



Bruselas, 13.12.2012
COM(2012) 749 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**Calidad de la gasolina y del gasóleo utilizados para el transporte por carretera en la
Unión Europea:
Noveno informe anual
(correspondiente al año 2010)**

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Calidad de la gasolina y del gasóleo utilizados para el transporte por carretera en la Unión Europea: Noveno informe anual (correspondiente al año 2010)

RESUMEN

La Directiva 98/70/CE¹ establece, en aras de la salud y el medio ambiente, especificaciones técnicas mínimas para los combustibles destinados a ser utilizados en vehículos equipados con motores de explosión o de compresión. La calidad de los combustibles es importante desde el punto de vista del medio ambiente porque influye sobre las emisiones contaminantes de los motores y, por consiguiente, sobre la calidad del aire. De ella dependen también los costes y la facilidad con que los fabricantes pueden conseguir mantenerse en los límites deseados de contaminación y de emisiones de gases de efecto invernadero.

El incumplimiento de las especificaciones de los combustibles puede suponer un incremento de las emisiones (por ejemplo, un exceso de compuestos oxigenados puede aumentar las emisiones de NOx) y dañar el motor y los sistemas de postratamiento de los gases de escape (por ejemplo, un exceso de azufre es negativo para los catalizadores), lo que provoca un aumento de la contaminación atmosférica. Para garantizar el cumplimiento de las normas de calidad de los combustibles obligatorias en virtud de la Directiva, los Estados miembros tienen que introducir sistemas de control de la calidad de los combustibles.

De conformidad con el artículo 8 de la Directiva 98/70/CE, la Comisión debe publicar cada año un informe sobre la calidad de los combustibles en los Estados miembros. Este noveno informe de la Comisión presenta un resumen de los datos facilitados por los Estados miembros sobre la calidad de la gasolina y el gasóleo y sobre los volúmenes comercializados en el año 2010. Todos los Estados miembros presentaron un informe completo para 2010. Algunos lo presentaron después del plazo exigido, que finalizó el 30 de junio.

El cumplimiento de los plazos de presentación de los informes fue ligeramente peor que en 2009: diecisiete Estados miembros presentaron el informe de 2010 antes del plazo anual mientras que de los diez informes restantes, cinco se recibieron tres meses o más después de la fecha límite.

Los datos relativos al control de la calidad de los combustibles en 2010 indican que, en general, en ese año se cumplieron las especificaciones de la gasolina y el gasóleo previstas en la Directiva 98/70/CE, habiéndose observado más pocos casos de rebasamiento. Por lo que se refiere a la gasolina, los principales parámetros en que se registraron rebasamientos fueron los índices RON y MON², la presión de vapor en período estival³, la destilación/evaporación a

¹ Directiva 98/70/CE, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

² El índice RON (*Research Octane Number*) es una medida cuantitativa de la relación de compresión máxima a la que puede utilizarse gasolina en un motor sin que se produzca el autoencendido de la

100 C/150 C⁴ y el contenido máximo de azufre. En el caso del gasóleo, los principales parámetros en que se registraron rebasamientos fueron el contenido de azufre, el punto de destilación del 95 % y el índice de cetano.

Dado que los rebasamientos son relativamente escasos y que la mayor parte de los Estados miembros adopta medidas para retirar de la venta el combustible no conforme, la Comisión no ha observado ninguna repercusión negativa sobre las emisiones de los vehículos o el funcionamiento del motor. Ahora bien, se insta a los Estados miembros a seguir tomando medidas para garantizar el pleno cumplimiento y evitar así que surjan estos problemas en el futuro.

El bajo contenido de azufre contribuye a la reducción de la contaminación atmosférica y a la introducción de nuevas tecnologías de motores. En enero de 2009 entró en vigor una nueva especificación para combustibles de vehículos de carretera que limita el contenido de azufre de todos esos combustibles en la UE a 10 ppm (combustibles sin azufre). Se trata del segundo año de notificación desde la entrada en vigor de este requisito, y el contenido medio de azufre continuó por debajo de este nivel en 2010, como se muestra en el cuadro 1:

Cuadro 1: Tendencia anual del contenido medio de azufre de la gasolina y el gasóleo

UE	Contenido medio de azufre, ppm*								
	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2008***	2009***	2010
<i>Gasolina</i>	51	37	38	19	18	18	14	6	6
<i>Gasóleo</i>	169	125	113	25	22	23	18	8	7,5

*Salvo Francia, que no presentó informes en el período 2003-2005.
** Salvo Malta, que no presentó un informe en 2006.

