



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 10.3.2014  
COM(2014) 127 final

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

**Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale  
nell'Unione europea:  
undicesima relazione annuale  
(anno di riferimento 2012)**

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

## Qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'Unione europea: undicesima relazione annuale (anno di riferimento: 2012)

### 1. INTRODUZIONE

La presente relazione rappresenta una pratica ormai consolidata in cui, per l'undicesimo anno, in applicazione della direttiva 98/70/CE<sup>1</sup> (la "direttiva"), gli Stati membri comunicano i dati sintetici sulla qualità della benzina e del combustibile diesel utilizzati per il trasporto stradale nell'UE in riferimento all'anno 2012. Le specifiche relative alla benzina e al diesel commercializzati nell'UE per il trasporto stradale sono inserite nella direttiva: la prima è entrata in vigore il 1° gennaio 2000, la seconda il 1° gennaio 2005 e la terza il 1° gennaio 2009. Quest'ultima limita a 10 ppm il tenore di zolfo di tutti i combustibili per autotrazione nell'UE. Ulteriori requisiti sono definiti nella norma europea EN 14274:2003 relativa ai sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile (FQMS), in vigore dal 2004.

La direttiva impone inoltre agli Stati membri di presentare sintesi dei dati relativi alla qualità dei combustibili commercializzati nei rispettivi territori. Il formato della relazione per la presentazione dei dati è stato stabilito inizialmente nella decisione 2002/159/CE della Commissione, del 18 febbraio 2002<sup>2</sup>. Le prescrizioni della direttiva sono state modificate con l'introduzione di nuove specifiche relative ai carburanti e nuovi obblighi di comunicazione. Tutti gli Stati membri ricevono un modello di relazione, in modo da riportare tutte le informazioni dettagliate pertinenti per consentire un'analisi estesa a livello europeo e il confronto dei risultati emersi dal monitoraggio della qualità del combustibile condotto negli Stati membri. Tale modello si attiene agli obblighi di relazione indicati nella decisione 2002/159/CE della Commissione e ogni anno è sottoposto a revisione e approvazione da parte della Commissione.

Nel 2012 tutti gli Stati membri si sono conformati alle specifiche relative ai carburanti secondo le quali il tenore di zolfo contenuto nei carburanti per il trasporto stradale deve essere inferiore a 10 ppm. Inoltre, in ottemperanza all'obbligo di comunicazione in vigore dal 1° gennaio 2011, gli Stati membri hanno iniziato a comunicare i dati sui carburanti con etanolo.

Tutti gli Stati membri hanno presentato la propria relazione secondo il modello fornito. Delle 27 relazioni annuali riguardanti i sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile, 19 sono pervenute entro il termine ultimo del 30 giugno, 6 con meno di una settimana di ritardo e le ultime 2 sono state trasmesse entro due mesi dal termine ultimo originario. Si tratta di un netto miglioramento riguardo alla puntualità delle presentazioni delle relazioni rispetto al 2009 e al 2010, ma è stato registrato un lieve peggioramento rispetto al 2011, quando 21 Stati membri avevano trasmesso le proprie relazioni entro i tempi previsti.

---

<sup>1</sup> GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

<sup>2</sup> GU L 53 del 23.2.2002, pag. 30.

