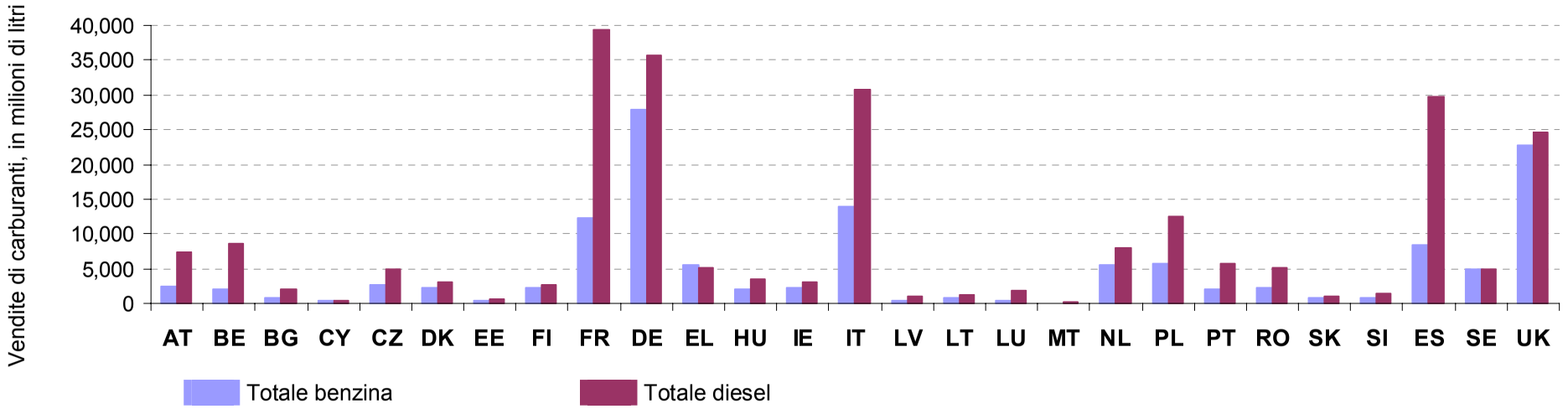


Figura 4: Numero di qualità di carburanti disponibili a livello nazionale per tipo di carburante nell'UE nel 2008

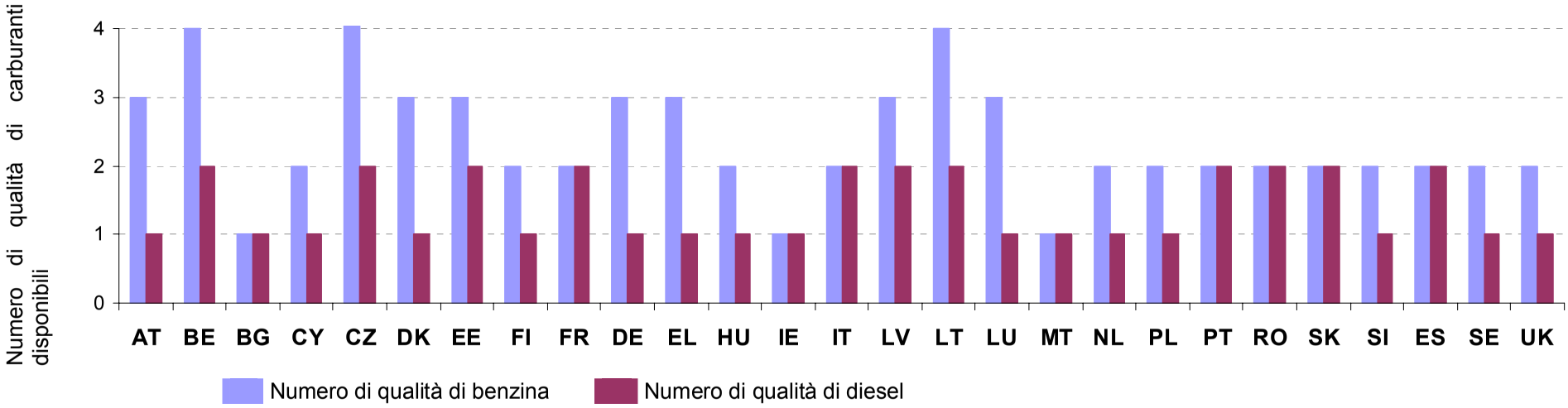


Figura 5: Percentuali delle vendite nazionali delle qualità di benzina a basso tenore di zolfo nell'UE nel 2008

