COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 19.11.2020
COM(2020) 742 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 2018)

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 2018)

1. INTRODUZIONE

A norma dell'articolo 7 bis della direttiva 98/70/CE[1] 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/CE[2], 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 di riferimento 2017 a seguito dell'applicazione e del recepimento della direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio. La presente relazione annuale comprende i dati comunicati per l'anno 2018.

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 2018.

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[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 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 combustibili per autotrazione, 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, in confronto al valore di riferimento per i combustibili per il 2010, vale a dire 94,1 gCO_{2eq}/MJ[4]. 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 %.

Nel 2018 tutti i 28 Stati membri (nonché la Norvegia e l'Islanda) hanno fornito dati sulle riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra nel formato appropriato.

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

Secondo i dati trasmessi, nel 2018 l'intensità media dei gas a effetto serra dei combustibili e dell'energia forniti nei 28 Stati membri dichiaranti era pari a 90,6gCO_{2eq}/MJ, cioè inferiore del 3,7 % rispetto al valore di riferimento del 2010, ossia 94,1 gCO_{2eq}/MJ. Questa riduzione corrisponde a un risparmio di 51 milioni di tonnellate equivalenti di biossido di carbonio (CO_{2eq}) nel 2018. I progressi compiuti dai fornitori di combustibili tra il 2017 e il 2018 sono stati di lieve entità, con un miglioramento pari a 0,3 punti percentuali dell'intensità media dei gas a effetto serra dei combustibili dichiarata.

I dati comunicati per il 2018 confermano che i fornitori di combustibili dell'UE nei 28 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 combustibili per autotrazione del 6 % rispetto al 2010 (cfr. *figura 1*). Va osservato che nel 2018 non sono state segnalate riduzioni delle emissioni a monte (UER, Upstream Emission Reductions)[5]. Queste riduzioni dovrebbero contribuire al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione nel 2020.

Inoltre, i progressi variano notevolmente da uno Stato membro all'altro. In 23 Stati membri le riduzioni nel 2018 restano ancora inferiori all'obiettivo intermedio opzionale del 4 % che gli Stati membri potevano imporre ai fornitori di combustibili già per il 2017. La Svezia e la Finlandia sono gli unici Stati membri che hanno già superato l'obiettivo di riduzione del 6 % per il 2020 (ulteriori informazioni sono disponibili nella relazione tecnica n. 2/2020 dell'AEA sull'intensità dei gas a effetto serra dei carburanti per autotrazione nell'UE nel 2018 ("Greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2018"). Quasi tutti gli Stati membri devono quindi intraprendere rapidamente 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] 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.

