



Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 284 final

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

**conformemente all'articolo 9 della direttiva 98/70/CE
relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

conformemente all'articolo 9 della direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel

1. Introduzione

La direttiva sulla qualità dei carburanti¹ mira a migliorare e mantenere la qualità dei carburanti per trasporti venduti sul mercato interno europeo. I suoi obiettivi consistono nell'assicurare elevati livelli minimi di protezione dell'ambiente e della salute in relazione all'uso di carburanti per il trasporto e nel garantire la compatibilità tecnica con i motori a combustione interna. Essa stabilisce specifiche ecologiche per la benzina e i combustibili diesel (e per i biocarburanti miscelati in essi) utilizzati per i trasporti su strada e nelle macchine mobili non stradali. La direttiva prevede inoltre l'obbligo per i fornitori di carburante di ridurre del 6% rispetto ai livelli del 2010 l'intensità dei gas a effetto serra della miscela di carburanti che forniscono entro il 2020.

La presente relazione soddisfa il requisito in base a cui la Commissione è tenuta a riferire su una serie di questioni specifiche di cui all'articolo 9 della direttiva sulla qualità dei carburanti.

La Commissione ha inoltre effettuato una valutazione di alcune parti² della direttiva sulla qualità dei carburanti nel quadro del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT). La valutazione, pubblicata insieme alla presente relazione³, ha concluso che la direttiva sulla qualità dei carburanti costituisce un valore aggiunto per l'UE al fine di migliorare e mantenere la qualità dei carburanti per il trasporto. In generale la direttiva è stata risultata adatta allo scopo e, sulla base degli elementi di prova disponibili, si è ritenuto che consegua i propri obiettivi in modo efficace e sostanzialmente efficiente. Tuttavia, risulterebbe utile monitorare maggiormente lo sviluppo del funzionamento del mercato interno dei carburanti per il trasporto.

Nel novembre 2016 la Commissione ha adottato il pacchetto Energia pulita per tutti gli europei, che comprendeva una proposta di rifusione della direttiva sull'energia da fonti rinnovabili⁴ (COM(2016) 767 final), e ha proposto di avvalersi unicamente di detta direttiva per disciplinare l'utilizzo di carburanti a basse emissioni e rinnovabili per il periodo 2021-2030 e di non estendere gli obiettivi di riduzione dei gas effetto serra previsti dalla direttiva sulla qualità dei carburanti oltre il 2020.

1 Direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

2 La valutazione si è limitata agli articoli da 1 a 7, 8, 8 bis, 9 e 9 bis della direttiva sulla qualità dei carburanti.

3 SWD(2017) 178 e SWD(2017) 179.

4 Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16).

2. Qualità dei carburanti e relative questioni connesse ai gas a effetto serra

Progressi compiuti verso il raggiungimento dell'obiettivo del 6% relativo alle emissioni di gas a effetto serra

Gli Stati membri devono effettuare un monitoraggio e una comunicazione completi dell'intensità delle emissioni di gas serra dei carburanti per i trasporti conformemente alla direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio⁵, il cui termine per il recepimento è il 21 aprile 2017. Le prime relazioni sono attese per il 2018.

Alcune conclusioni preliminari possono già essere tratte dalle relazioni sull'energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti previste dalla direttiva sull'energia da fonti rinnovabili. La relazione 2017 sui progressi compiuti in materia di energie rinnovabili⁶ mostra che nel 2015 la quota di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti è stata del 6%. I biocarburanti rappresentano l'88% di tale quota, mentre il ruolo dell'energia elettrica continua a essere più limitato⁷.

Gli Stati membri hanno segnalato una riduzione netta delle emissioni di gas a effetto serra dovuta al ricorso alle energie rinnovabili nei trasporti per circa 35 Mt di CO₂ equivalente nel 2014. La maggior parte della riduzione è ascrivibile all'utilizzo di biocarburanti, con un ruolo ridotto, ma in crescita, dell'energia elettrica da fonti rinnovabili. La riduzione riguarda solo le emissioni dirette e non quelle derivanti da cambiamenti indiretti della destinazione dei terreni.