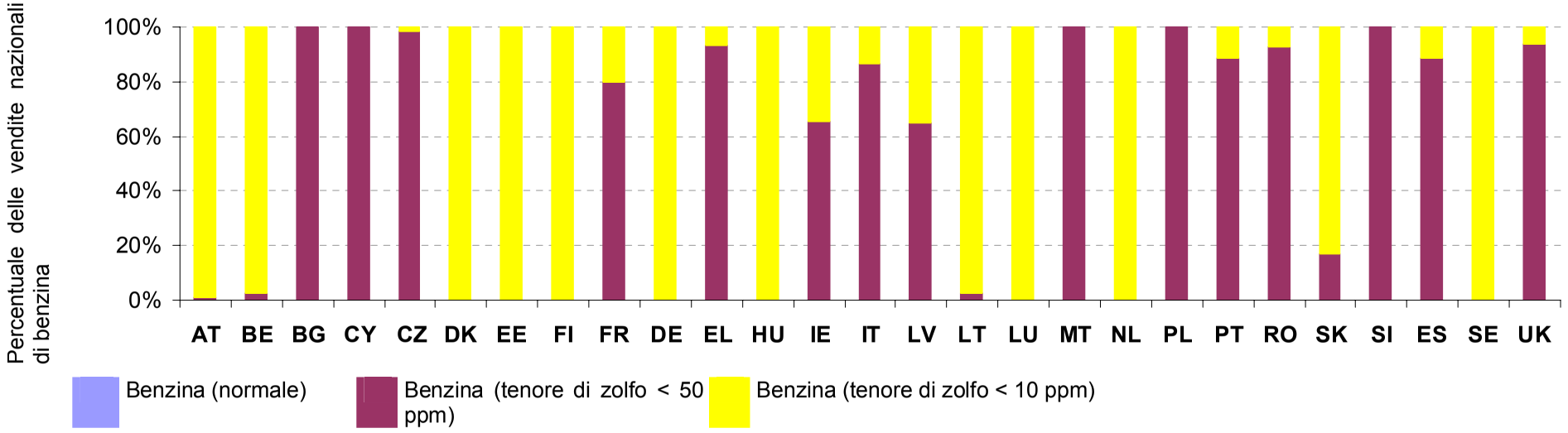


Figura 6: Percentuali delle vendite nazionali delle qualità di combustibile diesel a basso tenore di zolfo nell'UE nel 2008

