



Bruxelles, 26.10.2022  
COM(2022) 515 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 2020)**

# 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 2020)

### 1. INTRODUZIONE

A norma dell'articolo 7 bis della direttiva 98/70/CE<sup>1</sup> 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<sup>2</sup>, 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 verte sui dati comunicati per l'anno 2020.

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 2020.

### 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*)<sup>3</sup>;
- la materia prima e la filiera di produzione utilizzate per ciascuno dei biocarburanti forniti nei territori degli Stati membri.

---

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

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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<sub>2</sub>eq/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 rinnovabili<sup>4</sup> 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 foraggere, con un atto delegato<sup>5</sup> 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 2020 tutti i 27 Stati membri, il Regno Unito, la Norvegia e l'Islanda hanno fornito dati sulle riduzioni delle emissioni di gas a effetto serra nel formato appropriato. Il Regno Unito, tuttavia, non ha separato i dati relativi all'Irlanda del Nord<sup>6</sup> e non è stato pertanto possibile includerli nelle cifre aggregate della relazione. Considerato che l'obbligo di comunicazione per il 2020 non si applica al Regno Unito nel suo insieme, nella relazione non figurano nemmeno i dati per l'intero Regno Unito. Sono inclusi tuttavia alcuni dati per l'Irlanda del Nord forniti al di fuori del formato per la presentazione delle informazioni. 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 2020 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<sub>2</sub>eq/MJ. Ciò corrisponde a un risparmio di 51 milioni di tonnellate equivalenti di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>eq) nel corso del 2020. Il dato è inferiore del 5,5 % rispetto al valore di riferimento del 2010, che era pari a 94,1 g CO<sub>2</sub>eq/MJ (in aumento rispetto alla riduzione del 4,3 % conseguita dai 27 Stati membri dell'UE nel 2019), il che significa che per conseguire 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 2020 mostrano che i progressi compiuti dai fornitori di combustibili dell'UE variano notevolmente da uno Stato membro all'altro. Undici Stati membri (Belgio, Cechia, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lussemburgo, Malta, 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 (cfr. *Figura 1*). Per molti Stati membri questo rappresenta un importante miglioramento rispetto al 2019, quando soltanto due di loro, Svezia e Finlandia, avevano raggiunto il traguardo. I progressi più netti nel corso dell'anno sono stati compiuti da Cipro ed Estonia, rispettivamente con incrementi di 4,7 e 4,5 punti percentuali tra il 2019 e il 2020 rispetto al valore di riferimento del 2010, seguiti da Belgio, Danimarca e Ungheria che hanno registrato incrementi compresi tra 3,3 e 3,1 punti

---

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> C(2019) 2055 final: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:99ec1d90-457c-11e9-a8ed-01aa75ed71a1.0004.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:99ec1d90-457c-11e9-a8ed-01aa75ed71a1.0004.02/DOC_1&format=PDF)

<sup>6</sup> 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.

percentuali. Sulla base dei dati preliminari trasmessi dal Regno Unito<sup>7</sup>, nel 2020 l'Irlanda del Nord ha conseguito una riduzione del 6,2 % dell'intensità dei gas a effetto serra dei combustibili forniti nel paese.