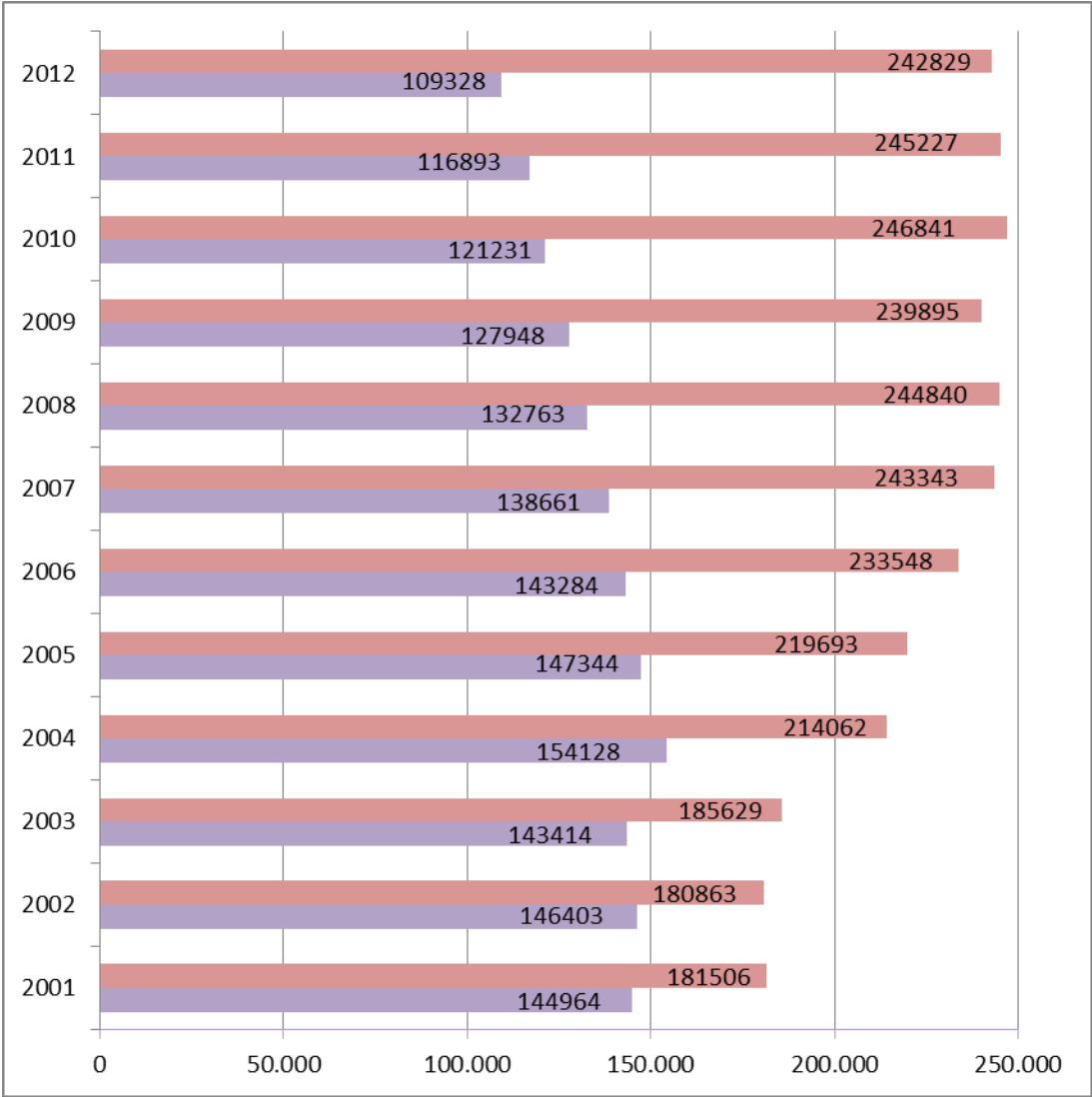
## **2. VENDITE DI CARBURANTI IN EUROPA**

Nel 2012 la bilancia delle vendite di carburante nell'UE pendeva pesantemente a favore del combustibile diesel; in altri termini, sono stati commercializzati 242 829 milioni di litri di combustibile diesel rispetto ai 109 328 milioni di litri di benzina.

Dal 2004 le vendite di benzina hanno registrato un continuo calo e anche nel 2012 sono state inferiori rispetto all'anno precedente. Per quanto concerne le qualità della benzina, la RON 91 continua a perdere la sua quota di mercato e attualmente è commercializzata solo in piccole quantità: nel 2012 le vendite si sono attestate a 456 milioni di litri. La benzina RON 98 ha totalizzato 4 418 milioni di litri, la qualità RON 95=<a<98 ha totalizzato 14 622 milioni di litri, mentre la RON 95 ha rappresentato la parte maggiore delle vendite di benzina, con 89 832 milioni di litri commercializzati.

Anche il combustibile diesel è in calo per il terzo anno consecutivo, con la qualità B7 a costituire la quota prevalente delle vendite con 219 769 milioni di litri commercializzati (90%). Le vendite del diesel B5, B+ e del diesel normale hanno totalizzato 23 061 milioni di litri (2 720, 137 e 20 204 milioni di litri rispettivamente).

