



Bruxelles, 24.10.2023
COM(2023) 655 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 2021)**

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 2021)

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. L'obbligo di comunicazione è divenuto operativo per la prima volta per l'anno 2017 a seguito dell'applicazione e del recepimento della direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio. La presente relazione annuale verte sui dati comunicati per l'anno 2021.

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 2021.

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 terreni (ILUC, *indirect land use change*)³;
- 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 impone gli Stati membri di 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 i trasporti, ossia le emissioni di gas a effetto serra per unità di energia prodotte durante il ciclo di vita dovute ai combustibili e all'energia forniti, rispetto al valore di riferimento per i combustibili per il 2010, vale a dire 94,1 g CO_{2eq}/MJ. Le emissioni di gas a effetto serra associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni (ILUC) sono escluse dalla valutazione del rispetto dell'obiettivo minimo di riduzione del 6 %. La direttiva (UE) 2018/2001 sulle energie rinnovabili⁴ prevede numerose misure per far fronte al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni, tra cui un massimale per i biocarburanti ottenuti da colture alimentari e foraggiere, con un atto delegato⁵ che stabilisce criteri dettagliati per determinare le materie prime a elevato rischio ILUC per i biocarburanti da eliminare gradualmente entro il 2030 e i criteri per la certificazione dei biocarburanti, bioliquidi e combustibili da biomassa a basso rischio ILUC.

Nel 2021 tutti i 27 Stati membri, il Regno Unito (per quanto riguarda l'Irlanda del Nord⁶), la Norvegia e l'Islanda hanno fornito dati sulle riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra nel formato appropriato. I raffronti tra le cifre aggregate si riferiscono all'UE-27 per tutti gli anni di riferimento.

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

Secondo i dati trasmessi, nel 2021 l'intensità media dei gas a effetto serra dei combustibili e dell'energia forniti nei 27 Stati membri dichiaranti era pari a 89 g CO_{2eq}/MJ. Ciò corrisponde a un risparmio di 60 milioni di tonnellate equivalenti di biossido di carbonio (CO_{2eq}) nel corso del 2021. Il dato è inferiore del 5,5 % rispetto al valore di riferimento del 2010, che era pari a 94,1 g CO_{2eq}/MJ (che corrisponde a un livello di riduzione analogo a quello conseguito dai 27 Stati membri dell'UE nel 2020). Ne consegue che per raggiungere l'obiettivo del 6 % è necessaria un'ulteriore riduzione dello 0,5 % dell'intensità dei gas a effetto serra di tutti i combustibili, dei biocarburanti e dell'energia fornita.

I dati comunicati per il 2021 mostrano che i progressi compiuti dai fornitori di combustibili dell'UE variano notevolmente da uno Stato membro all'altro. Tredici Stati membri (Belgio, Cechia, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Slovacchia, Svezia e Ungheria) hanno conseguito l'obiettivo di ridurre l'intensità dei gas a effetto serra dei carburanti per i trasporti del 6 % entro il 2020 rispetto al 2010, il che rappresenta un incremento di due Stati membri rispetto all'anno precedente (cfr. *figura 1*). I progressi più netti nel corso dell'anno sono stati compiuti da Finlandia e Svezia, rispettivamente con incrementi di 6,0 e 2,5 punti percentuali tra il 2020 e il 2021 rispetto al valore di riferimento del 2010, seguiti dal Portogallo, che ha registrato un incremento di 1,4 punti percentuali. Tuttavia la maggior parte degli Stati membri o ha registrato progressi molto modesti, inferiori a 1,0 punti percentuali (11 Stati membri), si è mantenuta sullo stesso livello (sei Stati membri) o ha addirittura fatto passi indietro (sette Stati membri).

⁴ Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82).