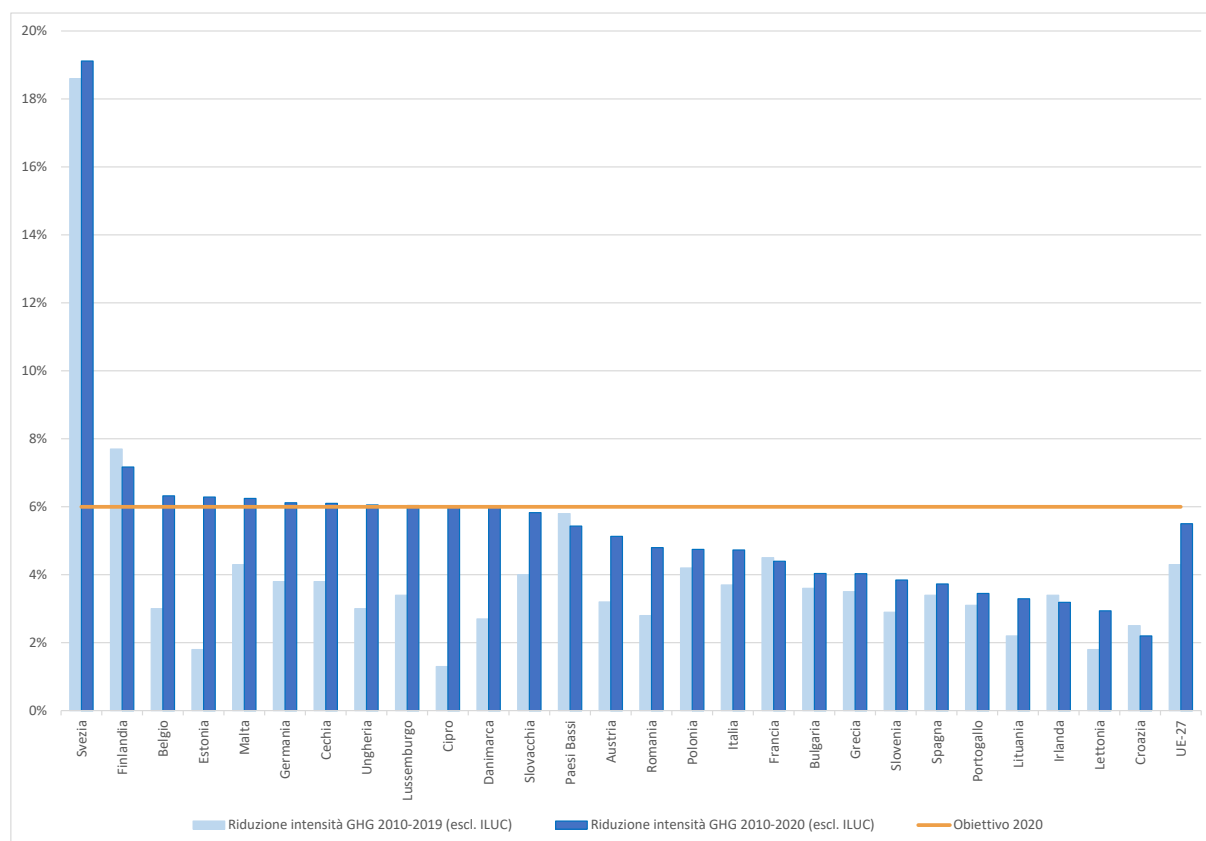
In termini di distanza dal traguardo, Slovacchia, Paesi Bassi e Austria sono già molto vicini all'obiettivo del 6 %, con valori rispettivamente del 5,8 %, 5,4 % e 5,1 %, mentre Romania, Polonia, Italia, Francia, Bulgaria e Grecia hanno conseguito riduzioni che variano tra il 4 % e il 5 %. Infine, in sette Stati membri (Slovenia, Spagna, Portogallo, Lituania, Irlanda, Lettonia e Croazia) la riduzione dell'intensità dei gas a effetto serra rimane inferiore al 4 %. Ulteriori informazioni sono disponibili nella relazione tecnica n. 2022/2 dell'AEA dal titolo "Intensità dei gas a effetto serra dei carburanti per autotrazione nell'UE nel 2020"<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Al momento il Regno Unito sta completando la presentazione delle informazioni relative all'Irlanda del Nord a norma dell'articolo 7 bis della direttiva sulla qualità dei combustibili e dell'articolo 5 della direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio.