*** Salvo Luxemburgo, que en 2007 y 2008 no presentó informes y en 2009 no presentó un informe completo.

Los sistemas nacionales de control de la calidad de los combustibles siguen siendo muy diferentes entre sí. No obstante, se espera que la Directiva sirva para promover la homogeneidad y para mejorar la calidad de los informes.

2. INTRODUCCIÓN

Las especificaciones de la gasolina y el gasóleo vendidos en la Unión Europea están establecidas en la Directiva 98/70/CE. La Directiva obliga a los Estados miembros a presentar informes resumidos sobre la calidad de los combustibles vendidos en su territorio. Desde 2004, los Estados miembros están obligados a informar sobre sus medidas de control con

mezcla. El autoencendido hace que se consuma un exceso de combustible y que aumenten las emisiones de compuestos orgánicos volátiles y de monóxido de carbono.

³ *La presión de vapor es una medida de la propensión del combustible a evaporarse. Está regulada en verano porque las temperaturas en esa época del año pueden aumentar las emisiones de compuestos orgánicos volátiles, que son precursores del ozono troposférico. Los rebasamientos provocarán un aumento de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles.*

⁴ *El parámetro de destilación determina la proporción de combustible que se evapora a 100 °C y a 150 °C. Limita la variedad de componentes más ligeros que pueden mezclarse con la gasolina. Los rebasamientos pueden provocar obstrucciones de la salida del vapor y problemas de conducción.*

arreglo a la norma europea EN 14274⁵ o a sistemas de fiabilidad equivalente. El artículo 8 de la Directiva 98/70/CE, modificado por el artículo 1, apartado 5, de la Directiva 2003/17/CE, obliga a la Comisión a publicar los resultados de la información sobre la calidad de los combustibles presentada por los Estados miembros. En cumplimiento de esa obligación, este noveno informe de la Comisión ofrece un resumen de la calidad de la gasolina y el gasóleo, así como de las cantidades comercializadas en la Unión Europea durante 2010. Los informes de años anteriores pueden consultarse en las páginas web de la Comisión⁶.

3. SISTEMAS NACIONALES DE CONTROL

La Decisión 2002/159/CE de la Comisión y la norma europea EN 14274 han aumentado la utilidad de la información y facilitado el análisis de tendencias de los combustibles a escala de la UE. Sigue mejorando la calidad de diseño del sistema de control, el cumplimiento de los valores límite y la información facilitada en los informes. Ahora bien, sigue existiendo un margen de mejora en algunos ámbitos importantes, que puede resumirse del modo siguiente:

Se insta a los Estados miembros a presentar los informes con más puntualidad.

Varios Estados miembros no realizan un muestreo suficientemente completo para todos los combustibles o no toman suficientes muestras en las estaciones de servicio (por oposición a los depósitos o refinerías) para cumplir los requisitos de la norma EN 14274⁷ (véase el cuadro 4).

Si los Estados miembros recurren a su propio sistema nacional, deberían adjuntar una descripción exhaustiva del mismo para comprobar si cumple la norma europea. Esa descripción debería presentar la equivalencia con la norma EN 14274.

Los informes de los Estados miembros se evalúan con arreglo a los períodos estacionales adecuados a fin de garantizar la comparabilidad de la información a escala de la UE. Si un Estado miembro opta por utilizar un período estacional distinto del especificado, debería facilitar información apropiada en el anexo nacional del informe sobre el control de la calidad de los combustibles.