**Figura 1: evoluzione delle vendite di carburanti nell'UE dal 2001 al 2012**

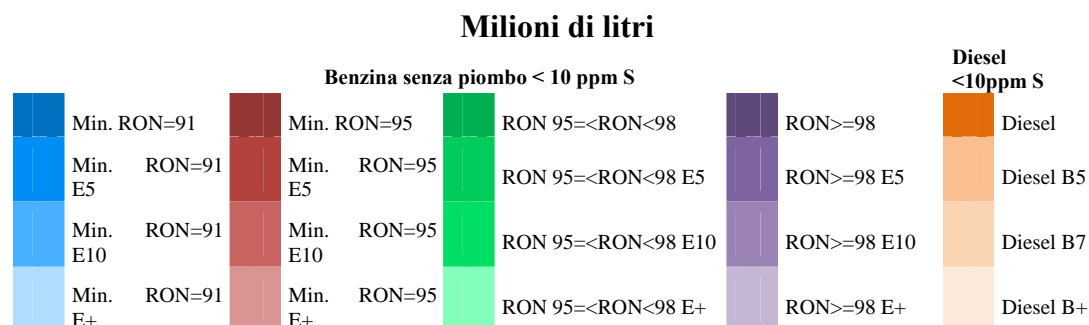
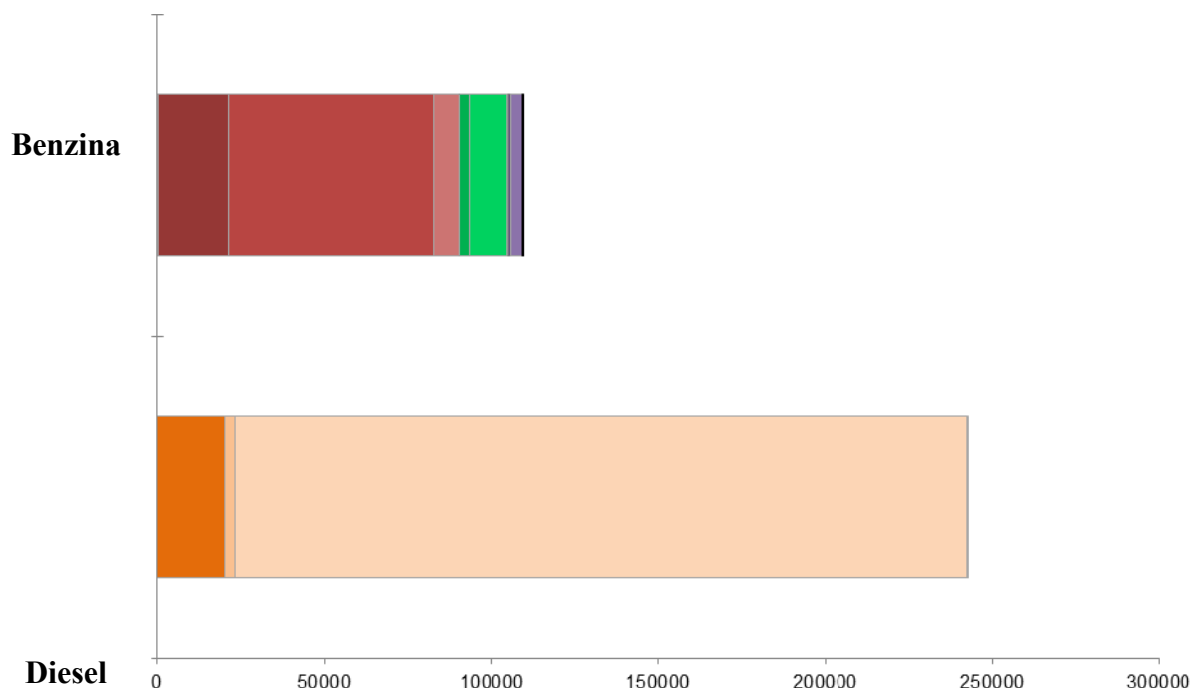


**Diesel (**



**Benzina**

**Figura 2: vendite di carburanti nell'UE per tipo di carburante nel 2012**



Le vendite totali di carburanti nel 2012 sono state inferiori a quelle del 2011 con una flessione sia della benzina (pari a 7 565 milioni di litri) sia del combustibile diesel (pari a 2 398 milioni di litri), con un conseguente calo complessivo generale dell'ordine di 9 963 milioni di litri di combustibili per autotrazione venduti.

## 2.1 DISPONIBILITÀ DI CARBURANTE NEL 2012

Il 2012 ha segnato la quasi scomparsa della qualità RON 91 dal mercato; oggi questo tipo di carburante è commercializzato in soli 4 paesi, registrando una presenza significativa solo in Danimarca.

L'E10 viene commercializzato esclusivamente in 3 Stati membri: Francia, Finlandia e Germania.

La tabella 1 illustra le quantità e i tipi di carburanti venduti per Stato membro.