<sup>8</sup> <https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-cm/products/etc-cm-report-2022-02> (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 2010-2019 e 2010-2020 (fonte: AEA)**



Inoltre nel 2020 undici Stati membri (Austria, Cechia, Cipro, Danimarca, Estonia, Italia, Lussemburgo, Polonia, Romania, Slovacchia e Ungheria) hanno comunicato riduzioni delle emissioni a monte (UER, *upstream emission reductions*)<sup>9</sup> che hanno apportato un contributo di 0,3-2,3 punti percentuali alla riduzione complessiva delle emissioni di gas a effetto serra in questi Stati membri. Pertanto nel 2020 il totale di UER comunicate è stato pari a 2 625 kt CO<sub>2</sub>eq, il che si traduce in un'ulteriore riduzione di 0,3 punti percentuali dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili, scesa dal 5,2 % 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 orientativa<sup>10</sup>.

Tenendo conto delle emissioni ILUC<sup>11</sup>, l'intensità media delle emissioni di gas a effetto serra dei combustibili forniti nel 2020 è stata inferiore del 3,3 % rispetto al 2010. Questa riduzione corrisponde a un risparmio di 30 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>eq nel 2020. 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.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> [https://ec.europa.eu/clima/system/files/2016-11/guidance\\_note\\_on\\_uer\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/system/files/2016-11/guidance_note_on_uer_en.pdf)

<sup>11</sup> 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 %" (Fit for 55) proposto dalla Commissione il 14 luglio 2021 e attualmente in fase di codecisione. La proposta di revisione della direttiva sulle energie rinnovabili<sup>12</sup> accresce in modo sostanziale l'ambizione complessiva al fine di ridurre l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra di tutti i carburanti per i trasporti del 13 % entro il 2030 rispetto allo scenario di riferimento del 2010. La Commissione ha inoltre proposto di abrogare l'obiettivo di riduzione del 6 % stabilito dalla direttiva sulla qualità dei combustibili per evitare la doppia regolamentazione e semplificare la normativa. Le proposte di regolamento su ReFuelEU Aviation e FuelEU Maritime mirano anch'esse a promuovere la produzione e l'uso di carburanti alternativi sostenibili nel settore dell'aviazione e in quello marittimo.

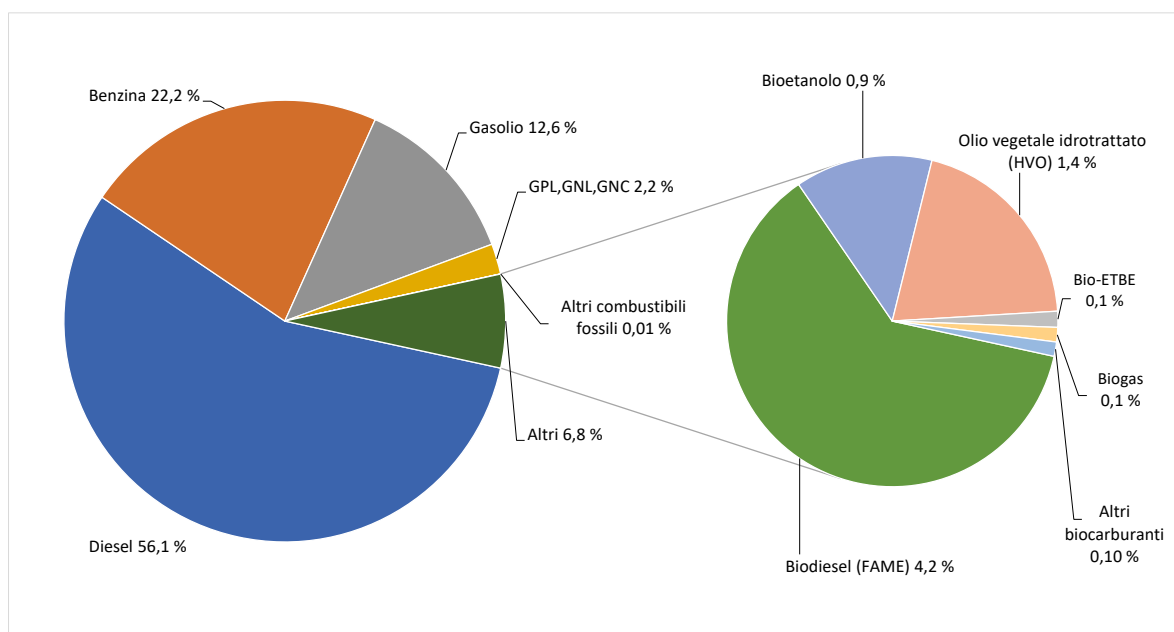
## 2.2 Approvvigionamento di combustibili