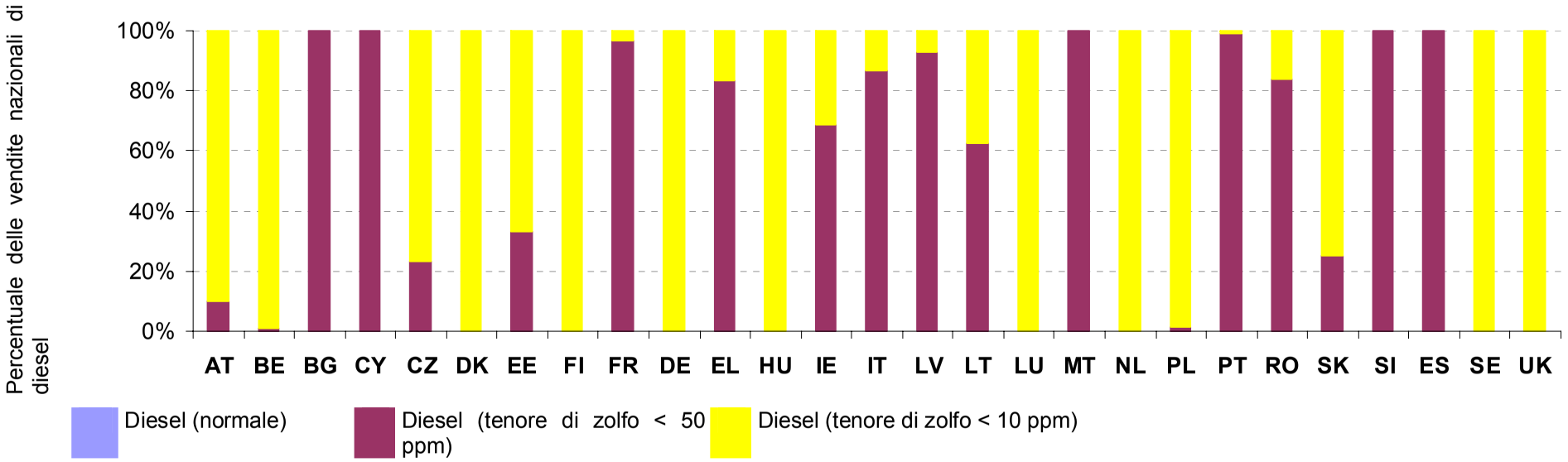
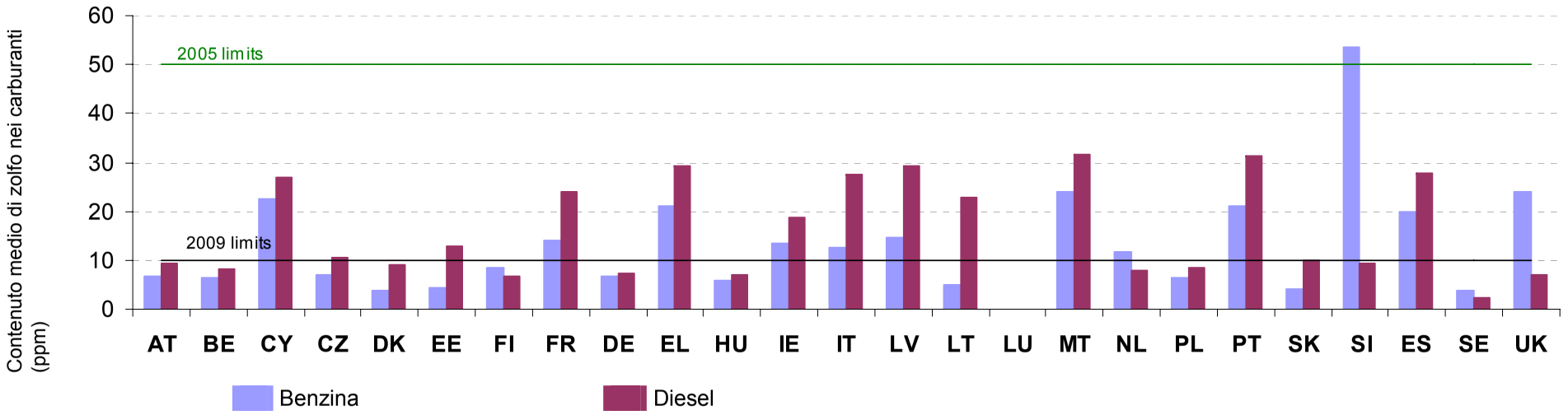


Figura 7: Percentuali del tenore medio di zolfo delle varie qualità di benzina e combustibile diesel nell'UE nel 2008



4.2 Osservanza della direttiva 98/70/CE nel 2008

La tabella 2 riassume la situazione relativa all'osservanza della direttiva 98/70/CE da parte degli Stati membri nel 2008. 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 – 2007, 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 2008[11].

Quattro Stati membri (rispetto ai 7 del 2007) hanno pienamente rispettato i valori limite della benzina e del combustibile diesel per tutti i campioni. Diciotto Stati membri hanno inoltre fornito una relazione completa su tutti i parametri previsti per il controllo nella direttiva. Il Belgio realizza un numero maggiore di campionamenti rispetto agli altri Stati membri, causando una distorsione dei risultati e delle tendenze generali dell'UE. Di conseguenza, i valori relativi al Belgio sono esclusi dall'analisi dei superamenti riportata di seguito.

Per la benzina, 5 Stati membri (rispetto ai 9 del 2007) hanno indicato che tutti i campioni erano pienamente conformi alla direttiva 98/70/CE. I principali parametri che hanno suscitato preoccupazione sono stati ancora una volta il numero di ottano ricerca/motore (RON/MON, 33 – un calo rispetto a 68 nel 2007), la tensione di vapore nel periodo estivo (DVPE, 101 – un aumento rispetto a 43 nel 2007) e la distillazione/evaporazione a 100/150 °C (13 campioni – quasi come nel 2007). È stato inoltre rilevato che 34 campioni contenenti zolfo (solo 5 nel 2007) non erano conformi ai valori limite della direttiva.