Secondo le stime, le emissioni derivanti da cambiamenti indiretti della destinazione dei terreni associate ai biocarburanti consumati nell'UE ammonterebbero a 23 Mt di CO₂ equivalente, con una riduzione netta di 12 Mt di CO₂ equivalente. Applicando il margine associato derivato dall'analisi di sensibilità di cui all'allegato VIII della direttiva sull'energia da fonti rinnovabili, le emissioni derivanti da cambiamenti indiretti della destinazione dei terreni oscillerebbero tra 14 e 28 Mt di CO₂ equivalente e la riduzione netta si collocherebbe tra 7 e 21 Mt di CO₂ equivalente.

Il modello⁸ delle conseguenze del cambiamento indiretto nella destinazione dei terreni relative alle diverse materie prime per biocarburanti recentemente elaborato conferma che le emissioni derivanti da tale cambiamento possono essere ben più elevate per i biocarburanti prodotti a partire da oli vegetali rispetto ai biocarburanti prodotti a partire da amido o zucchero. I biocarburanti avanzati da colture non alimentari hanno in genere emissioni derivanti da cambiamenti indiretti nella destinazione dei terreni molto basse o inesistenti.

5 Direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE (GU L 107 del 25.4.2015, pag. 26).

6 COM(2017) 57 final.

7 Il biodiesel è il biocarburante più diffuso per i trasporti nell'UE e nel 2015 rappresentava il 79% dell'uso di biocarburanti (10,9 Mtep). Il bioetanolo è al secondo posto, con una quota pari al 20% (2,6 Mtep). Altre fonti di energia rinnovabili (tra cui il biogas) non svolgono un ruolo di rilievo nel settore dei trasporti in tutta l'UE-28, ma sono utilizzate in alcuni Stati membri (tra cui Svezia e Finlandia). La quota di biocarburanti prodotti a partire da rifiuti, residui, materie ligno-cellulosiche e materie cellulosiche di origine non alimentare nel mix di biocarburanti in UE è aumentata, passando dall'1% nel 2009 al 23% nel 2015. Nel 2015 l'energia elettrica da fonti rinnovabili ha contribuito per 1,7 Mtep al consumo finale lordo di energia nel settore dei trasporti.

8 Ecofys, IIASA, E4Tech, 2015.

Per raggiungere l'obiettivo del 6% occorre una riduzione di circa 66 Mt di CO₂ equivalente entro il 2020 rispetto al valore di riferimento per i carburanti del 2010. Tuttavia, possono contribuire al raggiungimento di detto obiettivo anche le riduzioni delle emissioni provenienti da carburanti non rinnovabili (come GPL, GNC e GNL) e delle emissioni a monte, che non sono soggette ad alcun obbligo di comunicazione ai sensi della direttiva sull'energia da fonti rinnovabili. Pertanto non è attualmente possibile valutare in modo completo né i progressi complessivi verso l'obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra del 6% di cui all'articolo 7 bis, né gli effetti di tale obiettivo sul sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione.

La Commissione ha proposto di non estendere oltre il 2020 l'obiettivo relativo alle emissioni di gas a effetto serra previsto dalla direttiva sulla qualità dei carburanti. La direttiva sull'energia da fonti rinnovabili dovrebbe piuttosto diventare lo strumento chiave per promuovere la diffusione di carburanti per il trasporto rinnovabili e a basse emissioni fino al 2030.

Non è pertanto ritenuto opportuno proporre una modifica dell'obiettivo del 6% per il 2020. In questo modo si escluderebbe inoltre la possibilità di aumentare l'obiettivo utilizzando un maggior numero di crediti nell'ambito del Meccanismo di sviluppo pulito o utilizzando tecnologie di cattura e di stoccaggio del carbonio (CCS) e veicoli stradali elettrici. La Commissione prende atto della limitata penetrazione sul mercato di dette tecnologie e, di conseguenza, del loro scarso potenziale di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra durante il ciclo di vita dei carburanti e dell'energia fino al 2020.