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 2020 ammontava a 10 585 petajoule (PJ), in calo del 10,8 % rispetto al 2019, soprattutto per effetto della crisi dovuta alla pandemia di COVID-19. È rimasto prevalentemente dominato dai combustibili fossili (93,2 %), seguiti dai biocarburanti (6,8 %) e da una quota molto ridotta (0,02 %) di energia elettrica (cfr. *sezione 2.4*). Nel 2020 non sono stati dichiarati combustibili rinnovabili di origine non biologica.

Per quanto riguarda i combustibili fossili, nel 2020 il diesel era ancora il più diffuso (56,1 %; 5 934 PJ), seguito dalla benzina (22,2 %; 2 354 PJ) e dal gasolio (12,6 %; 1 337 PJ). Il gas di petrolio liquefatto e il gas naturale hanno rappresentato complessivamente una quota del 2,2 % (236 PJ) (cfr. *figura 2*).

**Figura 2 – Approvvigionamento di energia da combustibili nel 2020 – quote per tipo di combustibile (fonte: AEA)**

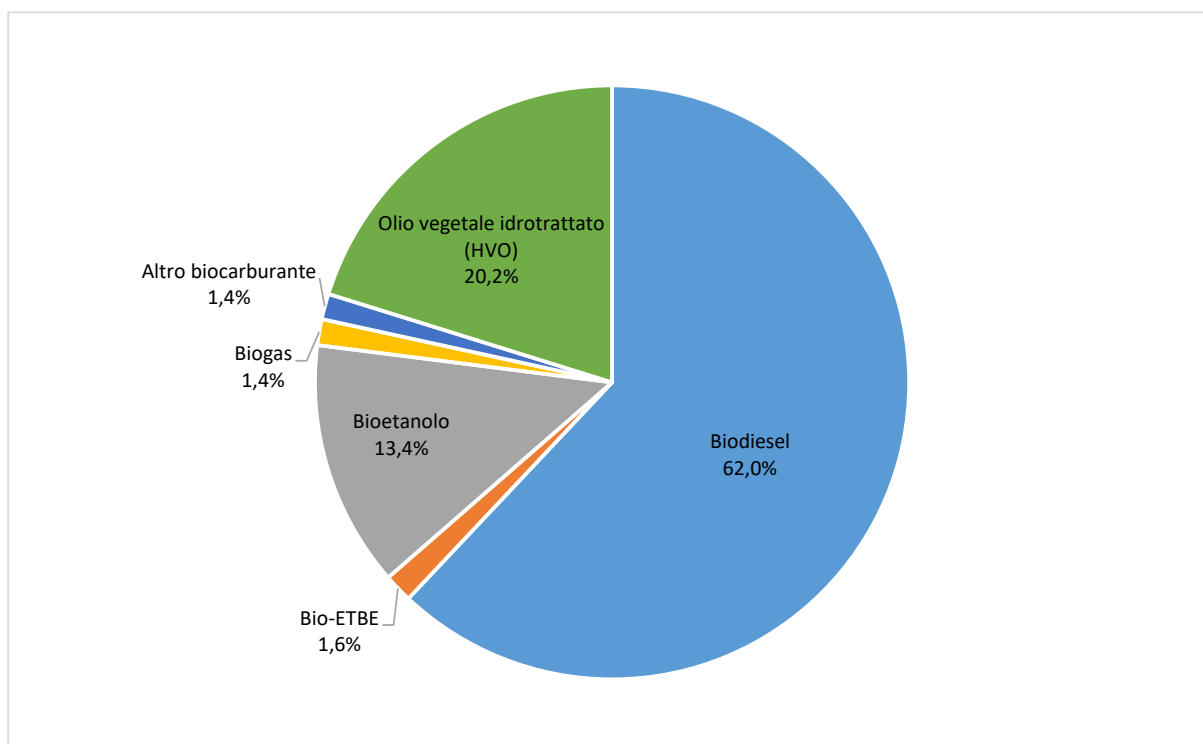


<sup>12</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0557>

### 2.3 Consumo di biocarburanti

Tra il 2019 e il 2020 il consumo totale di biocarburanti nei 27 Stati membri è leggermente aumentato, passando da 693 PJ a 723 PJ. Il biodiesel (estere metilico di acidi grassi o FAME, *fatty acid methyl ester*) continua a essere predominante, con una quota del 62,0 % del consumo totale di biocarburanti (449 PJ), seguito dall'olio vegetale idrotrattato (HVO, *hydrotreated vegetable oil*) (20,2 %; 146 PJ) e dal bioetanolo (13,4 %; 97 PJ). L'etil ter-butiletere ottenuto dal bioetanolo (bio-ETBE) e il biogas rappresentano rispettivamente l'1,6 % (11 PJ) e l'1,4 % (10 PJ) del consumo totale di biocarburanti. Tutti gli altri biocarburanti rappresentano una quota nettamente inferiore (cfr. *figura 3*). Pertanto oltre 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. 2022/02 dell'AEA.

