

# COMMISSIONE

## RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

del 12 gennaio 2005

**riguardante gli elementi che, ai fini della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla benzina e al combustibile diesel, configurano la disponibilità di benzina senza piombo e di combustibile diesel con un tenore massimo di zolfo su una base geografica adeguatamente equilibrata**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2005/27/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 211,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera d), e dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio<sup>(1)</sup>, gli Stati membri sono tenuti a garantire la disponibilità nel loro territorio, su una base geografica adeguatamente equilibrata, di benzina senza piombo e combustibile diesel con un tenore massimo di zolfo prestabilito.
- (2) La direttiva 98/70/CE impone inoltre alla Commissione di elaborare orientamenti per raccomandare cosa costituisca, a tal fine, una disponibilità di benzina senza piombo con tenore di zolfo di 10 mg/kg su una base geografica adeguatamente equilibrata.
- (3) Appare opportuno elaborare orientamenti analoghi anche per il combustibile diesel con tenore massimo di zolfo di 10 mg/kg.

- (4) La Commissione ha preso in considerazione varie opzioni. In seguito a tale esame e dopo essersi consultata con gli Stati membri, con esperti dei settori industriali e commerciali interessati e con altre organizzazioni non governative, la Commissione ha elaborato tali orientamenti,

RACCOMANDA:

Ai fini dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera d), e dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 98/70/CE, in particolare per quanto riguarda la disponibilità di carburanti senza zolfo su una base geografica adeguatamente equilibrata, è opportuno che gli Stati membri applichino i principi esposti nell'allegato.

Fatto a Bruxelles, il 12 gennaio 2005.

*Per la Commissione*  
Stavros DIMAS  
*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

## ALLEGATO

**Orientamenti riguardanti gli elementi che configurano la disponibilità di carburanti su una base geografica adeguatamente equilibrata ai fini dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera d), e dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), della direttiva 98/70/CE**

## 1. SPIEGAZIONE DEI TERMINI CONTENUTI NEI PRESENTI ORIENTAMENTI

*Carburanti a tenore zero di zolfo o senza zolfo:* benzina senza piombo e combustibile diesel con un contenuto massimo di zolfo di 10 mg/kg (ppm).

*Stazioni di rifornimento o impianti di distribuzione del carburante:* siti di vendita al pubblico o extra rete che riforniscono i veicoli stradali di carburante per autotrazione (secondo la definizione della norma europea EN 14274:2003).

## 2. FATTORI DETERMINANTI

Al fine di garantire la disponibilità di carburanti senza zolfo, è necessaria agli Stati membri una certa flessibilità per tenere conto delle diverse caratteristiche dei mercati nazionali e delle infrastrutture di approvvigionamento. È opportuno tenere conto dei fattori seguenti:

1) *bassa densità di popolazione*

Le grandi regioni a bassa densità di popolazione hanno generalmente stazioni di rifornimento meno numerose e di dimensioni inferiori (in termini di volume di carburante fornito o di numero di pompe erogatrici), mentre le stazioni più grandi si concentrano nelle zone più densamente popolate. È opportuno tenere conto delle maggiori distanze da percorrere tra un punto di rifornimento e l'altro e della possibilità che le infrastrutture esistenti non riescano a fornire carburanti con diverso tenore di zolfo.

2) *alta densità di popolazione*

Nelle zone caratterizzate da una densità di popolazione elevata, le stazioni di rifornimento sono generalmente di dimensioni medie maggiori (in termini di volume di carburante fornito e di numero di pompe erogatrici), sono più numerose e di conseguenza sono più vicine tra loro. È quindi più probabile che le infrastrutture consentano di distribuire più qualità di uno stesso carburante e c'è la possibilità di attrezzare in modo più graduale le stazioni di rifornimento per l'erogazione dei carburanti senza zolfo.

3) *mercati delle piccole isole*

La situazione dei mercati delle piccole isole assomiglia solitamente a quella delle zone a bassa densità di popolazione ma è spesso caratterizzata dalla presenza di un mercato di approvvigionamento ristretto (o di un unico fornitore), oppure di uno soltanto o pochi terminali di grandi dimensioni.