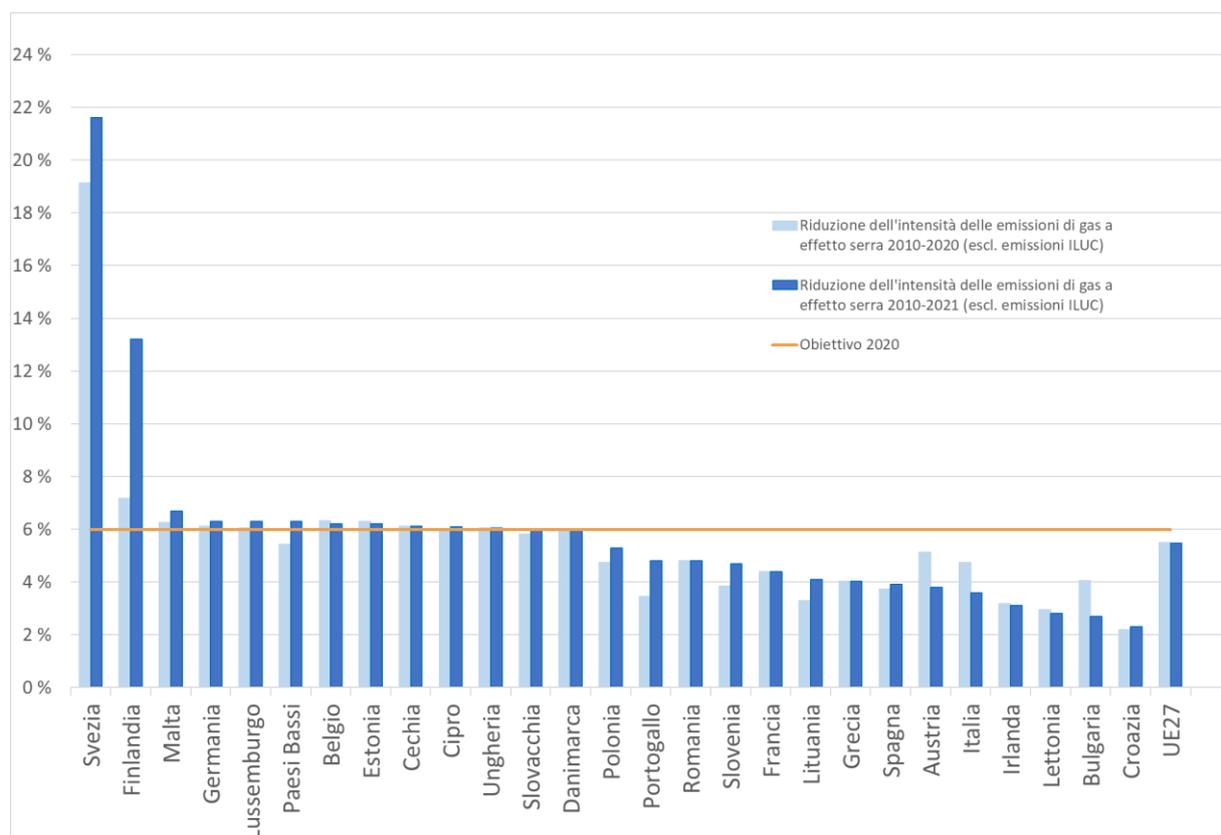
⁵ Regolamento delegato (UE) 2019/807 della Commissione, del 13 marzo 2019, che integra la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle materie prime a elevato rischio di cambiamento indiretto di destinazione d'uso dei terreni per le quali si osserva una considerevole espansione della zona di produzione in terreni che presentano elevate scorte di carbonio e la certificazione di biocarburanti, bioliquidi e combustibili da biomassa a basso rischio di cambiamento indiretto di destinazione d'uso dei terreni (GU L 133 del 21.5.2019, pag. 1).

⁶ La direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio, che stabilisce gli obblighi di comunicazione pertinenti, non si applica più al Regno Unito nel suo insieme dopo la fine del periodo di transizione. Tuttavia a norma dell'articolo 5, paragrafo 4, in combinato disposto con l'allegato 2, punto 47, del protocollo su Irlanda/Irlanda del Nord dell'accordo di recesso (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:12020W/TXT>), la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio continua ad applicarsi al Regno Unito per quanto concerne l'Irlanda del Nord.