**Tabella 1: vendite di carburanti nell'UE a 27 nel 2012 per tipo di carburante**

Tipo di carburante	Vendite di benzina				Vendite di diesel	
	(milioni di litri)				(milioni di litri)	
Stato membro	min. RON=91	min. RON=95	min. RON=98	RON ≥98	Totale benzina	Totale diesel
Austria	41	-	2 215	49	2 305	7 294
Belgio	-	1 385	-	297	1 682	8 317
Bulgaria	-	691	-	36	727	2 049
Cipro	-	-	471	31	502	365
Danimarca	349	1 531	2	-	1 882	3 205
Estonia	-	-	312	28	340	719
Finlandia	-	1 144	-	948	2 092	2 843
Francia	-	9 666	-	-	9 666	40 378
Germania	50	23 479	-	1 502	25 031	40 232
Grecia	-	3 831	52	102	3 985	2 506
Irlanda	-	1 684	-	-	1 684	2 630
Italia	-	9 750	-	-	9 750	27 445
Lettonia	-	274	21	-	295	852
Lituania	-	300	-	7	307	1 342
Lussemburgo	-	347	-	77	424	2 001
Malta	-	-	98	-	98	119
Paesi Bassi	-	5 436	59	-	5 495	7 512
Polonia	-	4 690	-	412	5 102	13 555
Portogallo	-	-	1 403	110	1 513	5 268
Regno Unito	-	17 501	607	-	18 108	25 728
Repubblica ceca	16	2 195	62	-	2 273	4 865
Romania	-	-	2 418	205	2 623	6 602
Slovacchia	-	649	-	7	656	1 227
Slovenia	-	-	607	78	686	2 270
Spagna	-	-	6 170	487	6 657	25 111
Svezia	-	3 738	125	-	3 863	5 273
Ungheria	-	1 541	-	42	1 583	3 121

Sulla base della tabella 1 è possibile formulare alcune valutazioni di carattere generale:

- il diesel domina il mercato in tutti gli Stati membri tranne due; la benzina rappresenta il 61,4% della quota delle vendite di carburante in Grecia e il 57,9% delle vendite di carburante a Cipro;

- il Belgio, al contrario, mostra la dipendenza più pesante dal combustibile diesel, facendo registrare vendite pari all'83,2% della quota di mercato, la percentuale più elevata fra tutti gli Stati membri;
- il maggior volume di vendite di carburante nel 2012 si è registrato in Germania, con il 18,5% delle vendite totali registrate in seno all'UE; la percentuale di vendite di benzina e diesel è stata pari rispettivamente al 38,4% e 61,6%. Al secondo posto si è attestata la Francia, con una quota del 14,2% di vendite di benzina e carburante diesel nell'UE; la percentuale di vendite di benzina e diesel è stata pari al 19,3% e 80,7%. Le vendite di carburante nel Regno Unito hanno rappresentato il 12,4% del totale delle vendite di carburante, con una percentuale pari rispettivamente al 41,3% e 58,7% per benzina e diesel;
- nella maggior parte dei paesi l'aliquota applicata al carburante diesel è più bassa rispetto a quella per la benzina (a volte in maniera considerevole). Questo aspetto, insieme alla maggiore efficienza dei veicoli diesel (rispetto agli equivalenti a benzina) e ai progressi registrati dalle automobili diesel, ha rappresentato un incentivo determinante per il passaggio a un uso crescente del diesel nell'UE. Nel Regno Unito le aliquote d'accisa per benzina e diesel per litro di carburante sono le medesime, il che spiega in parte la quota relativa più bassa di carburante rispetto agli altri paesi dell'UE, a causa dei minori risparmi sui costi del carburante per le automobili;
- l'E10 è caratterizzato ancora da una scarsa penetrazione di mercato in Europa, essendo commercializzato in soli tre paesi (Germania, Francia e Finlandia). In questi paesi la situazione del mercato è molto diversa: in Finlandia l'E10 registra una percentuale pari al 54,7% delle vendite di benzina, in Francia il volume delle vendite ammonta al 24,1%, mentre in Germania l'E10 rappresenta il 14,2% del mercato della benzina.

### **3. MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DEL COMBUSTIBILE NEL 2012**

#### **3.1 Descrizione dei sistemi impiegati dai vari Stati membri**

Per mettere in atto i sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile in tutta l'UE, gli Stati membri hanno utilizzato approcci diversi, che di anno in anno sono andati convergendo, sia pur lievemente. Gli approcci riscontrati sono quelli basati sulla norma europea EN 14274<sup>3</sup> e su sistemi nazionali, con un campionamento effettuato presso una serie di stazioni di servizio.

La direttiva consente il ricorso a sistemi di monitoraggio alternativi, a condizione che tali sistemi assicurino risultati di un'affidabilità equivalente alla norma EN 14274, anche se non sono indicati i criteri per valutare tale aspetto. Non è quindi chiaro se i sistemi esistenti non basati sulla norma EN 14274 soddisfino questo criterio.

Nel 2012 la maggioranza degli Stati membri ha fornito ulteriori informazioni circa la scelta del sistema di monitoraggio (nel caso di utilizzo di un modello statistico di EN 14274) o ha fornito informazioni riguardanti la scelta di un sistema di monitoraggio nazionale.