4. INFORMES CORRESPONDIENTES A 2010

4.1 Calidad y volumen de los combustibles

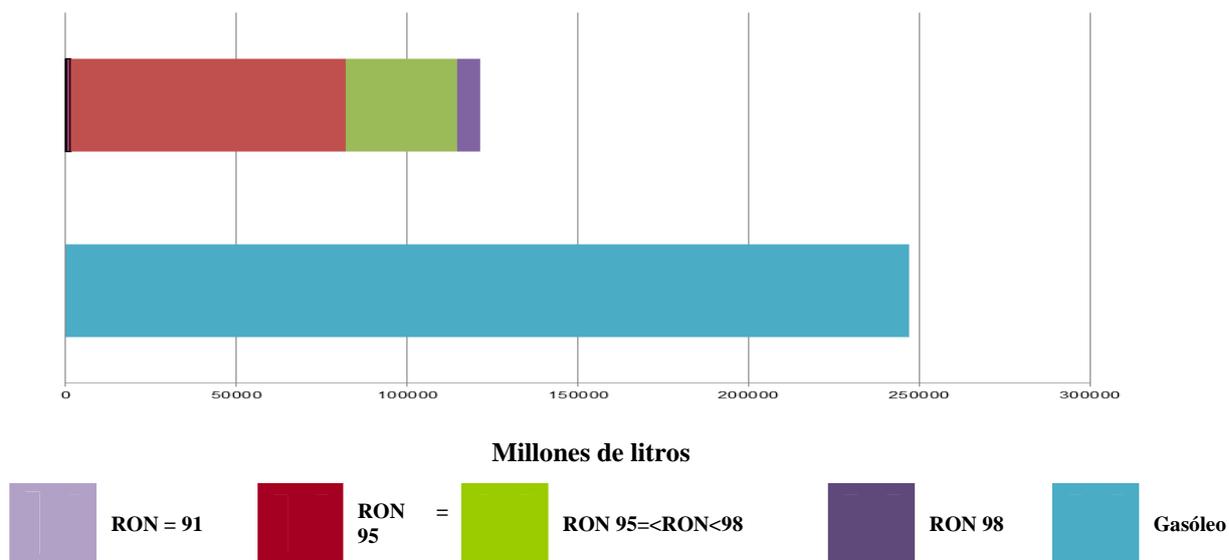
Frente a los años anteriores, el nuevo contenido límite de azufre, de un máximo de 10 ppm (introducido en 2009), aplicable a todos los combustibles para vehículos de carretera ha acelerado la transición de la gasolina RON 95 (< 50 mg/kg) a la gasolina RON 95 (< 10 mg/kg). En lo que respecta al octanaje, la mayor parte de las ventas de gasolina en 2010 (67 %) fueron de RON 95. El resto de las ventas totales de gasolina se distribuyó del modo siguiente: el 27 % 95=<RON<98, el 5 %, RON 98, y el 1 %, RON 91.

⁵ EN 14274:2003 - Automotive fuels - Assessment of petrol and diesel quality - Fuel Quality Monitoring System (FQMS) (Combustibles de automoción - Evaluación de la calidad de la gasolina y el gasóleo - Sistema de control de la calidad de los combustibles - FQMS).

⁶ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

⁷ Véase el apartado 5 para más información.

Figura 1: Ventas de combustibles en la UE, por tipo de combustible, en 2010 (en %)*



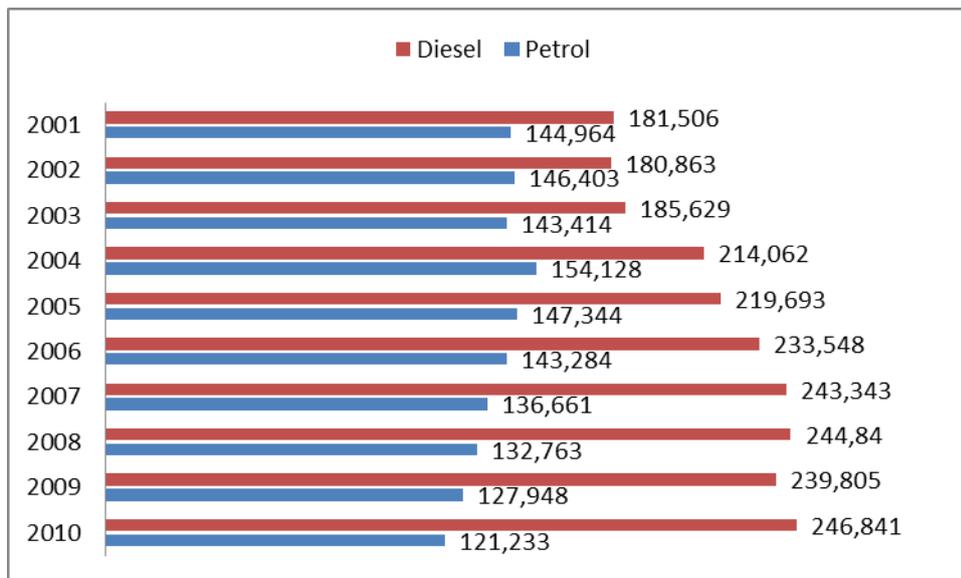
Cuadro 2: Resumen por tipo de combustible en 2010