In termini di distanza dal traguardo, la Polonia è piuttosto vicina all'obiettivo del 6 %, con il 5,3 %, mentre Portogallo, Romania, Slovenia, Francia, Lituania e Grecia hanno conseguito riduzioni che variano tra il 4 % e il 5 %. Infine, in sette Stati membri (Austria, Bulgaria, Croazia, Irlanda, Italia, Lettonia e Spagna) la riduzione dell'intensità dei gas a effetto serra rimane inferiore al 4 %. Ulteriori informazioni sono disponibili nella relazione tecnica n. 2023/03 dell'AEA dal titolo "Intensità dei gas a effetto serra dei carburanti per autotrazione nell'UE nel 2021"⁷.

⁷ https://www.eionet.europa.eu/login?came_from=/etcs/etc-cm/products/greenhouse-gas-intensities-of-transport-fuels-in-the-eu-in-2021/view (solo in EN).

Figura 1 – Intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) dovute ai combustibili – riduzioni conseguite dai fornitori di combustibili dell'UE negli Stati membri nei periodi 2010-2020 e 2010-2021 (fonte: AEA)



Inoltre nel 2021 quindici Stati membri (Austria, Cechia, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Germania, Italia, Lussemburgo, Malta, Polonia, Romania, Slovacchia, Slovenia, e Ungheria)⁸ hanno comunicato riduzioni delle emissioni a monte (UER, upstream emission reductions)⁸ che hanno apportato un contributo di 0,1-2,7 punti percentuali alla riduzione complessiva delle emissioni di gas a effetto serra in questi Stati membri. Pertanto nel 2021 il totale di UER comunicate è stato pari a 4 795 kt CO₂eq, il che si traduce in un'ulteriore riduzione di 0,4 punti percentuali dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili, scesa dal 5,1 % al 5,5 % (cfr. *tabella 5 dell'allegato della relazione*). Le UER dichiarate da un fornitore devono essere quantificate e comunicate conformemente alle prescrizioni della direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio. Informazioni più dettagliate sugli approcci per quantificare, monitorare e comunicare le UER sono reperibili in una nota orientativa⁹.

Tenendo conto delle emissioni ILUC¹⁰, l'intensità media delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili forniti nel 2021 è stata inferiore del 3,7 % rispetto al 2010. Questa riduzione corrisponde a un risparmio di 40 milioni di tonnellate di CO₂eq nel 2021. Conformemente all'articolo 7 quinquies della direttiva 98/70/CE che stabilisce il metodo di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti, nel valutare il rispetto dell'obiettivo minimo di riduzione del 6 % non si è tenuto conto delle emissioni ILUC.

⁸ Per "emissioni a monte" si intendono le emissioni di gas a effetto serra che si verificano prima che le materie prime entrino nella raffineria o nell'impianto di trasformazione dove viene prodotto il combustibile.

⁹ https://ec.europa.eu/clima/system/files/2016-11/guidance_note_on_uer_en.pdf

¹⁰ 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.

Saranno necessarie ulteriori misure per decarbonizzare i carburanti usati nei trasporti e contribuire a conseguire obiettivi più ambiziosi, come stabilito nel Green Deal europeo e nel successivo pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %" proposto dalla Commissione il 14 luglio 2021. La maggior parte delle proposte legislative sono state oggetto di accordo politico e sono vicine all'adozione o sono già state adottate. L'accordo politico raggiunto in merito alla direttiva sulle energie rinnovabili aumenta notevolmente il livello di ambizione generale per la decarbonizzazione dei carburanti per i trasporti e dei vettori energetici. Gli Stati membri dovranno ridurre l'intensità delle loro emissioni di gas a effetto serra di almeno il 14,5 % rispetto al valore di riferimento del 2010 o avere una quota pari almeno al 29 % nel consumo energetico finale del settore dei trasporti entro il 2030. Il nuovo obiettivo per i trasporti stabilito dalla direttiva sulle energie rinnovabili eliminerà l'obiettivo di riduzione del 6 % di cui alla direttiva sulla qualità dei combustibili, al fine di semplificare la normativa. Inoltre i regolamenti ReFuelEU Aviation e FuelEU Maritime promuoveranno la produzione e l'uso di carburanti alternativi sostenibili nel settore dell'aviazione e in quello marittimo.