Il numero e la proporzione dei campioni di benzina non conformi sono aumentati nel 2008 per i paesi dell'UE-15, ma sono rimasti sostanzialmente costanti per i paesi dell'UE-12. Negli Stati membri dell'UE-15, la proporzione dei campioni che hanno superato i valori limite è aumentata dall'1,0% nel 2007 all'1,6% nel 2008. Un aumento dovuto sostanzialmente al maggior numero di campioni che hanno superato i valori limiti della tensione di vapore nel periodo estivo e del tenore di zolfo. Negli Stati membri dell'UE-12, i numeri assoluti di campioni che hanno superato i valori limite sono aumentati leggermente nel 2008, ma il numero di campioni prelevati è stato maggiore. Di conseguenza, la proporzione dei campioni che hanno superato i valori limite è scesa dal 3,5% circa nel 2007 al 3% nel 2008. Si è verificato inoltre un forte calo dei campioni che hanno superato i valori limite MON/RON, accompagnato tuttavia da un aumento dei campioni che hanno superato i valori limite della tensione di vapore nel periodo estivo.

Per il combustibile diesel, 11 Stati membri (rispetto ai 14 del 2007) hanno indicato che tutti i campioni erano conformi alla direttiva 98/70/CE. I parametri che hanno suscitato preoccupazione sono stati il tenore di zolfo (31 campioni), il punto di distillazione al 95% (23 campioni) e il numero di cetano (4 campioni).

---

[11] https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7

Negli Stati membri dell'UE-15, il superamento dei valori limite è aumentato nuovamente nel 2008. Circa lo 0,3% dei campioni ha superato i valori limite, la percentuale più alta da quando sono state avviate le attività di monitoraggio, che resta tuttavia inferiore a quella degli Stati membri dell'UE-12 o di quella per la benzina. Gli Stati membri dell'UE-12 hanno mantenuto un livello di non conformità del tenore di zolfo simile ai valori del 2006 e del 2007. Tuttavia, un numero maggiore di campioni ha superato i valori limite di distillazione. La percentuale dei campioni che hanno superato i valori limite è rimasta costante (di poco superiore all'1%) mentre è aumentato il numero di campioni prelevati.

Tabella 2: Quadro riassuntivo dell'osservanza della direttiva 98/70/CE da parte degli Stati membri (dati relativi al 2008).

Stato membro	Inosservanza dei valori limite[1] (livello di confidenza 95%) (campioni non conformi/totale campioni)		Relazione incompleta (numero di parametri non misurati/totale)		Relazione in ritardo (termine di presentazione 30.6.2009) [2]	Osservazioni
	Benzina	Diesel	Benzina	Diesel		
Austria	3 / 203				<1 mese	
Belgio	7 / 5168	4 / 4040	4 / 18			(3)
Bulgaria	>39 / 271	>15 / 232	5 / 18			(21) (22)
Cipro	17 / 316	1 / 129			<1 mese	
Repubblica ceca	23 / 1011	8 / 1216			<1 mese	(18)
Danimarca						
Estonia	13 / 340				<1 mese	
Finlandia	2 / 274	3 / 160				(4) (5)
Francia	52 / 759	1 / 417				(6)
Germania	12 / 377	1 / 230			<5 mesi	(7)
Grecia	3 / 260		6 / 18		<1 mese	(8)
Ungheria	9 / 120					
Irlanda	9 / 98	1 / 86				
Italia	4 / 299	2 / 346	6 / 13			(9) (10)
Lettonia	2 / 1212	1 / 1157			<1 mese	
Lituania	3 / 114				<1 mese	
Lussemburgo	-	-	-	-	Non pervenuta	(11)
Malta		1 / 16			<7 mesi	(19) (20)
Paesi Bassi	13 / 100	3 / 100	1 / 17		<1 mese	(12) (13)
Polonia	21 / 407					
Portogallo	1 / 86		3 / 15		<1 mese	(14)
Romania	>2 / 177	>22 / 177				(23) (24)
Slovacchia	7 / 165	1 / 136				
Slovenia					<1 mese	
Spagna					<3 mesi	
Svezia			7 / 11			(15) (16)
Regno Unito	>3 / 2350	>2 / 2612	6 / 12		<4 mesi	(17)
Paesi	**21**	**15**	**8**	**0**	**15**	

Per ulteriori dettagli sulla presente tabella, vedere pag. 197 della relazione dettagliata per il 2008.