Tipo de combustible	Millones de litros	Cuota de mercado de la UE
Sin plomo RON min.=91	1 618	1 %
Sin plomo RON min.=95	80 308	67 %
Sin plomo 95≤RON<98	32 898	27 %
Sin plomo RON≥98	6 409	5 %
Total gasolina	121 233	100,0 %
Gasóleo (<10 ppm S)	246 841	100,0 %
Total gasóleo	246 841	100,0 %

Tendencias temporales de las ventas de combustibles en la UE

La figura 2 ilustra la evolución del consumo de combustible en la UE durante los últimos diez años y muestra un claro aumento del consumo de gasóleo frente a la gasolina.

Figura 2: Evolución del consumo de combustible en la UE



Millones de litros

Salvo Francia, que no presentó informes para los años 2003-2005, y Luxemburgo que no presentó informes para los años 2007 a 2009, y Malta que no presentó informes para los años 2006 y 2009.

Ventas por tipo de combustible en la EU-27

El cuadro 3 muestra el consumo por tipo de combustible y por Estado miembro en 2010:

Cuadro 3: Consumo por tipo de combustible y por Estado miembro

Tipo de combustible	Ventas de gasolina (millones de litros)				Ventas de gasóleo (millones de litros)	
	Mín. RON = 91	Mín. RON = 95	95 ≤ RON < 98	RON ≥ 98	Total gasolina	Total gasóleo
Estado miembro						
Austria	150	-	2 251	64	2 465	7 437
Bélgica	-	1 251	-	363	1 614	7 733
Bulgaria	-	847	-	-	847	2 168
Chipre	-	479	-	47	526	428
Chequia	5	-	2 459	49	2 513	4 637
Dinamarca	517	1 570	-	3	2 090	3 101
Estonia	-	-	338	33	371	572
Finlandia	-	2 075	162	-	2 237	2 790

Francia	-	8 677	-	2 202	10 879	39 749
Alemania	943	-	24 901	740	26 584	38 356
Grecia	-	4 634	220	153	5 007	2 977
Hungría	-	1 743	-	47	1 790	3 274
Irlanda	-	1 974	-	-	1 974	2 672
Italia	-	11 678	-	-	11 678	30 238
Letonia	-	-	347	29	376	801
Lituania	-	385	-	9	394	1 190
Luxemburgo	1	373	-	92	466	1 894
Malta	-	-	91	10	101	120
Países Bajos	-	5 496	-	75	5 571	7 634
Polonia	-	5 138	-	513	5 651	13 896
Portugal	-	-	1 703	187	1 890	5 898
Rumanía	-	-	1 274	793	2 067	4 997
Eslovaquia	-	781	-	19	800	1 281
Eslovenia	-	-	660	79	739	1 419
España	-	6 908	-	766	7 674	31 540
Suecia	-	4 394	-	138	4 532	5 164
Reino Unido	-	19 444	953	-	20 397	24 875

El cuadro 3 muestra el volumen de las ventas por tipo de combustible por Estado miembro. Pueden destacarse algunas tendencias generales:

- El gasóleo domina el mercado en todos los Estados miembros con excepción de dos.
- Bélgica es el Estado miembro que depende más del gasóleo, ya que este representa el 82,7 % de las ventas de combustible en el mercado, es decir, el porcentaje más elevado entre todos los Estados miembros.
- Alemania registró el mayor volumen de ventas de combustible 2010, con un 17,6 % del total de ventas de combustible en la UE y un consumo de gasolina y de gasóleo del 21,9 % y del 15,5 %, respectivamente. El segundo mercado en importancia fue

Francia con un 13,8 % de las ventas de combustible, con un desglose del 9,0 % (gasolina) y del 16,1 %, (gasóleo); mientras que el mercado del Reino Unido representó el 12,3 % del volumen total de las ventas de combustible, con un desglose del 16,8 % (gasolina) y del 10,1 % (gasóleo).