---

<sup>3</sup> EN 14274:2003 - Combustibili per autotrazione - Valutazione della qualità della benzina e del combustibile diesel - Sistema di monitoraggio della qualità del combustibile (FQMS).

Dei 27 Stati membri che hanno adottato sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile nel 2012:

- 5 hanno scelto di utilizzare il modello statistico EN 14274 (Austria, Finlandia, Grecia, Italia e Spagna);
- 5 hanno usato il modello statistico B di EN 14274 (Francia, Germania, Polonia, Bulgaria e Romania);
- 9 hanno optato per il modello statistico C di EN 14274 (Irlanda, Portogallo, Cipro, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lituania, Slovacchia e Slovenia) e
- i restanti 8 si sono avvalsi di un sistema di monitoraggio nazionale.

### **3.2 Campionamento e comunicazione dei dati**

Uno dei punti chiave della misurazione della qualità del carburante è il modo in cui vengono campionati i combustibili. Tale campionamento va eseguito in conformità con le prescrizioni della norma EN 14274.

Tale norma indica il numero e il sito dei campioni da prelevare e da comunicare nelle relazioni sulla qualità del combustibile redatte dagli Stati membri. La norma in questione specifica altresì il numero minimo di campioni per qualità di carburante nei periodi sia invernali sia estivi. La tabella 2 fornisce una ripartizione del campionamento e della comunicazione dei dati dei singoli Stati membri nel 2012. Il totale dei campioni minimi necessari è calcolato ove lo Stato membro abbia utilizzato un modello statistico come indicato nella norma EN 14274, dato che il requisito minimo di campioni è noto per ciascun modello (A, B e C).

La tabella 2 fornisce inoltre una ripartizione del numero complessivo dei campioni prelevati e del campionamento effettuato nelle stazioni di servizio. Tutti gli Stati membri hanno fornito questa ripartizione nel 2012. Dal momento che la norma EN 14274 prescrive che il campionamento minimo debba essere prelevato da impianti di distribuzione del carburante — definiti come siti di vendita al pubblico o extra rete che riforniscono i veicoli stradali di carburante per autotrazione — al fine di soddisfare i requisiti minimi di campionamento, un eventuale prelievo di campioni presso terminali di distribuzione o raffinerie dovrebbe essere effettuato in aggiunta ai prelievi da stazioni di servizio.

A tale proposito occorre osservare che la Bulgaria è in arretrato di un anno nella comunicazione dei dati. Questo problema è stato sottoposto all'attenzione dello Stato membro e la Commissione auspica che la situazione verrà affrontata in tempo per l'obbligo di comunicazione relativo al 2013.

Le non conformità dei singoli test di campionamento con la norma EN 228 riguardante la benzina sono leggermente aumentate nel 2012 rispetto al 2011, così come hanno registrato un lieve incremento nel 2012 le non conformità per il combustibile diesel con la norma EN 590. La relazione integrale dal titolo *EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action* (Monitoraggio della qualità dei combustibili nell'UE – Relazione di sintesi 2012 – Relazione finale per la DG Azione per il clima della Commissione europea) è disponibile sulla pagina internet della direzione generale per l'Azione per il clima.



**Tabella 2: sintesi del campionamento e della comunicazione dei dati per Stato membro in rapporto alle prescrizioni della direttiva 98/70/CE e della norma europea EN 14274**

SM	Modello FQMS (1)	Dimensione (2)	Separazione Estate/inverno? (3)	Campioni per qualità e periodo (4)	Totale campioni necessari (5)		Campioni prelevati (6)		Campioni prelevati presso stazioni di servizio(7)		Conformità del campionamento (8)	
					Ben.	Dsl.	Ben.	Dsl.	Ben.	Dsl.	Ben.	Dsl.
Austria	A	P	✓	50	106	100	106	100	106	100	✓	✓
Belgio	N	P	✓	(50)	200	100	2239	6036	2239	6036	(✓)	(✓)
Bulgaria	B	P	✓	100	212	204	453	496	428	473	✓	✓
Cipro	C	P	✓	50	108	100	328	173	328	173	✓	✓
Danimarca	N	P	✓	(50)	202	100	43	21	43	21	(×)	(×)
Estonia	C	P	✓	50	110	100	350	215	350	210	✓	✓
Finlandia	A	P	✓	50	200	100	235	122	235	122	✓	✓
Francia	B	G	✓	200	800	400	473	408	473	408	×	✓
Germania	B	G	✓	200	826	400	602	415	602	415	×	✓
Grecia	A	P	✓	50	106	102	116	106	73	53	×	×
Irlanda	C	P	✓	50	100	100	201	194	160	161	✓	✓
Italia	A	G	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Lettonia	N	P	✓	(50)	112	200	158	244	119	126	(✓)	(✓)
Lituania	C	P	✓	50	104	100	106	100	92	89	×	×
Lussemburgo	N	P	✓	(50)	200	100	80	82	80	82	(×)	(×)
Malta	N	P	✓	(50)	100	100	36	37	27	27	(×)	(×)
Paesi Bassi	N	P	✓	(50)	100	100	50	50	50	50	(×)	(×)
Polonia	B	P	✓	200	434	400	279	204	279	204	×	×
Portogallo	C	P	✓	50	108	100	200	100	200	100	✓	✓
Regno Unito	N	G	✓	(100)	208	200	1682	2535	437	263	(✓)	(✓)
Repubblica ceca	C	P	✓	50	106	104	1294	1468	1294	1468	✓	✓
Romania	B	P	✓	100	208	200	244	243	221	223	✓	✓
Slovacchia	C	P	✓	50	102	100	149	118	149	118	✓	✓
Slovenia	C	P	✓	50	200	100	154	162	154	162	×	✓
Spagna	A	G	✓	100	230	200	780	396	0	0	×	×
Svezia	N	P	✓	(50)	104	100	631	717	0	0	(×)	(×)
Ungheria	C	P	✓	50	104	100	120	120	120	120	✓	✓