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 2008 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 violazioni 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.

Il tenore medio di zolfo è sceso nel 2008 e risulta notevolmente inferiore rispetto a quello registrato nel 2004. Si tratta del calo più consistente dal 2005, quando i carburanti a basso tenore di zolfo furono resi obbligatori e vennero introdotti quelli senza zolfo in tutta l'UE. Il 2008 è l'ultimo anno durante il quale i carburanti a basso tenore di zolfo saranno ancora conformi alla direttiva. Di conseguenza, l'abbassamento del tenore medio di zolfo può essere dovuto alle misure adottate dagli Stati membri per rispettare il limite di < 10 ppm per il 2009.

Tuttavia, in diversi Stati membri, i carburanti senza zolfo non sono sempre etichettati correttamente sulle pompe di erogazione del carburante. La mancata etichettatura potrebbe aver ritardato l'introduzione di veicoli di nuova tecnologia che richiedono l'utilizzo di carburanti senza zolfo prima dell'introduzione obbligatoria definitiva nel 2009. Senza etichettatura, i consumatori non sono in grado di scegliere questi carburanti e sono meno incentivati a utilizzare le tecnologie che richiedono carburanti senza zolfo. Tutto ciò pregiudica i vantaggi derivanti dai carburanti che rispondono a tale criterio. Di conseguenza non sono forse state sfruttate tutte le potenzialità offerte al settore dei trasporti su strada per la riduzione di CO_2. Inoltre, gli Stati membri hanno fornito informazioni limitate sulla disponibilità geografica dei carburanti senza zolfo; la maggior parte di essi ha semplicemente dichiarato un'ampia disponibilità, senza specificare ulteriormente. Quanto detto non dovrebbe più costituire un problema a partire dal 2009, quando i carburanti senza zolfo diventeranno obbligatori.

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 analoga 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 2008 (in milioni di litri)

ID	Milioni di litri	Austria	Belgio	Danimarca	Finlandia	Francia	Germania	Grecia	Irlanda	Italia	Lussemburgo	Paesi Bassi	Portogallo	Spagna	Svezia	Regno Unito	UE-15	UE-15
	Carburante	**AT**	**BE**	**DK**	**FI**	**FR**	**DE**	**EL**	**IE**	**IT**	**LU**	**NL**	**PT**	**ES**	**SE**	**UK**	**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%
3	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 10 ppm)	420	-	488	-	-	2,495	-	-	-	0	-	-	-	-	-	3,404	3.0%
4	Benzina senza piombo RON minimo=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
5	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 50 ppm)	20	44	-	-	9,841	-	4,767	1,533	12,168	-	-	-	7,553	-	21,255	57,181	49.6%
6	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 10 ppm)	1,980	1,461	-	2,176	-	24,560	-	817	1,850	385	5,426	-	-	4,713	-	43,367	37.6%
7	Benzina senza piombo 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
8	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	-	-	-	-	-	-	345	-	-	-	-	1,786	-	-	-	2,131	1.8%
9	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	-	-	1,846	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,460	3,306	2.9%
10	Benzina senza piombo RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
11	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0.0%
12	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	65	463	7	171	2,484	785	379	-	-	100	142	228	960	198	-	5,982	5.2%
	Benzina (normale)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0.0%**
	Benzina (tenore di zolfo < 50 ppm)	**20**	**46**	**0**	**0**	**9,841**	**0**	**5,111**	**1,533**	**12,168**	**0**	**0**	**1,786**	**7,553**	**0**	**21,255**	**59,314**	**51.4%**
	Benzina (tenore di zolfo < 10 ppm)	**2,465**	**1,923**	**2,341**	**2,347**	**2,484**	**27,840**	**379**	**817**	**1,850**	**485**	**5,568**	**228**	**960**	**4,911**	**1,460**	**56,059**	**48.6%**
	Totale benzina	**2,485**	**1,970**	**2,341**	**2,347**	**12,325**	**27,840**	**5,490**	**2,350**	**14,018**	**485**	**5,568**	**2,015**	**8,513**	**4,911**	**22,715**	**115,373**	**100.0%**
13	**Diesel**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
14	**Diesel (tenore di zolfo < 50 ppm)**	729	63	-	-	38,134	-	4,323	2,141	26,776	-	-	5,675	29,713	-	-	107,552	51.0%
15	**Diesel (tenore di zolfo < 10 ppm)**	6,564	8,518	3,148	2,660	1,218	35,789	863	972	4,026	1,922	8,056	48	0	4,837	24,634	103,254	49.0%
	Totale diesel	**7,293**	**8,581**	**3,148**	**2,660**	**39,351**	**35,789**	**5,186**	**3,113**	**30,802**	**1,922**	**8,056**	**5,723**	**29,713**	**4,837**	**24,634**	**210,806**	**100.0%**