Como en el caso del período comprendido entre 2001 y 2009, Francia, Alemania, Italia, España y el Reino Unido registraron el mayor volumen de ventas de combustible en 2010.

Desde 2001 está aumentando la homogeneidad en los tipos de calidad de los combustibles disponibles en la UE. Las calidades de la gasolina se diferencian principalmente por su índice de octano (categoría RON). En 2010, solo seis Estados miembros comunicaron disponer de tres tipos de gasolina, y el resto, de dos (según la información presentada, ningún Estado miembro dispone solo de un tipo de gasolina).

Antes de 2009, los vehículos de carretera solo disponían de dos tipos de gasóleo: con bajo contenido de azufre y sin azufre (es decir, concentración de azufre inferior a 10 ppm). Tal como se esperaba, y fue confirmado por los datos de 2010, todos los Estados miembros han realizado la transición a los combustibles de gasóleo totalmente exentos de azufre con objeto de respetar el contenido de azufre máximo obligatorio y, por consiguiente, ya solo existe un único tipo de gasóleo.

5. MUESTREO E INFORMES

La norma EN 14274 contiene requisitos detallados sobre el número y la localización de las muestras que deben recogerse y que deben figurar en los informes de los Estados miembros sobre la calidad de los combustibles. La norma EN 14274 enumera una serie de factores que deben tenerse en cuenta a la hora de evaluar el régimen de muestreo, tales como el número de refinerías que abastecen el mercado, el número de tipos de combustibles disponibles y el número de tipos de combustibles diferentes importados y sus fuentes. La norma especifica el número mínimo de muestras que deben recogerse por calidad de combustible para los períodos invernal y estival. En años anteriores, hubo cierta incertidumbre en los Estados miembros en relación con los requisitos de muestreo, pero las cantidades recogidas y la distinción en los informes entre los períodos estival e invernal han mejorado en los últimos años.

El cuadro 4 presenta un desglose de las muestras recogidas por cada Estado miembro, así como de la información comunicada a ese respecto en 2010. El número mínimo de muestras exigido se calcula cuando el Estado miembro ha utilizado un modelo estadístico como se indica en la norma EN 14274, dado que el requisito relativo al número mínimo de la muestra es conocido para cada modelo⁸. El cuadro presenta también un desglose del total de las

⁸ La norma EN 14271 impone un número mínimo de muestras para cada combustible (dependiendo del modelo estadístico utilizado y de las ventas). La norma especifica el número mínimo de muestras que deben tomarse por tipo de combustible:

*Muestras por tipo y por período invernal y estival**

<i>Modelo</i>	<i>País pequeño</i>	<i>País grande</i>
<i>EN 14274 Modelo estadístico A</i>	<i>50</i>	<i>100</i>
<i>EN 14274 Modelo estadístico B</i>	<i>100</i>	<i>200</i>

muestras tomadas, así como del muestreo realizado en las estaciones de servicio. No todos los Estados miembros facilitaron este desglose en 2010 (Suecia, el Reino Unido, España, Alemania y Letonia). La norma EN 14274 especifica que los requisitos mínimos de muestreo conciernen a los lugares de distribución de combustible, que se definen como «el lugar, estación de servicio o distribuidor comercial, de venta al por menor o comercial, donde se abastece de combustible a los vehículos de carretera para su propulsión». Por consiguiente, toda muestra recogida en una terminal de distribución o una refinería debe tenerse en cuenta junto con las muestras recogidas en las estaciones de servicio con el fin de respetar los requisitos relativos al número mínimo de muestras.