2.2 Approvvigionamento di combustibili

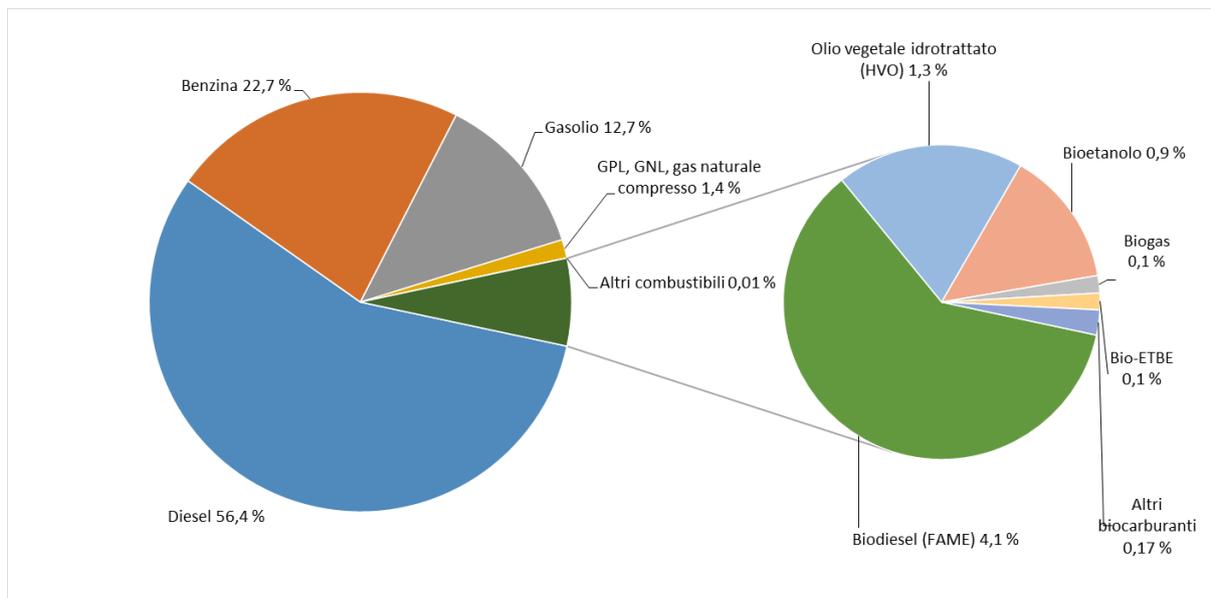
Nella presente sezione sono sintetizzati i dati trasmessi dagli Stati membri circa tutti i combustibili fossili, i biocarburanti e i combustibili di origine non biologica rientranti nel campo di applicazione della direttiva sulla qualità dei combustibili per quanto riguarda il trasporto stradale e le macchine mobili non stradali.

L'approvvigionamento totale di combustibili comunicato dai 27 Stati membri per il 2021 ammontava a 11 592 petajoule (PJ), in aumento del 10 % rispetto al 2020, soprattutto per effetto della ripresa economica in seguito alla crisi della COVID-19. È rimasto dominato dai combustibili fossili (93,3 %), seguiti dai biocarburanti (6,7 %) e da una quota molto ridotta (0,03 %) di energia elettrica (cfr. *sezione 2.4*). Nel 2021 non sono stati dichiarati combustibili rinnovabili di origine non biologica.

Per quanto riguarda i combustibili fossili, nel 2021 il diesel era ancora il più diffuso (56,4 %; 6 543 PJ), seguito dalla benzina (22,7 %; 2 629 PJ) e dal gasolio¹¹ (12,7 %; 1 472 PJ). Il gas di petrolio liquefatto e il gas naturale hanno rappresentato complessivamente una quota dell'1,4 % (165 PJ) (cfr. *figura 2*).

¹¹ "Gasolio" indica il combustibile da utilizzare nelle macchine mobili non stradali, secondo la definizione di cui all'articolo 2, punto 3, della direttiva sulla qualità dei combustibili.