ID	Milioni di litri	Cipro	Repubblica ceca	Estonia	Ungheria	Lettonia	Lituania	Malta	Polonia	Slovacchia	Slovenia	Bulgaria	Romania	UE-12	UE-12	UE	UE
	Carburante	**CY**	**CZ**	**EE**	**HU**	**LV**	**LT**	**MT**	**PL**	**SK**	**SI**	**BG**	**RO**	**UE-12**	**%**	**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)	-	69	-	-	2	0	-	-	-	-	-	-	71	0.4%	71	0.1%
3	Benzina senza piombo RON minimo=91 (tenore di zolfo < 10 ppm)	-	0	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	0.1%	3,420	2.6%
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)	454	-	-	-	316	18	82	5,231	137	784	825	-	7,847	45.1%	65,028	49.0%
6	Benzina senza piombo RON minimo=95 (tenore di zolfo < 10 ppm)	-	-	328	2,022	128	687	-	-	669	-	-	-	3,834	22.0%	47,201	35.6%
7	Benzina senza piombo 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	0	0.0%
8	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	-	2,551	-	-	-	-	15	-	-	52	-	2,035	4,653	26.8%	6,784	5.1%
9	Benzina senza piombo 95=<RON<98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153	153	0.9%	3,459	2.6%
10	Benzina senza piombo RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	0	0.0%
11	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 50 ppm)	49	-	-	-	2	-	-	517	3	-	-	-	571	3.3%	573	0.4%
12	Benzina senza piombo RON>=98 (tenore di zolfo < 10 ppm)	-	47	46	63	43	26	-	-	19	-	0	-	244	1.4%	6,226	4.7%
	Benzina (normale)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0.0%**	**0**	**0.0%**
	Benzina (tenore di zolfo < 50 ppm)	**503**	**2,619**	**0**	**0**	**320**	**18**	**97**	**5,748**	**140**	**836**	**825**	**2,035**	**13,143**	**75.6%**	**72,457**	**54.6%**
	Benzina (tenore di zolfo < 10 ppm)	**0**	**47**	**391**	**2,085**	**171**	**713**	**0**	**0**	**687**	**0**	**0**	**153**	**4,247**	**24.4%**	**60,306**	**45.4%**
	Totale benzina	**503**	**2,667**	**391**	**2,085**	**491**	**731**	**97**	**5,748**	**827**	**836**	**825**	**2,189**	**17,390**	**100.0%**	**132,763**	**100.0%**
13	**Diesel**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	0	0.0%
14	**Diesel (tenore di zolfo < 50 ppm)**	440	1,121	188	-	894	825	108	181	267	1,526	2,086	4,314	11,951	35.1%	119,503	48.8%
15	**Diesel (tenore di zolfo < 10 ppm)**	-	3,710	383	3,472	68	495	15	12,326	797	-	-	834	22,085	64.9%	125,338	51.2%
	Totale diesel	**440**	**4,831**	**571**	**3,472**	**962**	**1,320**	**110**	**12,507**	**1,064**	**1,526**	**2,085**	**5,148**	**34,035**	**100.0%**	**244,840**	**100.0%**