Cuando los Estados miembros han elaborado su informe de acuerdo con un «sistema de control nacional»⁹, el equivalente de los requisitos relativos al número mínimo de muestras se ha calculado sobre la base del tamaño del país y otros detalles disponibles. Cuando se conoce el lugar de obtención de las muestras, es posible determinar si las cantidades recogidas son conformes con la norma EN 14274.

Siete Estados miembros (que han utilizado un sistema basado en la norma EN 14274 o un sistema de control nacional) no han logrado cumplir plenamente los requisitos de la norma. Las deficiencias se debieron a los lugares en que se tomaron las muestras, así como al número de muestras recogidas. No obstante, estos problemas no comprometen la eficacia y la credibilidad de los resultados comunicados a la Comisión.

La Comisión está trabajando con los Estados miembros para aclarar los motivos de dichas deficiencias y hacer de manera que la situación se mejore en el futuro.

El cuadro 4 detalla el número mínimo de muestras que es necesario recoger en las estaciones de servicio de los Estados miembros para garantizar el cumplimiento de la Directiva.

Cuadro 4: Resumen del muestreo efectuado en los Estados miembros en relación con los requisitos de la Directiva 98/70/CE y de la norma europea EN 14274, y de la información comunicada al respecto

EM	Modelo de sistema de control de calidad de los combustibles (1)	Tamaño (2)	Distinción período estival e invernal (3)	Muestras por calidad y por período (4)	Muestras totales exigidas (5)		Muestras tomadas (6)		Muestras tomadas en las estaciones de servicio (7)		
					Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	
Austria	AT	C	P	✓	50	102	100	203	100	203	100

EN 14274 Modelo estadístico 50

C

Sistema nacional

*Los requisitos relativos al muestreo anual son, por tanto, dos veces más importantes que los valores que figuran en el cuadro para cada tipo.

⁹ La Directiva permite el recurso a sistemas de control nacionales, siempre que den resultados de una fiabilidad equivalente a la de los resultados obtenidos de conformidad con la norma EN 14274.

EM		Modelo de sistema de control de calidad de los combustibles (1)	Tamaño (2)	Distinción período estival e invernal (3)	Muestras por calidad y por período (4)	Muestras totales exigidas (5)		Muestras tomadas (6)		Muestras tomadas en las estaciones de servicio (7)	
						Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo
Bélgica	BE	N	P	✓	100	400	200	2133	4985	2133	4958
Bulgaria	BG	B	P	✓	100	200	200	427	468	418	456
Chipre	CY	C	P	✓	50	100	100	293	167	149	167
Chequia	CZ	C	P	✓	50	101	100	747	877	747	877
Dinamarca	DK	N	P	✓	50	201	100	42	22	42	22
Estonia	EE	C	P	✓	50	103	100	350	200	350	200
Finlandia	FI	A	P	✓	50	103	100	185	162	140	117
Francia	FR	B	G	✓	200	416	400	827	395	827	395
Alemania	DE	N	G	✓	200	405	400	417	305	-	-
Grecia	EL	A	P	✓	50	105	100	250	120	29	17
Hungría	HU	C	P	✓	50	101	100	120	120	120	120
Irlanda	IE	C	P	✓	50	100	100	144	126	92	92
Italia	IT	A	G	✓	100	200	200	200	200	100	100
Letonia	LV	N	P	✓	100	400	200	438	674	-	-
Lituania	LT	C	P	✓	50	101	100	101	100	97	95
Luxemburgo	LU	C	P	✓	50	104	100	47	75	43	71
Malta	MT	N	P	✓	100	209	200	49	43	39	30
Países Bajos	NL	A	P	✓	50	100	100	100	100	100	100
Polonia	PL	B	G	✓	200	408	400	291	229	291	229
Portugal	PT	N	P	✓	100	209	200	236	118	200	100
Rumania	RO	B	P	✓	100	400	200	360	210	360	210
Eslovaquia	SK	C	P	✓	50	101	100	168	137	168	137
Eslovenia	SI	C	P	✓	50	103	100	149	181	145	115
España	ES	N	G	✓	200	409	400	520	264	-	-
Suecia	SE	N	P	✓	100	203	200	553	620	-	-
Reino Unido	UK	N	G	✓	200	404	400	2195	2428	-	-