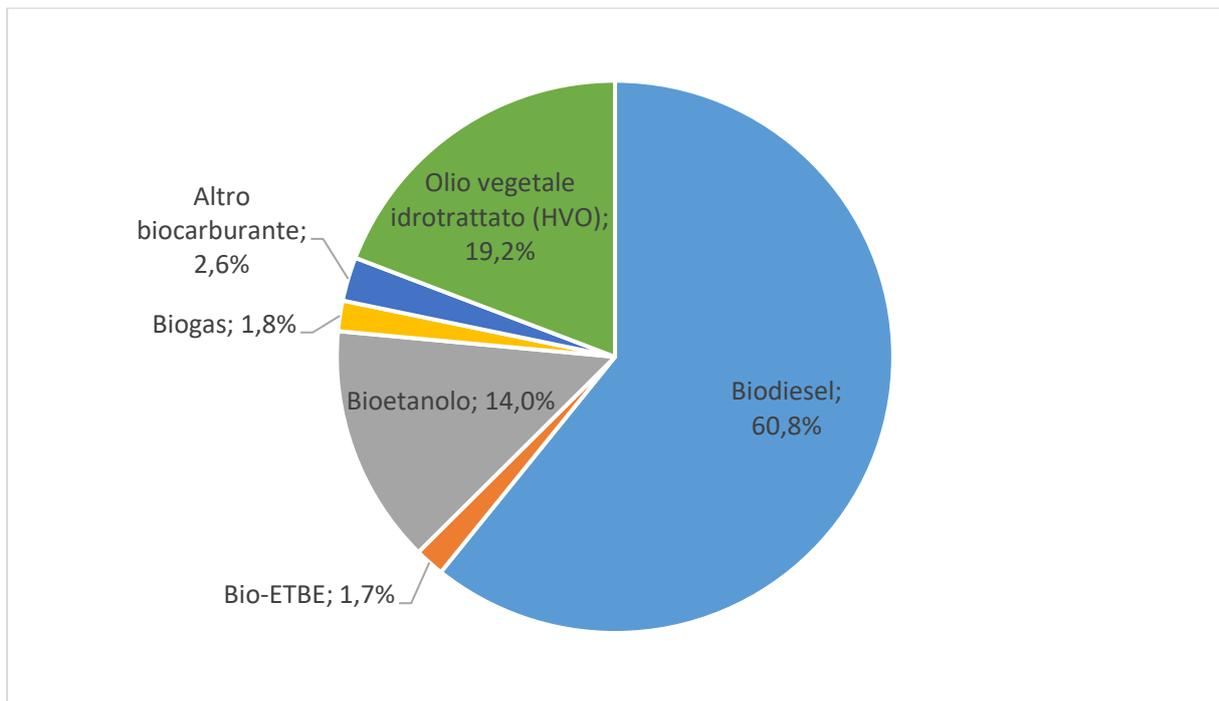
Figura 2 – Approvvigionamento di energia da combustibili nel 2021 – quote per tipo di combustibile (fonte: AEA)



2.3 Consumo di biocarburanti

Tra il 2020 e il 2021 il consumo totale di biocarburanti nei 27 Stati membri è leggermente aumentato, passando da 723 PJ a 781 PJ. Il biodiesel (estere metilico di acidi grassi o FAME, fatty acid methyl ester) continua a essere predominante, con una quota del 60,8 % del consumo totale di biocarburanti (475 PJ), seguito dall'olio vegetale idrotrattato (HVO, hydrotreated vegetable oil) (19,2 %; 150 PJ) e dal bioetanolo (14,0 %; 109 PJ). L'etil terbutiletere ottenuto dal bioetanolo (bio-ETBE) e il biogas rappresentano rispettivamente l'1,7 % (13 PJ) e l'1,8 % (14 PJ) del consumo totale di biocarburanti. Tutti gli altri biocarburanti rappresentano una quota del 2,6 % o 20 PJ (cfr. *figura 3*). Pertanto circa l'80 % di tutti i biocarburanti è miscelato al combustibile diesel. Informazioni dettagliate su tutti i biocarburanti e i percorsi sono disponibili nella relazione tecnica n. 2023/03 dell'AEA.