Limiti delle miscele di biocarburanti

La direttiva sulla qualità dei carburanti ha una duplice conseguenza per la miscelazione dei biocarburanti. Da un lato, l'obiettivo di riduzione del 6% delle emissioni di gas a effetto serra derivanti da carburanti incentiva un maggiore utilizzo di quelli a bassa emissione di carbonio, quali i biocarburanti, nel settore dei trasporti; dall'altro, le specifiche per i carburanti fissate nella direttiva definiscono i livelli massimi per il tenore di biocarburanti nella benzina e nel combustibile diesel⁹ dei carburanti liberamente commercializzati, per renderli compatibili con i motori e con i sistemi di post trattamento nei veicoli che operano all'interno dell'Unione europea.

Uno studio della Commissione¹⁰ ha valutato la fattibilità e le implicazioni economiche e ambientali di un ipotetico aumento dell'attuale livello di miscelazione di biocarburanti, compreso l'impatto sul settore dei carburanti e sul parco autoveicoli, e ha concluso che gli attuali limiti di miscelazione consentono ancora un aumento dell'uso di biocarburanti. I principali carburanti attualmente commercializzati nell'UE sono combustibile diesel contenente al massimo il 7% di estere metilico di acidi grassi (B7) e benzina contenente fino al 5% di etanolo (E5)¹¹. L'uso di biocarburanti potrebbe essere aumentato ulteriormente

9 Il tenore massimo di etanolo nella benzina è del 10%. Vi sono ulteriori limiti per altri ossigenati quali gli eteri. Il tenore massimo di estere metilico di acidi grassi nel combustibile diesel è generalmente limitato al 7%.

10 *Impatto dell'aumento dei livelli di biocomponenti nei carburanti per i trasporti nell'ambito della direttiva sulla qualità dei carburanti [Impact of higher levels of bio components in transport fuels in the context of the Fuel Quality Directive]*, ICF International, 2015.

11 Fino al 2015, la benzina con un tenore massimo di etanolo del 10% in volume (E10) era stata introdotta in sei Stati membri (Bulgaria, Finlandia, Francia, Germania, Lituania e Slovenia), mentre la benzina E5

incrementandone la percentuale nella miscelazione fino al raggiungimento dei limiti consentiti, in particolare introducendo E10 in tutti gli Stati membri. Inoltre, potrebbero essere utilizzati i carburanti *drop-in*, come gli oli idrogenati vegetali, che non sono soggetti a limiti.

La valutazione della direttiva sulla qualità dei carburanti ha inoltre evidenziato la mancanza di prove del fatto che i limiti di miscelazione rappresentano un ostacolo al conseguimento dell'obiettivo del 10% di energie rinnovabili applicabile ai trasporti. Ciò è dovuto alla disponibilità di altri mezzi, diversi dai succitati, che possono contribuire al conseguimento di detto obiettivo -come ad esempio il doppio conteggio (*double counting*) del contributo energetico dei biocarburanti avanzati e l'energia elettrica da fonti rinnovabili¹². La valutazione non ha riguardato gli effetti potenziali dei limiti della miscelazione sull'adempimento dell'obbligo di integrazione proposto nella direttiva sulle energie rinnovabili per il periodo successivo al 2020, quando i limiti per la miscelazione di etanolo potrebbero essere rilevanti.

Una parte limitata della flotta di autoveicoli, che tuttavia rappresenta ancora un numero significativo di veicoli non in grado di utilizzare miscele con percentuali superiori di biocarburanti, dovrebbe continuare a farne parte nel 2020 e oltre¹³. La direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi¹⁴ prevede che a partire dal 18 novembre 2016 i consumatori siano informati della compatibilità tra il veicolo e i carburanti, in modo da aiutarli a evitare quelli non compatibili. A questo proposito, nell'ottobre 2016 il Comitato europeo di normazione (CEN) ha adottato la norma EN 16942, "*Fuels-Identification of vehicle compatibility-Graphical expression for consumer information*", che fornirà ai consumatori informazioni sulla compatibilità tra il loro veicolo e i carburanti disponibili nelle stazioni di servizio. Attualmente, il CEN sta realizzando lavori di ricerca per conto della Commissione¹⁵ su varie miscele di biocarburanti, in particolare l'E20 e l'E25. Alcuni costruttori di automobili affermano che i loro motori possono già funzionare con una miscela E20 o E25. I risultati del contratto del CEN sono previsti per il 2019.