**Figura 3 – Approvvigionamento di energia da biocarburanti nel 2020 – 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 15 Stati membri (rispetto agli 11 del 2019) hanno comunicato dati sull'energia elettrica consumata dai veicoli e dai motocicli elettrici (cfr. *tabella 1*). La quantità totale di energia elettrica consumata dai veicoli elettrici è aumentata da 3 714 644 GJ nel 2019 a 6 218 196 GJ nel 2020 (escluso l'adeguamento per l'efficienza della trasmissione), con un incremento del 67 %. 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 ancora non lo fanno, anche se contribuirebbe al conseguimento dell'obiettivo del 6 %.

**Tabella 1 – Energia elettrica consumata da veicoli e motocicli elettrici nel 2020, 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 <sup>13</sup> (GJ)	comunicata per Stato membro (g CO <sub>2</sub> eq/MJ)	comunicata per Stato membro (g CO <sub>2</sub> eq/kWh)
Austria	69 971	27 988	21,8	78
Bulgaria	129 600	51 840	522,0	1 879
Cechia	1 085	434	177,0	637
Estonia	62 091	24 836	114,5	412
Francia	1 526 400	610 560	16,6	60
Germania	2 394 000	957 600	153,0	551
Ungheria	17 387	6 955	56,3	203
Irlanda	176 276	70 511	110,1	396
Italia	234 015	93 606	110,3	397
Paesi Bassi	766 091	306 437	141,0	508
Portogallo	37 350	14 940	65,7	237
Romania	645 225	258 090	-	-
Slovacchia	155 950	62 380	46,4	167
Slovenia	2 447	979	97,5	351
Svezia	308	123	13,0	47
<b>Totale</b>	<b>6 218 196</b>	<b>2 487 279</b>		

### 3. PANORAMICA DEI DATI 2020 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 2020.

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 2020, attestandosi al 73,2 % delle vendite totali nel 2020. In precedenza era lievemente aumentata dal 71,2 % nel 2014 al 73,3 % nel 2017 come conseguenza della conversione al diesel del parco auto europeo nel corso degli ultimi decenni, che ha subito una battuta d'arresto sull'onda dello scandalo relativo alle emissioni dei veicoli diesel. La quantità totale di diesel venduto nel 2020 è diminuita del 12 % rispetto al 2019 per effetto della crisi COVID-19, analogamente a quanto accaduto per la benzina (vendite in calo del 12,4 % nel 2020) (cfr. *tabella 2*).