Figura 3 – Approvvigionamento di energia da biocarburanti nel 2021 – quote per tipo di combustibile (fonte: AEA)



2.4 Consumo di energia elettrica

La comunicazione del consumo di energia elettrica da parte dei fornitori di combustibili è facoltativa e 11 Stati membri (rispetto ai 15 del 2020) hanno comunicato dati sull'energia elettrica consumata dai veicoli, compresi i motocicli elettrici (cfr. *tabella 1*). La quantità totale comunicata di energia elettrica consumata dai veicoli elettrici è aumentata da 6 218 196 GJ nel 2020 a 9 859 593 GJ nel 2021 (escluso l'adeguamento per l'efficienza della trasmissione), con un incremento di circa il 60 %. Il consumo effettivo di energia elettrica dei veicoli elettrici nei diversi Stati membri potrebbe essere maggiore poiché non è obbligatorio comunicarlo ai sensi dell'articolo 7 bis e molti Stati membri non lo fanno, anche se contribuirebbe al conseguimento dell'obiettivo del 6 %.

Tabella 1 – Energia elettrica consumata da veicoli e motocicli elettrici nel 2021, comunicata dai fornitori di combustibili come contributo al raggiungimento del loro obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra (fonte: AEA)

Stato membro	Quantità di energia		Intensità delle emissioni di gas a effetto serra	
	escl. efficienza della trasmissione (GJ)	incl. efficienza della trasmissione (GJ) ¹²	comunicata per Stato membro (g CO ₂ eq/MJ)	comunicata per Stato membro (g CO ₂ eq/kWh)
Austria	178 818	71 527	21,8	78
Cechia	2 234	893	177,0	637
Estonia	62 091	27 659	114,5	412
Francia	2 853 505	1 141 402	15,8	56,9
Germania	4 989 600	1 995 840	147	529
Ungheria	28 065	11 226	58,7	211
Italia	310 951	124 380	110,3	397
Paesi Bassi	1 236 277	494 511	133,4	480
Slovacchia	10 158	4 063	13,1	47
Slovenia	4 116	1 646	90,7	327
Spagna	408	1 633	102,1	368
Svezia	10 158	4 063	13,1	47
Totale	9 859 593	4 052 598		

3. PANORAMICA DEI DATI 2021 SULLA QUALITÀ DEI COMBUSTIBILI NELL'UE

In ottemperanza all'articolo 8 della direttiva sulla qualità dei combustibili, tutti e 27 gli Stati membri, la Norvegia e il Regno Unito per quanto concerne l'Irlanda del Nord hanno presentato relazioni sui dati nazionali per il 2021.

Nella presente sezione sono riportati i dati comunicati dai 27 Stati membri dell'UE per ciò che riguarda la benzina e il diesel venduti per il trasporto stradale e 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

La quota di diesel venduto è rimasta stabile tra il 2017 e il 2021, attestandosi al 72,6 % delle vendite totali nel 2021. La quantità totale di diesel venduto nel 2021 è aumentata del 6,4 % rispetto al 2020, probabilmente in seguito alla ripresa economica dopo la crisi della COVID-19 nel 2020. Allo stesso modo la quantità di benzina venduta nel 2021 è aumentata del 9,7 % (cfr. *tabella 2*).

¹² Conformemente all'allegato I, parte 1, della direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio, l'obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra è calcolato in base alle quantità di energia elettrica usando il fattore di adeguamento per la tecnologia dei veicoli elettrici, ossia comprendendo l'efficienza del gruppo propulsore.

Tabella 2 – Vendite di diesel e benzina (in milioni di litri e rispettive quote) nell'UE-27 nel periodo 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Vendite di diesel	235 388 (73,3 %)	241 653 (73,3 %)	246 865 (73,0 %)	217 395 (73,2 %)	231 224 (72,6 %)
Vendite di benzina	85 911 (26,7 %)	87 994 (26,7 %)	90 917 (27,0 %)	79 659 (26,8 %)	87 385 (27,4 %)
Totale (diesel e benzina)	321 299	329 629	337 782	297 054	318 609

Il consumo di combustibile diesel è preponderante in tutti gli Stati membri dell'UE, ad eccezione di Cipro dove la percentuale di uso della benzina è pari al 50 %. Altri paesi che registrano un consumo relativamente elevato di benzina sono Paesi Bassi, Grecia e Finlandia, con quote del 48 %, 46 % e 38 %, mentre Bulgaria, Lettonia e Lituania sono all'estremo opposto con quote del 18 %, 15 % e 14 % rispettivamente.