## 3. ORIENTAMENTI GENERALI

Gli Stati membri sono già tenuti, a norma dell'articolo 8 della direttiva 98/70/CE, a fornire le informazioni essenziali sul volume delle vendite di carburanti senza zolfo (benzina senza piombo e combustibile diesel) nel loro territorio.

I presenti orientamenti illustrano quattro criteri di valutazione che la Commissione ritiene particolarmente utili per definire la disponibilità geograficamente equilibrata di carburanti senza zolfo ai fini dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera d), e dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera d), della direttiva. Due opzioni principali, A e B, presentate in maniera dettagliata, forniscono informazioni più chiare e precise sulla disponibilità geografica di carburanti senza zolfo. Si può presumere che, di norma, gli Stati membri scelgano l'opzione A o la B, ma non entrambe contemporaneamente.

Due opzioni secondarie, C e D, presentate in modo meno dettagliato, forniscono informazioni sulla disponibilità di carburanti in zone specifiche.

Vale la pena di sottolineare che le opzioni proposte possono risultare meno significative qualora si raggiunga una disponibilità elevata, ad esempio dell'ordine del 60-80% rispetto all'insieme delle stazioni: in tal caso può diventare superfluo valutare l'esito della politica nazionale con un'analisi dettagliata a livello regionale. A seconda della situazione, l'opzione D può determinare una percentuale un po' più elevata.

In ogni caso, le differenti situazioni che caratterizzano l'introduzione di benzina senza piombo a tenore zero di zolfo e di combustibile diesel senza zolfo sembrano indicare la necessità di svolgere analisi distinte.

Gli Stati membri possono scegliere i metodi che ritengono più adatti per garantire la disponibilità di carburanti senza zolfo a livello nazionale; si raccomanda loro tuttavia di prendere in considerazione le opzioni presentate in questa sede prima di prendere una decisione sulle misure più adatte a garantire tale disponibilità alla luce del particolare contesto nazionale. I casi particolari sono esaminati al punto 4.

### 3.1. *Opzione A: percentuale di stazioni di rifornimento con disponibilità di carburanti senza zolfo per regione*

#### 3.1.1. Criterio

Numero e percentuale di stazioni di rifornimento del paese che erogano benzina senza piombo e combustibile diesel e dispongono di tipi/qualità di carburante senza zolfo (al termine di ogni anno di riferimento), con ripartizione regionale in base al livello tre della Nomenclatura delle unità territoriali statistiche (NUTS) definita da Eurostat, che comprende tre livelli in tutto.

Questo criterio prende in considerazione i fattori seguenti:

- a) numero di stazioni di rifornimento;
- b) percentuale di stazioni di rifornimento con disponibilità di carburanti senza zolfo.

#### 3.1.2. Utilità

Questo criterio presenta il vantaggio di fornire un'indicazione chiara della disponibilità geografica di carburanti senza zolfo a un livello tale da garantire una distribuzione ragionevolmente omogenea su tutto il territorio nazionale. Inoltre, le aree geografiche NUTS sono già definite e utilizzate nelle altre statistiche comunitarie e la disponibilità di altri dati sulle aree in questione (popolazione, superficie, ecc.) consentirà di svolgere altre analisi utili.

### 3.2. *Opzione B: distanza media fra le stazioni di rifornimento con disponibilità di carburanti senza zolfo*

#### 3.2.1. Criterio

Distanza media fra le stazioni di rifornimento di benzina senza piombo o combustibile diesel presso le quali è disponibile carburante senza zolfo. Per applicare questo criterio occorre calcolare la distanza media, massima e minima, tra stazioni di rifornimento che dispongono di carburante senza zolfo (distinguendo i dati relativi alla benzina senza piombo da quelli relativi al combustibile diesel). Può essere inoltre utile confrontare questo dato con la media nazionale relativa a tutte le stazioni di rifornimento.

#### 3.2.2. Utilità

Questo criterio presenta il vantaggio di fornire una stima delle diverse distanze che i possessori di veicoli alimentati con carburanti senza zolfo si troveranno a dover percorrere per fare rifornimento sul territorio nazionale. Il confronto con la media nazionale per tutte le stazioni di rifornimento consente di valutare meglio le condizioni specifiche dello Stato membro.