<sup>13</sup> 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 2017-2020**

	2017	2018	2019	2020
<b>Vendite di diesel</b>	235 388 (73,3 %)	241 653 (73,3 %)	246 865 (73,0 %)	217 395 (73,2 %)
<b>Vendite di benzina</b>	85 911 (26,7 %)	87 994 (26,7 %)	90 917 (27,0 %)	79 659 (26,8 %)
<b>Totale (diesel e benzina)</b>	<b>321 299</b>	<b>329 629</b>	<b>337 782</b>	<b>297 054</b>

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 Grecia, Paesi Bassi e Finlandia, con quote del 45 %, 42 % e 38 %, mentre Bulgaria, Lettonia e Lituania sono all'estremo opposto con quote del 18 %, 16 % e 13 % rispettivamente.

Tra il 2019 e il 2020 non vi sono stati cambiamenti significativi in termini di distribuzione delle vendite di benzina per numero di ottano ricerca (RON). Nel 2020 la maggior parte della benzina venduta aveva RON pari a 95; la quota è in lieve crescita rispetto al 2019. È invece diminuita la quota di vendite di combustibili con RON uguale o superiore a 95 ma inferiore a 98 ( $95 \leq \text{RON} < 98$ ), mentre quella di vendite con  $\text{RON} \geq 98$  è leggermente aumentata 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
<b>RON 95</b>	84,3 %	80,0 %	77,8 %	79,3 %
<b><math>95 \leq \text{RON} &lt; 98</math></b>	8,5 %	14,9 %	16,7 %	14,3 %
<b><math>\text{RON} \geq 98</math></b>	6,9 %	4,9 %	5,4 %	6,4 %
<b>RON = 91</b>	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,01 %

### 3.2 Tenore di biocomponenti

Nel 2020 quasi tutti i tipi di benzina e combustibile diesel venduti nell'UE sono stati commercializzati come contenenti biocomponenti. Il 99,8 % di tutta la benzina venduta conteneva biocomponenti<sup>14</sup>, con la ripartizione che segue: il 65,7 %, ossia 7,6 punti percentuali in meno rispetto al 2019, aveva un tenore di etanolo fino al 5 % in volume (E5), mentre il 33,3 %, in aumento di 7,6 punti percentuali rispetto al 2019, aveva un tenore di etanolo fino al 10 % (E10); l'1,0 % della benzina aveva un tenore di etanolo superiore al 10 % (E+<sup>15</sup>).

<sup>14</sup> Incluso il bioetanolo direttamente miscelato alla benzina o convertito in etil ter-butiletere (ETBE) e poi miscelato alla benzina.

<sup>15</sup> E+ è benzina con un tenore di etanolo superiore al 10 % (% v/v).

Il 99,7 % di tutto il combustibile diesel venduto conteneva biocomponenti. L'86,2 % aveva un tenore di FAME fino al 7 % (B7) e il 13,8 % un tenore superiore al 7 % (B+)<sup>16</sup>, con un aumento significativo rispetto allo 0,8 % del 2019 (cfr. *tabella 4*).

**Tabella 4 – Uso di biocomponenti nella benzina e nei combustibili diesel venduti nell'UE-27 nel periodo 2017-2020**

Tipo di combustibile		2017	2018	2019	2020
Benzina	E0	14,5 %	4,9 %	0,7 %	0,0 % <sup>17</sup>
	E5	66,7 %	81,5 %	73,3 %	65,7 %
	E10	18,6 %	13,4 %	25,7 %	33,3 %
	E+	0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,0 %
Diesel	B0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 % <sup>18</sup>
	B7	81,8 %	99,2 %	99,1 %	86,2 %
	B +	16,2 %	0,8 %	0,8 %	13,8 %

### 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 2020 rientrava nei limiti di tolleranza.

Lituania, Slovenia 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 (Bulgaria, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Romania, Slovenia e Svezia) e diciassette per il diesel (Austria, Croazia, Danimarca, Finlandia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Slovenia, Svezia e Ungheria).