Tra il 2020 e il 2021 non vi sono stati cambiamenti significativi in termini di distribuzione delle vendite di benzina per numero di ottano ricerca (RON). Nel 2021 la maggior parte della benzina venduta aveva RON pari a 95; la quota è in lieve crescita rispetto al 2020. È invece diminuita la quota di vendite di combustibili con RON uguale o superiore a 95 ma inferiore a 98 ($95 < \text{RON} < 98$), mentre quella di vendite con $\text{RON} \geq 98$ è rimasta invariata rispetto all'anno precedente (cfr. *tabella 3*).

Tabella 3 – Quota di vendite di benzina in base al RON nell'UE-27

	2017	2018	2019	2020	2021
RON 95	84,3 %	80,0 %	77,8 %	79,3 %	80,5 %
95 < RON < 98	8,5 %	14,9 %	16,7 %	14,3 %	13,1 %
RON \geq 98	6,9 %	4,9 %	5,4 %	6,4 %	6,4 %
RON = 91	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,01 %	0,03 %

3.2 Tenore di biocomponenti

Nel 2021 quasi tutti i tipi di benzina e combustibile diesel venduti nell'UE sono stati commercializzati come contenenti biocomponenti. Il 99,7 % di tutta la benzina venduta conteneva biocomponenti¹³, con la ripartizione che segue: il 65,4 % aveva un tenore di etanolo fino al 5 % in volume (E5), mentre il 34,2 % aveva un tenore di etanolo fino al 10 % (E10), senza variazioni significative rispetto al 2020; l'0,4 % della benzina aveva un tenore di etanolo superiore al 10 % (E+¹⁴).

¹³ Incluso il bioetanolo direttamente miscelato alla benzina o convertito in etil ter-butiletere (ETBE) e poi miscelato alla benzina.

¹⁴ E+ è benzina con un tenore di etanolo superiore al 10 % (% v/v).

Tutto il combustibile diesel venduto nel 2021 conteneva biocomponenti. Il 99,8 % aveva un tenore di FAME fino al 7 % (B7) e lo 0,2 % un tenore superiore al 7 % (B+)¹⁵. La quota di B+ è diminuita nel 2021 a causa del contributo inferiore da parte di Belgio e Francia (cfr. *tabella 4*).

Tabella 4 – Uso di biocomponenti nella benzina e nei combustibili diesel venduti nell'UE-27 nel periodo 2017-2021

Tipo di combustibile		2017	2018	2019	2020	2021
Benzina	E0	14,5 %	4,9 %	0,7 %	0,0 %	0,0 % ¹⁶
	E5	66,7 %	81,5 %	73,3 %	65,7 %	65,4 %
	E10	18,6 %	13,4 %	25,7 %	33,3 %	34,2 %
	E+	0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,0 %	0,4 %
Diesel	B0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	B7	81,8 %	99,2 %	99,1 %	86,2 %	99,8 %
	B +	16,2 %	0,8 %	0,8 %	13,8 %	0,2 %

3.3 Conformità dei combustibili venduti ai limiti qualitativi

Nell'UE si osserva, nel complesso, un elevato rispetto dei limiti qualitativi. La stragrande maggioranza dei parametri chiave relativi ai combustibili nei campioni prelevati nel 2021 rientrava nei limiti di tolleranza.

Irlanda, Lituania, Paesi Bassi e Svezia hanno verificato e comunicato la piena conformità sia per la benzina che per il diesel. Otto Stati membri hanno verificato e comunicato la piena conformità per la benzina (Finlandia, Irlanda, Lituania, Malta, Paesi Bassi, Romania, Slovenia e Svezia) e nove per il diesel (Cipro, Croazia, Irlanda, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Polonia, Slovacchia e Svezia).

Gli Stati membri hanno segnalato 205 casi di non conformità per la benzina e 77 per il diesel, che corrispondono rispettivamente al 3,5 % e all'1,6 % del numero totale dei campioni prelevati nel 2021. Per la benzina, i parametri che hanno fatto registrare più di frequente scostamenti dalle specifiche sono superamenti della tensione di vapore nel periodo estivo (in 15 Stati membri), il tenore di idrocarburi aromatici (in cinque Stati membri), il numero di ottano ricerca (RON), il numero di ottano motore (MON) e il tenore di zolfo (in quattro Stati membri per tutti e tre i parametri). Per quanto concerne il diesel i parametri che hanno fatto registrare più di frequente scostamenti dalle specifiche sono il tenore di zolfo e il tenore di FAME (in sei Stati membri per entrambi i parametri).