L'introduzione di miscele con un tenore più elevato di biocarburanti, in particolare di bioetanolo e di estere metilico di acidi grassi, in alcuni casi potrebbe anche avere implicazioni sotto il profilo tecnico e costi connessi per le infrastrutture di distribuzione dei carburanti (ad esempio stazioni di servizio, oleodotti e gasdotti, serbatoi di stoccaggio, pompe di carburante) e per la logistica nella catena di approvvigionamento di carburante. Detti effetti non sono specifici per i biocarburanti e potrebbero essere connessi anche all'uso di altri combustibili alternativi, a meno che non si tratti di carburanti *drop-in* come gli oli idrogenati

continuava a dominare il mercato anche nella maggior parte degli Stati membri ove era disponibile l'E10.

12 SWD(2017) 178 e SWD(2017) 179.

13 Si prevede che nel 2020 i veicoli leggeri dell'UE che non tollerano la miscela E10 saranno tra l'1,3% e il 6,8% – approssimativamente tra 1,6 e 9 milioni. Inoltre, una miscela con una maggiore concentrazione di estere metilico di acidi grassi (ad esempio le miscele B10 e B30) potrebbe provocare problemi tecnici come la diluizione dell'olio, in particolare a temperature ambiente basse.

14 Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

15 Contratto SA/CEN/RESEARCH/EFTA/000/2014-13.

vegetali. È opportuno tenere in considerazione alcuni aumenti del prezzo alla pompa¹⁶ e questioni attinenti alla compatibilità delle autovetture più vecchie, in particolare nel caso in cui non fosse più disponibile un "grado di protezione".

Gli scenari ipotetici con limiti più elevati di miscelazione dei biocarburanti per i carburanti disponibili sul mercato generale modellati nello studio¹⁷ prevedono da un lato l'assenza di effetti negativi significativi sulle emissioni inquinanti degli autoveicoli o delle raffinerie e, dall'altro, un aumento positivo, sebbene relativamente modesto, della riduzione dei gas a effetto serra se sono presi in considerazione tutti gli effetti sul ciclo di vita delle emissioni, compreso il cambiamento indiretto di destinazione dei terreni. Sarebbe possibile ottenere un effetto positivo più significativo sulle emissioni di gas a effetto serra tramite una maggiore diffusione di biocarburanti avanzati, ad esempio derivanti da rifiuti e residui.

L'ultima relazione di monitoraggio¹⁸ sulla qualità dei carburanti dell'UE, per il 2014 e il 2015, evidenzia nel complesso una conformità con le specifiche stabilite per benzina e combustibili diesel nella direttiva sulla qualità dei carburanti con un numero esiguo di deviazioni dalle disposizioni pertinenti. La Commissione non è a conoscenza di ripercussioni negative sulle emissioni dei veicoli o sul funzionamento dei motori, il che suggerisce che, finora, la tendenza verso una maggiore diversificazione delle miscele di biocarburanti è rientrata nell'ambito delle attuali specifiche dei carburanti.

In considerazione di quanto precede, attualmente, non sembra esserci motivo di modificare le specifiche per il mercato generale di carburanti per quanto riguarda i livelli massimi di miscele di biocarburanti dell'UE. La Commissione dovrebbe riesaminare la questione alla luce dello sviluppo di norme CEN per miscele a più elevata concentrazione e della necessità di garantire la decarbonizzazione a lungo termine dei trasporti.

Collegamenti con le norme sulle emissioni di CO₂

La decarbonizzazione dei trasporti su strada è promossa da strategie volte a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli stradali. I regolamenti (CE) 443/2009¹⁹ e (UE) 510/2011²⁰ hanno fissato obiettivi in materia di CO₂ rispettivamente per le nuove autovetture e per i nuovi veicoli commerciali leggeri. I costruttori di veicoli devono ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dai veicoli per raggiungere gli obiettivi medi previsti per la flotta dell'UE di 95 g di CO₂/km per le autovetture nuove entro il 2021 e di 147 g di CO₂/km per i veicoli commerciali leggeri nuovi entro il 2020.

16 In funzione delle diverse ipotesi sul prezzo del greggio, gli scenari analizzati con un maggiore uso di biocarburanti suggeriscono un aumento del prezzo alla pompa che varierebbe tra 1 e 2,3 centesimi di EUR al litro nel 2020 e tra 2 e 7,5 centesimi di EUR al litro nel 2030.