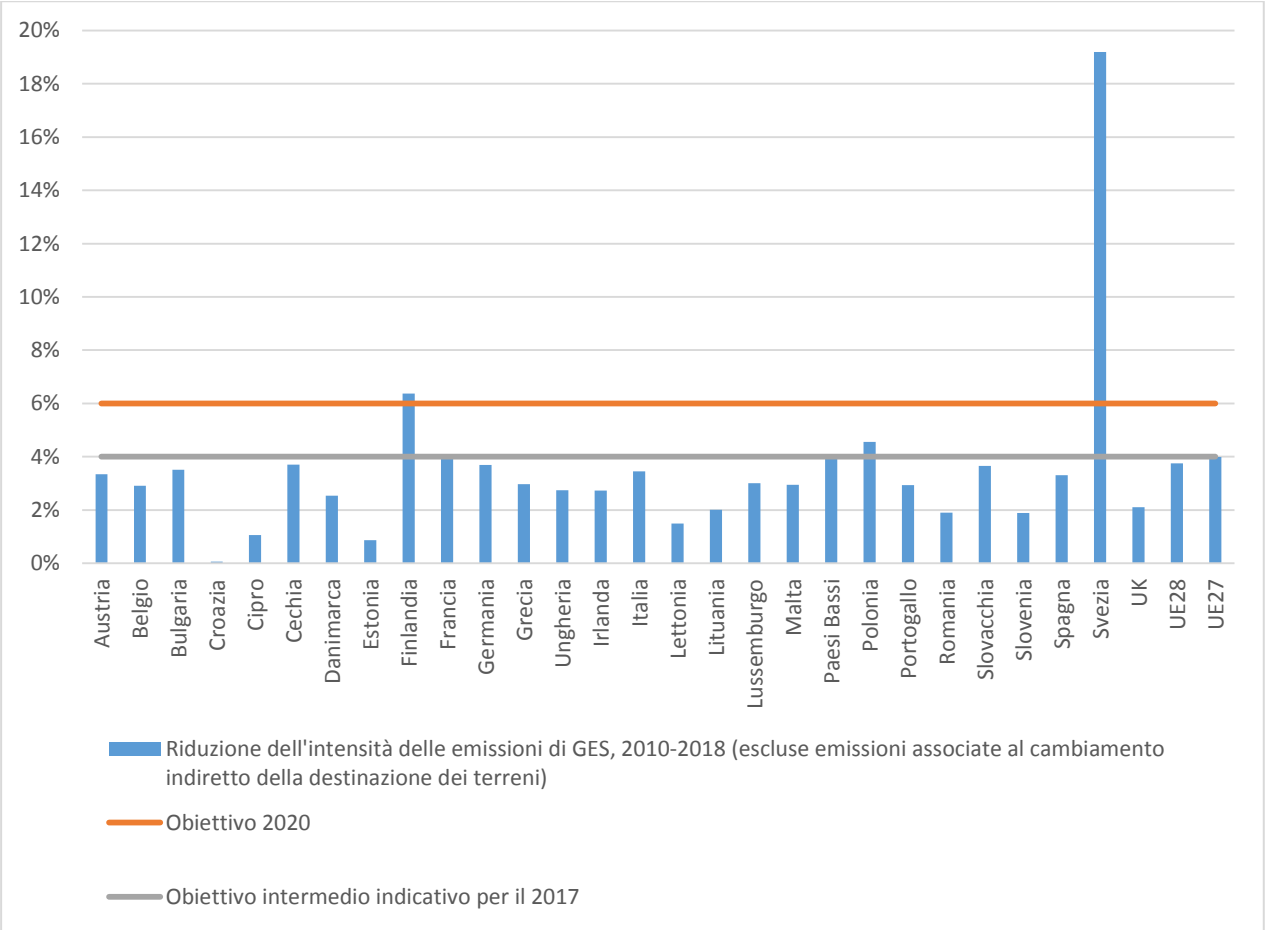

Figura 1: Intensità delle emissioni di gas a effetto serra dovute ai combustibili - riduzioni conseguite dai fornitori di combustibili dell'UE negli Stati membri, 2010-2018 *(Fonte: AEA)*

Tenendo conto delle emissioni associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni[6], l'intensità media delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili consumati nel 2018 è stata inferiore del 2,1 % rispetto al 2010. Questa riduzione corrisponde a un risparmio di 29 milioni di tonnellate di CO_{2eq} nel 2018. Le emissioni associate al cambiamento indiretto della destinazione dei terreni sono escluse dalla valutazione del rispetto dell'obiettivo minimo di riduzione del 6 %.

2.2 Approvvigionamento di combustibile

Nella presente sezione vengono forniti 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 dichiarato è stato pari a 14 028 petajoule (PJ), di cui il 94,8 % proveniente da combustibili fossili e il 5,2 % da biocarburanti. Nel 2018 non sono stati dichiarati combustibili rinnovabili di origine non biologica.

L'approvvigionamento di combustibili fossili nel 2018 è stato dominato dal diesel (59,8 %; 8 386 PJ), seguito dalla benzina (23,3 %; 3 271 PJ) e dal gasolio (9,7 %; 1 363 PJ). Il gas di

[6] 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.

petrolio liquefatto e il gas naturale compresso hanno rappresentato una quota complessiva del 2 % (275 PJ) (cfr. *figura 2*).