Gli Stati membri hanno segnalato 235 casi di non conformità per la benzina e 90 per il diesel, che corrispondono rispettivamente all'1 % e allo 0,4 % del numero totale dei campioni prelevati nel 2020, ossia il 33 % in meno rispetto al 2019. Per la benzina, i parametri che hanno fatto registrare più di frequente superamenti delle specifiche sono la tensione di vapore nel periodo estivo (in 15 Stati membri), il numero di ottano ricerca (in sei Stati membri), il numero di ottano motore (in cinque Stati membri), il tenore di idrocarburi aromatici (analisi degli idrocarburi, in cinque Stati membri) e il tenore di zolfo (in uno Stato membro, la Francia). Per quanto concerne il diesel i parametri che hanno fatto registrare più di frequente

<sup>16</sup> B+ è il combustibile diesel con tenore di biodiesel > 7 % (% v/v).

<sup>17</sup> Soltanto Malta e Slovacchia hanno dichiarato 186 milioni di litri di benzina venduti che non contenevano biocarburanti, il che corrisponde allo 0,2 % delle vendite totali di benzina nel 2020 (in considerazione della quota esigua, il dato non è stato incluso nella tabella 4).

<sup>18</sup> Soltanto la Lettonia ha dichiarato 638 milioni di litri di diesel venduti nel periodo invernale che non contenevano biocarburanti, il che corrisponde allo 0,3 % delle vendite totali di combustibili diesel nel 2020 (in considerazione della quota esigua, il dato non è stato incluso nella tabella 4).

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, 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 2020, 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 CO <sub>2</sub> eq/MJ)	Intensità GHG escl. UER (g CO <sub>2</sub> eq/MJ)
Cipro	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,4	90,6
Danimarca	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,5	90,6
Austria	3,2 %	1,9 %	5,1 %	89,3	91,1
Ungheria	4,2 %	1,8 %	6,1 %	88,4	90,1
Estonia	4,9 %	1,4 %	6,3 %	88,2	89,5
Slovacchia	4,5 %	1,3 %	5,8 %	88,6	89,9
Romania	4,0 %	0,8 %	4,8 %	89,6	90,3
Cechia	5,4 %	0,7 %	6,1 %	88,4	89,0
Polonia	4,4 %	0,4 %	4,7 %	89,6	90,0
Lussemburgo	5,7 %	0,4 %	6,0 %	88,4	88,8
Italia	4,5 %	0,3 %	4,7 %	89,6	89,9
Belgio	6,3 %	0,0 %	6,3 %	88,1	88,1
Bulgaria	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Croazia	2,2 %	0,0 %	2,2 %	92,0	92,0
Finlandia	7,2 %	0,0 %	7,2 %	87,4	87,4
Francia	4,4 %	0,0 %	4,4 %	90,0	90,0
Germania	6,1 %	0,0 %	6,1 %	88,3	88,3
Grecia	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Irlanda	3,2 %	0,0 %	3,2 %	91,1	91,1
Lettonia	2,9 %	0,0 %	2,9 %	91,3	91,3
Lituania	3,3 %	0,0 %	3,3 %	91,0	91,0
Malta	6,2 %	0,0 %	6,2 %	88,2	88,2
Paesi Bassi	5,4 %	0,0 %	5,4 %	89,0	89,0
Portogallo	3,4 %	0,0 %	3,4 %	90,9	90,9
Slovenia	3,8 %	0,0 %	3,8 %	90,5	90,5
Spagna	3,7 %	0,0 %	3,7 %	90,6	90,6
Svezia	19,1 %	0,0 %	19,1 %	76,1	76,1
<b>EU27</b>	<b>5,2 %</b>	<b>0,3 %</b>	<b>5,5 %</b>	<b>89,0</b>	<b>89,2</b>