17 Cfr. nota a piè di pagina n. 10.

18 COM(2017) 49 final

19 Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

20 Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

Una relazione²¹ di valutazione di tali regolamenti del 2015 ha concluso che sono stati efficaci per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri nuovi. Sempre secondo il documento i regolamenti avevano inoltre generato benefici economici netti e continuavano a essere pertinenti, efficaci e coerenti, oltre a generare un valore aggiunto per l'Unione. Nonostante fossero state individuate alcune carenze, in particolare con le procedure di prova, non è stata espressa alcuna riserva in relazione al carburante.

La Commissione sta lavorando all'elaborazione di future norme in materia di emissioni per i veicoli pesanti e ha condotto una consultazione pubblica sulla normativa in materia di monitoraggio e comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ derivanti da veicoli pesanti.

In linea di principio, carburanti di qualità migliore possono avere un impatto positivo sulle emissioni di scarico dei veicoli stradali. Sarebbe possibile migliorare la progettazione dei motori destinati all'uso di benzina con un maggior numero di ottano ricerca (RON) per consentire un aumento dei coefficienti della compressione al fine di ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO₂. Un indice di RON più elevato (ad esempio 100 RON), tuttavia, aumenterebbe le emissioni di raffinazione (complessivamente di 1 Mt di CO₂) e i costi di produzione (dell'1-2% del valore del prodotto)²². I carburanti con un indice RON maggiore rispetto alla soglia minima sono già presenti sul mercato e non presentano alcun vantaggio per i motori non appositamente concepiti.

Poiché le attuali specifiche per il carburante autorizzano già la commercializzazione di benzina con un RON maggiore, attualmente non sembrano esserci motivi per una loro modifica in tal senso.

3. Qualità dei carburanti e relative questioni ambientali

Uno degli obiettivi della direttiva sulla qualità dei carburanti è la riduzione dell'inquinamento atmosferico provocato dai veicoli. Le specifiche applicabili ai carburanti controllano gli inquinanti atmosferici primari (come piombo, ossidi di zolfo, ossidi di azoto, idrocarburi incombusti, particolato, monossido di carbonio e benzene) e altre emissioni tossiche che contribuiscono alla formazione di inquinanti secondari (come l'ozono) e che sono emesse attraverso i gas di scarico e le emissioni per evaporazione dei veicoli a motore e delle macchine mobili non stradali.

Tra il 1995 e il 2013 le emissioni di SO_x generate dai trasporti sono calate del 98%, quelle di piombo del 95%, quelle di NO_x del 51%, quelle di PM10 del 42% e le emissioni di PAH del 62%

Specifiche ambientali applicabili ai carburanti per macchine mobili non stradali

Le specifiche ambientali per i carburanti diesel destinati ai veicoli stradali non si applicano integralmente ai gasoli utilizzati per le macchine mobili non stradali²³. La possibilità di

21 https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

22 *Oil refining in the EU in 2020, with perspectives to 2030* [Raffinazione del petrolio nell'UE nel 2020, con prospettive al 2030], relazione 1/13R del CONCAWE, aprile 2013.

23 Il limite del tenore di zolfo di 10 ppm si applica già sia ai gasoli per macchine mobili non stradali sia al carburante diesel destinato ai veicoli stradali.

estendere ulteriormente tali requisiti ai carburanti per macchine mobili non stradali e le relative implicazioni sono state analizzate per la Commissione²⁴. L'analisi ha concluso che l'impatto di un'estensione di questo tipo non dovrebbe essere significativo per la maggior parte degli Stati membri e che potrebbero esserci alcuni limitati effetti positivi sull'inquinamento dell'aria. Anche i costruttori di macchine mobili non stradali godrebbero di piccoli vantaggi, in particolare vi sarebbero minori requisiti in materia di manutenzione e una riduzione dei costi associati allo sviluppo di motori poiché avverrebbe congiuntamente a quello dei motori pesanti per l'uso su strada. L'impatto complessivo sulle raffinerie europee dovrebbe essere relativamente ridotto. Non sono state individuate questioni in sospeso che allo stato attuale richiederebbero di allineare i requisiti relativi ai gasoli per le macchine mobili non stradali con quelli per il carburante diesel destinato ai veicoli stradali.