Tutti gli Stati membri hanno illustrato i provvedimenti adottati in risposta alla non conformità dei campioni, tra cui la segnalazione alle autorità competenti, l'avvio di indagini,

¹⁵ B+ è il combustibile diesel con tenore di biodiesel > 7 % (% v/v).

¹⁶ Soltanto Lettonia, Malta e Slovacchia hanno dichiarato 247 milioni di litri di benzina venduti che non contenevano biocarburanti, il che corrisponde allo 0,3 % delle vendite totali di benzina nel 2021 (in considerazione della quota esigua, il dato non è stato incluso nella tabella 4).

l'imposizione 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 indagini. Si può concludere che il sistema di controllo della qualità in vigore garantisce che nell'UE siano venduti carburanti di qualità, conformemente alle prescrizioni della direttiva sulla qualità dei carburanti.

Allegato

Tabella 5 – Contributo della riduzione delle emissioni a monte (UER) al conseguimento dell'obiettivo di riduzione del 6 % dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) nel 2021, escluse le emissioni ILUC (fonte: AEA)

Stato membro	Riduzione intensità GHG escl. UER	Contributo UER	Riduzione intensità GHG incl. UER	Intensità GHG incl. UER (g CO2eq/MJ)	Intensità GHG escl. UER (g CO2eq/MJ)	UER comunicati (Kt CO2eq)
Cipro	3,4 %	2,7 %	6,1 %	90,9	90,6	707,0
Danimarca	3,8 %	2,2 %	6,0 %	90,6	90,6	3 922,3
Ungheria	4,2 %	1,9 %	6,1 %	90,2	90,1	4 164,1
Malta	4,8 %	1,9 %	6,7 %	89,6	88,2	130,0
Slovacchia	4,6 %	1,4 %	6,0 %	89,7	89,9	1 439,7
Estonia	4,8 %	1,4 %	6,2 %	89,6	89,5	562,5
Lussemburgo	5,2 %	1,0 %	6,3 %	89,2	88,8	745,3
Polonia	4,3 %	1,0 %	5,3 %	90,1	90,0	10 011,6
Cechia	5,2 %	1,0 %	6,1 %	89,3	89,0	2 471,1
Germania	5,4 %	0,9 %	6,3 %	89,0	88,3	18 282,4
Romania	4,0 %	0,8 %	4,8 %	90,3	90,3	2 501,9
Austria	3,1 %	0,8 %	3,8 %	91,2	91,1	2 390,2
Slovenia	4,1 %	0,6 %	4,7 %	90,3	90,5	456,9
Croazia	2,1 %	0,1 %	2,3 %	92,1	92,0	121,0
Italia	3,6 %	0,0 % ¹⁷	3,6 %	90,8	89,9	49,0
Belgio	6,2 %	0,0 %	6,2 %	88,3	88,1	0,0
Bulgaria	2,7 %	0,0 %	2,7 %	91,5	90,3	0,0
Finlandia	13,2 %	0,0 %	13,2 %	81,6	87,4	0,0
Francia	4,4 %	0,0 %	4,4 %	90,0	90,0	0,0
Grecia	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,4	90,3	0,0
Irlanda	3,1 %	0,0 %	3,1 %	91,1	91,1	0,0
Lettonia	2,8 %	0,0 %	2,8 %	91,5	91,3	0,0
Lituania	4,1 %	0,0 %	4,1 %	90,2	91,0	0,0
Paesi Bassi	6,3 %	0,0 %	6,3 %	88,2	89,0	0,0
Portogallo	4,8 %	0,0 %	4,8 %	89,5	90,9	0,0
Spagna	3,9 %	0,0 %	3,9 %	90,5	90,6	0,0
Svezia	21,6 %	0,0 %	21,6 %	73,7	76,1	0,0
EU27	5,1 %	0,4 %	5,5 %	90,7	89,3	47 954,9

¹⁷ Il contributo UER comunicato per l'Italia è pari allo 0,004 %. Per motivi di approssimazione, il valore mostrato nella tabella è di 0,0 %.