#	Colonna	Note esplicative
(1)	Modello FQMS	N = Sistema nazionale di monitoraggio della qualità del combustibile (FQMS) A = Modello statistico A secondo la norma EN 14274 B = Modello statistico B secondo la norma EN 14274 C = Modello statistico C secondo la norma EN 14274
(2)	Dimensione – Dimensione territoriale del paese	P = Piccolo (totale vendite di combustibile per autotrazione < 15 milioni di t l'anno) G = Grande (totale vendite di combustibile per autotrazione > 15 milioni di t l'anno)
(3)	Separazione estate/inverno?	✓ comunicazione di dati separati per periodi estivi e invernali; × comunicazioni dei risultati scaturiti dai campioni che fanno riferimento non a periodi separati ma all'intero anno.
(4)	Campioni per qualità e periodo	EN 14274: per le qualità che costituiscono meno del 10% della vendita totale, gli obblighi di campionamento sono ridotti. Per gli Stati membri che utilizzano un sistema nazionale di monitoraggio della qualità del combustibile, i campioni minimi equivalenti stimati (sulla base delle vendite di carburante) sono indicati tra parentesi ().
(5)	Totale campioni necessari	Calcolo del numero minimo totale dei campioni richiesto dalla norma EN 14274 secondo il modello di monitoraggio della qualità del combustibile e la dimensione del paese. Stando alla norma, il numero minimo dei campioni deve essere prelevato dal "punto d'uso" presso gli impianti di distribuzione del carburante. Per gli Stati membri che utilizzano un sistema nazionale di monitoraggio della qualità del combustibile, i campioni minimi equivalenti stimati (sulla base delle vendite di carburante) sono indicati tra parentesi ().
(6)	Campioni prelevati	Il numero complessivo dei campioni prelevati per tipo di carburante in tutti i siti (stazioni di servizio, terminali e raffinerie).
(7)	Campioni prelevati presso stazioni di servizio	Il numero complessivo dei campioni prelevati in stazioni di servizio o impianti di distribuzione del carburante (pubblici e commerciali). Si tratta di dati comunicati separatamente nel modello di relazione standard; laddove i campioni prelevati presso le stazioni di servizio non corrispondano ai campioni complessivi prelevati, la causa è da ricercare nelle differenze di presentazione della relazione iniziale (in particolare la Francia e la Repubblica ceca, dove il numero di campioni prelevati presso le stazioni di servizio supera il numero di campioni prelevati).
(8)	Conformità del campionamento	✓ indica la conformità con il requisito del numero di campionamento secondo la norma EN 14274 e × indica la non conformità. Si noti che questo indica la conformità del campionamento complessivo di tutte le qualità di carburante; per la conformità del campionamento di una singola qualità di carburante, si rimanda alla relazione degli Stati membri. Laddove venga utilizzato un sistema nazionale di monitoraggio della qualità del combustibile, la conformità attesa per dimostrare l'equivalenza con la norma EN 14274 è indicata tra parentesi ().  Nel caso in cui gli Stati membri non abbiano fornito una ripartizione dei siti di campionamento, non è possibile valutare la conformità del campionamento.
	Ben.	Benzina
	Dsl.	Diesel

## **4. CONFORMITÀ CON I VALORI LIMITE DELLA DIRETTIVA**

### **4.1 Comunicazione dei dati riguardanti la benzina**

Nel 2012 tutti gli Stati membri hanno fornito informazioni complete sulla conformità dei campioni di benzina. Al fine di stabilire la conformità è necessario sapere quale metodo è stato utilizzato per le prove in relazione ad alcuni parametri (perché la riproducibilità e i livelli di tolleranza variano secondo il metodo di prova). A tal fine gli Stati membri sono tenuti a fornire queste informazioni all'interno del modulo standard.