Additivi per carburanti

Gli additivi per carburanti sono sostanze aggiunte intenzionalmente al carburante per migliorare le prestazioni di guida dei motori. Gli additivi che fungono da detergenti impediscono la formazione di depositi interni e possono quindi contribuire a ridurre il consumo di carburante, le emissioni e le esigenze di manutenzione. Gli additivi per il controllo dei depositi sono utilizzati in circa il 75% dei carburanti per veicoli da strada venduti nell'UE. Sono trattati come parte dei carburanti in sistemi chiusi e sono completamente combusti al momento dell'emissione nell'ambiente.

La Commissione ha riconosciuto in precedenza che attualmente non esistono test soddisfacenti per provare le loro proprietà detergenti su campioni di carburanti e ha suggerito che pertanto spetta ai fornitori di carburanti e veicoli informare i loro clienti sui vantaggi presentati dall'uso di detergenti²⁵. I detergenti permettono inoltre a chi commercializza carburanti di distinguersi dai concorrenti e di pubblicizzare questa informazione tra i consumatori.

Le norme europee per la qualità del carburante (norma EN228 per la benzina e EN590 per il carburante diesel) autorizzano l'uso di additivi per carburanti per migliorare la qualità delle prestazioni. La Commissione ritiene che con l'attuale prassi di definizione volontaria delle norme si sia creato un livello appropriato di uso dei detergenti e dei relativi benefici e che non siano necessari ulteriori interventi al riguardo.

Additivi metallici

Gli additivi metallici nei carburanti sono potenzialmente più problematici dal momento che i loro componenti metallici non sono degradati durante l'uso del carburante e alla fine sono immessi nell'ambiente. È su questa base che è stato vietato il piombo e che sono stati imposti limiti all'MMT²⁶ a norma della direttiva sulla qualità dei carburanti.

24 Sostegno all'elaborazione della relazione a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettere c) e j), della direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel prestatato da AMEC Environment & Infrastructure UK Limited e dal Laboratorio di termodinamica applicata, Università Aristotele, Grecia.

25 COM(2007) 18 final.

26 Metilciclopentadienil tricarbonil di manganese.

La Commissione ha sviluppato una metodologia per valutare i rischi per la salute e l'ambiente legati all'uso di additivi metallici nei carburanti²⁷. La relazione mostra che la reattività, la tossicità e la possibile capacità di accumularsi negli organismi viventi intrinseche a tali additivi potrebbero avere un impatto sugli esseri umani e sull'ambiente. Questo effetto potenziale dipende da vari fattori: il tipo di additivo metallico, il livello di concentrazione, il livello e la durata dell'esposizione e la via di esposizione.

I requisiti giuridici in materia di monitoraggio e misurazione della qualità dei carburanti da parte degli Stati membri per quanto riguarda gli additivi metallici si limitano al piombo e all'MMT. La Commissione non è al corrente dell'impiego di altri additivi metallici nei carburanti venduti tramite la rete di distribuzione dei carburanti. Sebbene secondo alcune relazioni in passato siano stati utilizzati altri additivi metallici (cerio e ferrocene) in alcuni parchi di veicoli vincolati, non vi sono informazioni tali da poter affermare che detti additivi sono ancora in uso.

Componenti regolamentati nell'ambito della normativa ambientale

La Commissione è tenuta a riferire sui componenti impiegati nella benzina e nel combustibile diesel, tenuto conto della normativa comunitaria in materia ambientale e degli obiettivi della direttiva quadro sulle acque²⁸. Tuttavia, i requisiti giuridici in materia di monitoraggio e misurazione della qualità dei carburanti per gli Stati membri si limitano solamente ai parametri regolamentati²⁹. L'industria dei carburanti ritiene che la composizione complessiva del carburante sia un'informazione riservata.