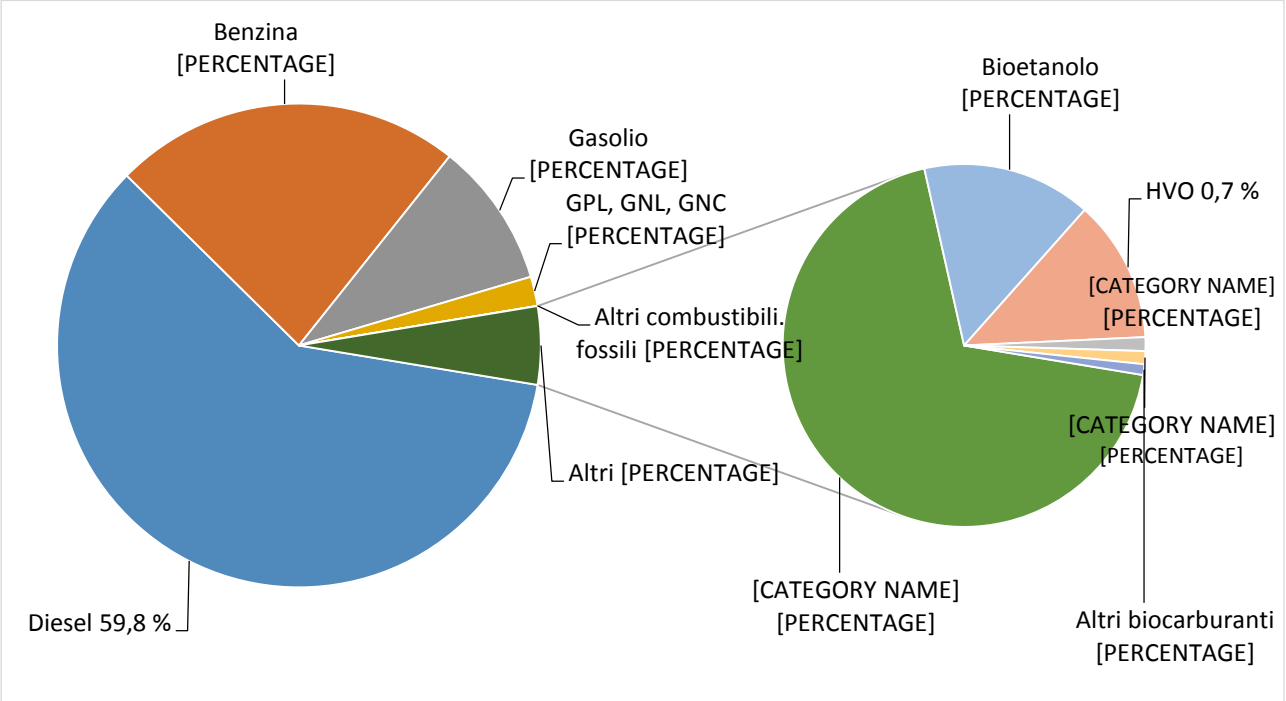

Figura 2: Approvvigionamento di energia da combustibili nel 2018 - quote per tipo di combustibile *(Fonte: AEA)*

2.3 Consumo di biocarburanti

Il consumo di biocarburanti nei 28 Stati membri dichiaranti continua a essere dominato dal biodiesel (estere metilico di acidi grassi, FAME; 68,9 % del totale del consumo di biocarburanti; 504 PJ), seguito dal bioetanolo (15,1 %; 111 PJ) e dall'olio vegetale idrotrattato (HVO; 13,1 %; 93 PJ). L'etil ter-butil-etere ottenuto dal bioetanolo (bio-ETBE) e il biogas rappresentano quasi lo 0,1 % (18 PJ) del totale del consumo di biocarburanti. Tutti gli altri biocarburanti rappresentano una quota nettamente inferiore (cfr. *figura 3*).

Informazioni dettagliate su tutti i biocarburanti e le filiere sono disponibili nella relazione tecnica n. 2/2020 dell'AEA sull'intensità dei gas a effetto serra dei carburanti per autotrazione nell'UE nel 2018 ("Greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2018").

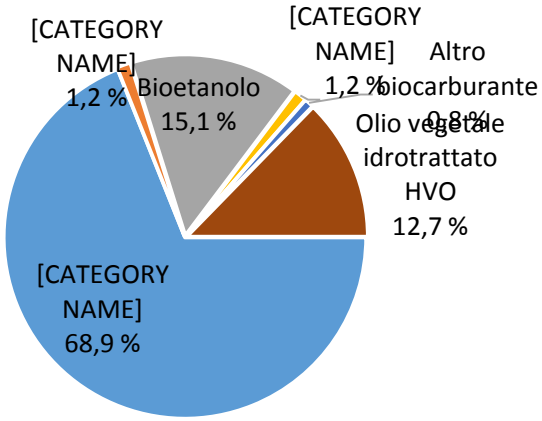

Figura 3: Approvvigionamento di energia da biocarburanti nel 2018 - quote per tipo di combustibile *(Fonte: AEA)*

2.4 Consumo di energia elettrica

La comunicazione del consumo di energia elettrica da parte dei fornitori di combustibili è su base volontaria e 10 Stati membri, rispetto ai 7 del 2017, hanno comunicato dati sull'energia elettrica consumata dai veicoli elettrici e dai motocicli (cfr. *tabella 1*).