### 3.3. *Opzione C: disponibilità di carburanti senza zolfo nelle grandi stazioni di rifornimento*

#### 3.3.1. Criterio

Numero e percentuale di stazioni di rifornimento principali/di grandi dimensioni che dispongono di carburanti senza zolfo (benzina senza piombo o combustibile diesel) nel paese in questione. Gli Stati membri dovrebbero definire il concetto di «grande stazione di rifornimento» fissando, in funzione delle caratteristiche del paese, il limite minimo annuale di carburante erogato in milioni di litri (in questa categoria potrebbe rientrare ad esempio il 5% circa delle stazioni di rifornimento).

#### 3.3.2. Utilità

Le grandi stazioni di rifornimento si trovano in zone caratterizzate da una domanda elevata: questo criterio consentirà quindi di misurare la disponibilità di carburanti senza zolfo in tali zone; le stazioni in questione saranno probabilmente distribuite in modo piuttosto omogeneo sul territorio nazionale. Il criterio dovrebbe essere inoltre relativamente facile da applicare.

### 3.4. *Opzione D: disponibilità di carburanti senza zolfo nelle stazioni di rifornimento delle strade principali o delle autostrade*

#### 3.4.1. Criterio

Numero e percentuale di stazioni di rifornimento delle strade principali o delle autostrade che dispongono di carburanti senza zolfo (benzina senza piombo o combustibile diesel) nel paese in questione. Gli Stati membri dovrebbero definire adeguatamente il concetto di «strada principale» e di «autostrada».

#### 3.4.2. Utilità

Questo criterio è particolarmente utile in relazione al traffico di transito e a quello turistico, in quanto fornisce una misura della disponibilità di carburanti senza zolfo sulle principali arterie di trasporto. Queste stazioni, inoltre, sono generalmente distribuite in maniera relativamente omogenea e su un'area abbastanza ampia del territorio nazionale, anche se sono principalmente situate in corrispondenza dei maggiori centri abitati.

#### 4. CASI PARTICOLARI

Per alcuni Stati membri, in funzione del tipo di misure adottate o delle particolari condizioni esistenti, può non essere necessario applicare completamente le opzioni principali o secondarie per illustrare adeguatamente il livello di disponibilità geografica dei carburanti senza zolfo. In particolare, una valutazione meno dettagliata dell'esito della politica nazionale può essere sufficiente in due casi:

- 1) disponibilità molto elevata o conversione del mercato nazionale ai carburanti senza zolfo (benzina senza piombo o combustibile diesel);
- 2) presenza di un solo terminale/fornitore per Stato membro o mercato insulare di dimensioni ridotte.

In questi due casi è sufficiente effettuare l'analisi meno approfondita illustrata di seguito.

##### 4.1. *Disponibilità molto elevata o grado molto elevato di conversione del mercato*

Nei casi in cui il tipo di misure adottate dallo Stato membro garantisce una disponibilità molto elevata o un grado molto elevato di conversione del mercato a livello nazionale (pari ad esempio al 60-80% delle stazioni di rifornimento o delle vendite), potrebbe essere sufficiente utilizzare soltanto le informazioni essenziali sulle percentuali complessive di vendita (volume) di carburanti senza zolfo e i dati nazionali relativi alla benzina senza piombo o al combustibile diesel, come opportuno.

La disponibilità elevata o la conversione del mercato può essere realizzata in vari modi, tra cui i seguenti:

- a) accordi industriali per garantire la disponibilità di carburanti senza zolfo nella maggior parte delle stazioni di rifornimento;
- b) uso di incentivi fiscali volti ad agevolare il passaggio del mercato prevalentemente a carburanti senza zolfo;
- c) conversione obbligatoria ai carburanti senza zolfo o disponibilità obbligatoria di carburanti senza zolfo nelle stazioni di rifornimento.

##### 4.2. *Presenza di un solo terminale/mercati insulari*

Negli Stati membri che dispongono di un solo terminale di approvvigionamento o con un mercato di tipo insulare, la disponibilità di carburanti senza zolfo potrebbe aumentare rapidamente fino a eliminare dal mercato gli altri carburanti. A seconda della situazione, questo tipo di evoluzione potrebbe ridurre l'utilità delle opzioni da A a D nelle zone interessate.

---