La direttiva quadro sulle acque stabilisce standard di qualità ambientale per le sostanze prioritarie e per alcuni altri inquinanti nei corpi idrici, tra cui sono comprese alcune sostanze disciplinate dalla direttiva sulla qualità dei carburanti (ad esempio gli idrocarburi policiclici aromatici e i benzeni). Se è vero che il monitoraggio e la comunicazione dei dati nel quadro della direttiva quadro in materia di acque non si concentrano sui componenti del carburante, l'ultima relazione sull'attuazione della direttiva stessa³⁰ è rilevante per le sostanze chimiche regolamentate. Vi si legge che le informazioni fornite dagli Stati membri nei piani di gestione dei bacini idrografici relative allo stato chimico delle acque di superficie non sono sufficientemente chiare: non tutte le sostanze prioritarie sono monitorate e il numero di bacini idrici monitorati è limitato.

Sulla base delle informazioni disponibili non è possibile determinare la quantità dei componenti del carburante di cui alla direttiva quadro in materia di acque. Di conseguenza, al momento non vi è motivo di modificare le specifiche riguardanti i carburanti a questo proposito.

Tensione di vapore

27 COM(2013) 456 final.

28 Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (GU L 327 del 22.12.2000, pag. 1).

29 Allegati I e II e norme CEN EN590 per il carburante diesel e EN 228 per la benzina.

30 COM(2015) 120 final.

La direttiva sulla qualità dei carburanti contribuisce a ridurre le emissioni di composti organici volatili e completa così le direttive COV-I e COV-II³¹. I pertinenti parametri di qualità del carburante a questo proposito comprendono il tenore di benzene e di ossigenati e, in particolare, la tensione di vapore della benzina. La tensione di vapore massima consentita è fissata a 60 kPa per la benzina nel periodo estivo al fine di ridurre le emissioni dei composti organici volatili non metanici (COVNM) prodotte dai veicoli stradali. Possono essere concesse deroghe a questo valore in caso di miscelazione di bioetanolo e di bassa temperatura ambiente.

In una relazione per la Commissione³² sono stati valutati i costi e i benefici e l'impatto di un'ulteriore riduzione della tensione massima di vapore consentita. Vi si legge che ciò si tradurrebbe in minori emissioni per evaporazione, in particolare per quanto riguarda i veicoli più vecchi. D'altro canto, vi sarebbero implicazioni di ordine tecnico, commerciale, ambientale e operativo per l'industria dei carburanti, con il conseguente aumento dei costi operativi e di capitale. Tra le conseguenze si citano la maggiore intensità energetica delle raffinerie e la necessità di ristrutturare o sostituire gli impianti esistenti. Sulla base di questa analisi, i costi associati³³ risultano molto elevati rispetto ai benefici ambientali e monetari attesi.

4. Conclusione

La presente relazione integra le conclusioni della relazione di valutazione della direttiva sulla qualità dei carburanti³⁴. In linea con le conclusioni di quest'ultima, i dati disponibili di cui sopra relativi agli elementi elencati all'articolo 9 mostrano che non vi è attualmente alcun motivo per apportare modifiche legislative alla direttiva sulla qualità dei carburanti.

La Commissione continuerà a monitorare il rispetto delle specifiche ambientali per i carburanti di cui alla direttiva sulla qualità dei carburanti, insieme alla sua incidenza sulla tutela dell'ambiente e della salute umana e sul mercato interno dei carburanti per il trasporto, dei veicoli e delle macchine mobili non stradali. Sarà inoltre monitorato il recepimento delle disposizioni relative all'obiettivo di riduzione dei gas a effetto serra nell'ambito della direttiva sulla qualità dei carburanti, previsto per aprile 2017.

31 Direttive 1994/63/CE e 2009/126/CE.

32 Sostegno all'elaborazione della relazione a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettere c) e j), della direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel prestato da AMEC Environment & Infrastructure UK Limited e dal Laboratorio di termodinamica applicata, Università Aristotele, Grecia.

33 Nei vari scenari per la riduzione della tensione di vapore di 10 kPa, il costo per massa di COVNM abbattuta è stimato tra 22 EUR e 175 EUR per kg, a seconda della composizione del carburante e dello scenario in esame. D'altra parte, i benefici monetari derivanti dalla riduzione delle emissioni di COVNM sembrano essere piuttosto bassi, compresi tra 0,95 EUR e 2,8 EUR per kg di NMVOC attenuate.

34 SWD(2017) 178 e SWD(2017) 179.