Stato membro	Quantità di energia escludendo l'efficienza della trasmissione (GJ)	Quantità di energia includendo l'efficienza della trasmissione (GJ)	Intensità dei gas a effetto serra comunicata per Stato membro (g CO_2e/MJ)	Intensità dei gas a effetto serra comunicata per Stato membro (g CO_2e/kWh)
Bulgaria	189 652	75 861	-	-
Francia	1 122 448	448 979	20,4	73
Germania	774 000	309 600	153	551
Italia	1 444 681	577 872	110,3	397
Paesi Bassi	236 081	94 432	165	594
Portogallo	19 224	7 690	74,7	269
Regno Unito	867 996	347 198	85,3	307
Slovacchia	1 407	563	46,4	167
Slovenia	318	127	-	-
Svezia	52	21	169,2	609

Tabella 1: Elettricità consumata da veicoli e motocicli elettrici nel 2018, comunicata dai fornitori di combustibili come contributo al raggiungimento del loro obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra (*Fonte: AEA*)

3. PANORAMICA DEI DATI 2018 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 in merito a tale qualità per il 2018.

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 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 e tenore di biocomponenti

Il diesel continua a primeggiare nelle vendite di combustibili nell'UE: il 72,3 % dei combustibili venduti nel 2018 era infatti costituito da diesel, mentre il 27,7 % da benzina, come nel 2017 (cfr. *tabella 2*).

	2017	2018
Vendite di combustibile diesel	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Vendite di benzina	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

Tabella 2: Vendite di diesel e benzina (in milioni di litri e rispettive quote) nel 2017 e nel 2018.

Rispetto alle vendite di benzina, la quota delle vendite di diesel è aumentata negli anni, passando dal 55,6 % del totale nel 2001 al 72,3 % nel 2018, il che corrisponde ampiamente alla crescente conversione al diesel del parco auto europeo in quel periodo.

Il consumo di diesel è dominante nella maggior parte degli Stati membri dell'UE (rappresenta oltre il 60 % delle vendite totali di carburante), ad eccezione di Cipro, Grecia e Paesi Bassi.

Nel 2018 la maggior parte delle vendite di benzina era costituita da benzina con numero di ottano ricerca (RON) pari a 95, con una percentuale leggermente minore rispetto al 2017. La quota di vendite di combustibili con numero di ottano ricerca uguale o superiore a 95 ma inferiore a 98 ($95 \leq RON < 98$) è aumentata, mentre la quota di vendite con indice $RON \geq 98$ dal 2017 è diminuita (cfr. *tabella 3*).

	2017	**2018**
95 RON	85,7 %	82 %
95 ≤ RON < 98	8,3 %	13,7 %
RON ≥ 98	5,8 %	4,2 %
RON = 91	0,1 %	0,1 %

Tabella 3: Quota delle vendite di benzina in base ai numeri RON

Tutto il combustibile diesel venduto nell'UE viene commercializzato come contenente biodiesel, mentre quasi il 96 % della benzina come contenente bioetanolo. Nel 2018, l'84,3 % della benzina venduta nell'UE aveva un tenore di etanolo fino a un massimo del 5 % in volume e l'11,4 % aveva un tenore di etanolo fino a un massimo del 10 %. Il 99,2 % del combustibile diesel venduto aveva un tenore di FAME fino a un massimo del 7 %, e nello 0,8 % il tenore era superiore.

3.2 Conformità dei combustibili venduti ai limiti qualitativi

Nell'UE si osserva, nel complesso, un elevato rispetto dei limiti di qualità. La stragrande maggioranza dei parametri chiave relativi ai combustibili nei campioni prelevati nel 2018 rientrava nei limiti di tolleranza.

Lituania, Slovenia e Svezia hanno verificato e comunicato la piena conformità sia per la benzina che per il diesel. 6 Stati membri hanno verificato e comunicato la piena conformità per la benzina (Bulgaria, Grecia, Lettonia, Lituania, Slovenia e Svezia) e 12 per il diesel (Austria, Croazia, Grecia, Finlandia, Germania, Ungheria, Irlanda, Lituania, Polonia, Romania, Slovenia e Svezia). Uno Stato membro (il Belgio) ha segnalato più di 100 casi di non conformità per la benzina e 30 per il diesel nel 2018, ma ciò rappresenta una piccola percentuale del numero complessivo di campioni prelevati in Belgio.

Gli Stati membri hanno dichiarato un totale di 410 casi di non conformità per la benzina e 114 per il diesel nel 2018. Per la benzina, i parametri sui quali più frequentemente si sono registrati scostamenti dalle specifiche sono la tensione di vapore nel periodo estivo (in 19 Stati membri), il numero di ottano ricerca (RON, in 10 Stati membri), il numero di ottano motore (MON, in 8 Stati membri) e il tenore di zolfo (in 5 Stati membri). Per il diesel, i parametri sui quali più frequentemente si sono registrati scostamenti dalle specifiche sono il tenore di FAME (in 7 Stati membri) e il tenore di zolfo (in 8 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.