All'interno dell'UE, i parametri che nel 2012 sono risultati con maggior frequenza non conformi alle specifiche sono elencati di seguito.

La tensione di vapore nel periodo estivo è stata superata 175 volte nel 2012.

Tuttavia, è sempre più evidente che molti casi di superamento sono il risultato di periodi di transizione, quando i fornitori scambiano i carburanti delle specifiche estive per i carburanti delle specifiche invernali e viceversa.

I campioni per l'indice RON o MON che sono risultati non conformi alle specifiche nel 2012 sono stati in totale 61.

Alcuni Stati membri non hanno fornito informazioni complete riguardo ai campioni risultati non conformi ai limiti di tolleranza.

### **4.2 Comunicazione dei dati riguardanti il combustibile diesel**

Nel 2012 alcuni Stati membri non hanno fornito informazioni complete riguardo ai campioni risultati non conformi ai limiti di tolleranza. Dei sei parametri esaminati per il diesel nel 2012, quelli elencati di seguito sono risultati non conformi alle specifiche.

Il tenore di zolfo consentito di 10 ppm è stato superato complessivamente in 144 campioni.

Tuttavia, il tenore medio di zolfo per tutti gli Stati membri rimane 7,42 ppm, ossia al di sotto del limite obbligatorio di 10 ppm.

In totale, 22 campioni esaminati per i limiti di distillazione sono risultati non conformi alle specifiche.

### **4.3 Sintesi**

La tabella 3 riassume la situazione relativa all'osservanza della direttiva da parte degli Stati membri nell'anno di riferimento 2012, in termini di risultati delle analisi dei campioni rispetto ai limiti di tolleranza e in relazione al formato e al contenuto delle relazioni. Fra le modifiche apportate alla direttiva, è stato inserito un paragrafo così formulato: *"Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme nazionali di attuazione della presente direttiva. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive"*. Alcuni Stati membri hanno fornito una spiegazione delle azioni correttive e delle sanzioni imposte dalle autorità nazionali nei casi in cui si riscontrano campioni non conformi alle specifiche. Queste e altre note pertinenti ai sistemi di monitoraggio degli Stati membri vengono fornite e riportate più dettagliatamente nei capitoli dedicati ai singoli Stati membri della relazione dal titolo *EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action* (Monitoraggio della qualità dei combustibili

nell'UE – Relazione di sintesi 2012 – Relazione finale per la DG Azione per il clima della Commissione europea) disponibile sulla pagina Internet della direzione generale per l'Azione per il clima.

In generale, degli 11 365 campioni analizzati per la benzina nel 2012, 322 sono risultati fuori specifica in quanto non conformi ai limiti di tolleranza per uno o più parametri, il che rappresenta una percentuale di mancata conformità pari al 2,8%. Dei 15 039 campioni esaminati per i sei parametri obbligatori per il combustibile diesel nel 2012, 237 sono risultati non conformi ai limiti indicati, pari all'1,6% di tutti i campioni comunicati.

La percentuale di campioni risultati fuori specifica si basa sul numero di campioni prelevati, che dovrebbe dipendere (all'interno di ogni Stato membro) dal volume delle vendite di carburanti e dalle fonti di approvvigionamento. Tuttavia, dato che alcuni Stati membri utilizzano sistemi nazionali di monitoraggio che potrebbero non essere equivalenti ai modelli statistici A, B o C mentre altri utilizzano modelli statistici che potrebbero non essere i più idonei, è necessario considerare anche la mancata conformità all'interno dell'Unione, ponderata secondo il volume e il numero di campioni.

**Tabella 3: quadro riassuntivo dell'osservanza da parte degli Stati membri dell'obbligo di comunicazione per il 2012**

SM	Inosservanza dei valori limite campioni non conformi (NC)/totale campioni				Relazione incompleta parametri non misurati (NM)/totale				Relazione tardiva
	(1)		(2)		(3)				
	Benzina		Diesel		Benzina		Diesel		
	NC	Totale	NC	Totale	NM	Totale	NM	Totale	(mesi)
AT	2	106	1	100	0	19	0	6	Puntuale
BE	104	2239	102	6036	0	19	0	6	Puntuale
BG	9	453	32	496	1	19	0	6	Puntuale
CY	29	328	0	173	2	19	0	6	Puntuale
CZ	21	1293	21	1413	0	19	0	6	Puntuale
DK	0	43	0	21	0	19	0	6	Puntuale
EE	8	350	2	215	1	19	0	6	< 1 mese
FI	18	235	1	122	1	19	1	6	Puntuale
FR	16	473	28	408	0	19	0	6	< 1 mese
DE	5	602	1	415	0	19	0	6	< 2 mesi
EL	0	116	0	106	6	19	0	6	Puntuale
HU	5	120	0	120	0	19	0	6	Puntuale
IE	10	201	4	194	0	19	0	6	Puntuale
IT	6	200	3	200	4	19	0	6	< 1 mese
LV	0	158	0	244	0	19	0	6	< 1 mese
LT	0	106	0	100	0	19	0	6	Puntuale
LU	8	80	0	82	0	19	0	6	Puntuale
MT	4	36	8	37	0	19	0	6	Puntuale
NL	0	50	>1	50	2	19	0	6	< 1 mese
PL	12	279	7	204	1	19	0	6	Puntuale
PT	33	257	4	132	1	19	0	6	Puntuale
RO	6	244	6	243	1	19	0	6	< 1 mese
SK	8	149	8	118	0	19	0	6	Puntuale
SI	4	154	4	162	1	19	0	6	Puntuale

SM	Inosservanza dei valori limite campioni non conformi (NC)/totale campioni				Relazione incompleta parametri non misurati (NM)/totale				Relazione tardiva
	(1)				(2)				(3)
	Benzina		Diesel		Benzina		Diesel		(mesi)
	NC	Totale	NC	Totale	NM	Totale	NM	Totale	
ES	0	780	0	396	0	19	0	6	< 2 mesi
SE	0	631	0	717	6	19	1	6	Puntuale
UK	14	1682	4	2535	0	19	0	6	Puntuale
N. paesi									27

- |     |   |   |
|-----|---|---|
| (1) | Inosservanza dei valori limite<br>(livello di confidenza 95%) | Nei casi in cui i dati comunicati siano incompleti, non è possibile confermare il rispetto dei valori limite in tutti i campioni. Nei casi in cui in base ai dati trasmessi non sia stato possibile stabilire il numero di campioni che hanno superato il valore limite, il simbolo ">" indica che il numero riportato è un numero minimo, ma che il numero dei campioni che hanno superato il valore limite potrebbe essere più elevato. |
| (2) | Dati incompleti   | Alcuni parametri potrebbero essere campionati in quantità minori; tuttavia, tutti i parametri devono essere campionati per valutare in modo accurato la qualità dei combustibili. Gli Stati membri devono chiarire quando si sono ottenuti i risultati dai campioni e fornire tali risultati.   |
| (3) | Relazione tardiva   | La direttiva 98/70/CE impone agli Stati membri di presentare le relazioni di monitoraggio entro e non oltre il 30 giugno di ogni anno.  |

Un'altra parte importante della valutazione della qualità del carburante è la sua conformità con i parametri specifici che devono essere monitorati.

Attualmente, in alcuni Stati membri, alcuni parametri non sono pienamente misurati. Nella relazione integrale per il 2012, *EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report*, la tabella che riassume i parametri non comunicati dagli Stati membri per ciascuna qualità di combustibile (*Table relating to the Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade*), indica il numero di parametri non misurati per Stato membro e sarà disponibile sulla pagina Internet della direzione generale per l'Azione per il clima.

Anche considerando che tale situazione non rappresenti un problema per la valutazione della qualità generale del carburante in Europa, la Commissione insisterà con gli Stati membri affinché tale situazione venga necessariamente migliorata nel 2013.

## 5. CONCLUSIONI

Il monitoraggio della qualità del combustibile effettuato nel 2012 ha messo in evidenza un generale rispetto delle specifiche stabilite dalla direttiva 98/70/CE per la benzina e il combustibile diesel ed è stato individuato un numero esiguo di deviazioni dalle disposizioni pertinenti.

Anche in presenza di un miglioramento nella modalità in cui gli Stati membri adempiono ai propri obblighi in materia di comunicazione e di monitoraggio e nei loro sistemi di monitoraggio della qualità del combustibile, in alcuni casi essi non raggiungono ancora il livello atteso di campionamento.

La Commissione affronterà la questione a tempo debito con gli Stati membri interessati.

Poiché i casi di non conformità sono relativamente rari e la maggior parte degli Stati membri sta cercando di rimuovere dal mercato i carburanti non conformi, la Commissione non ha riscontrato alcuna ripercussione negativa sulle emissioni dei veicoli o sul funzionamento dei motori connessa a tali superamenti.

La Commissione continua a sollecitare gli Stati membri affinché rispettino pienamente le specifiche per evitare il ripetersi di simili problemi in futuro.