6. CUMPLIMIENTO DE LA DIRECTIVA 98/70/CE EN 2010

6.1 Gasolina

En 2010, la mayoría de los Estados miembros facilitaron información completa en lo que respecta a la conformidad de las muestras de gasolina. Para determinar la conformidad, es necesario conocer el método de ensayo utilizado para comprobar determinados parámetros (ya que la reproducibilidad y los niveles de tolerancia difieren según el método de prueba). El modelo de informe prevé un apartado para que los Estados miembros comuniquen esa información. Si bien no se trata de un elemento obligatorio del informe, es indispensable para determinar los niveles de cumplimiento. En 2010, se recogieron 11 531 muestras de gasolina y 13 391 muestras de gasóleo.

En 2010, los parámetros que no fueron conformes con las especificaciones establecidas para la Unión Europea fueron con más frecuencia los siguientes:

- La presión de vapor en verano se sobrepasó en 215 ocasiones en 2010, lo que representa el 1,85 % de las muestras totales. Sin embargo, se observa que muchos rebasamientos se deben a los combustibles de transición, cuando los proveedores pasan del combustible con especificación de verano al combustible con especificación de invierno y viceversa.
- Las muestras RON y MON no conformes con las especificaciones fueron 59 en 2010, lo que representa el 0,5 % de las muestras totales.
- 34 muestras, es decir, el 0,29 % de las muestras totales, tenían un contenido de azufre superior al contenido máximo de 10 ppm, y el contenido más elevado registrado en una muestra fue de 45,9 %. No obstante, para todos los Estados miembros, el contenido medio de azufre sigue siendo inferior al límite obligatorio de 10 ppm y se sitúa en 5,8 ppm.

Los Países Bajos no han presentado los datos completos sobre las muestras no conformes con los límites de tolerancia, y Alemania no ha proporcionado información más detallada sobre algunas muestras no conformes con la especificación de la gasolina RON 91.

6.2 Gasóleo

En 2010, solo dos Estados miembros no proporcionaron detalles de las muestras de gasóleo no conformes con las especificaciones (Letonia y los Países Bajos, países en los cuales al menos una muestra de combustible controlada superaba los límites de tolerancia). De los cinco parámetros comprobados para el gasóleo en 2010, no se respetaron las especificaciones en los casos siguientes:

- A pesar de que el contenido medio de azufre de la UE siga estando por debajo del límite obligatorio de 10 ppm (6,5 ppm), 169 muestras, es decir el 1,26 % del total de las muestras, no eran conformes, registrándose los siguientes valores extremos:
 - un valor máximo de 500 mg/kg en Bulgaria (en donde se impuso una multa al proveedor en razón de la no conformidad de la muestra);

- una o varias muestras recogidas en Polonia no eran conformes, con un valor máximo para el contenido en azufre de 455 mg/kg; en Polonia, país en el que el contenido de azufre del combustible era extremadamente elevado, el combustible fue retirado del mercado; las autoridades polacas también notificaron la no conformidad del combustible a la Oficina de control fiscal y aduanero y a la Inspección regional para la protección del medio ambiente;
 - 294 mg/kg en Rumanía (no se ha facilitado ninguna información relativa a las medidas adoptadas), y;
 - 94,2 mg/kg en Chipre, en donde se comprobó que la contaminación en la estación de servicio era consecuencia de una mezcla de gasóleo de automoción con gasóleo de calefacción; se inició un procedimiento penal contra la estación de servicio.
- Un total de 38 muestras superaron los límites de destilación en 2010.
 - En total, 4 muestras para las que se comprobó el índice de cetano eran no conformes con las especificaciones.

6.3 Resumen

En el cuadro 5 se resume el grado de cumplimiento de la Directiva 98/70/CE por los Estados miembros en 2010, en lo que respecta a los resultados de los análisis de las muestras en cuanto a los límites de tolerancia y al formato y contenido de los informes. Entre las modificaciones de la Directiva 98/70/CE (Directiva 2003/17/CE) figura la inserción de un párrafo que reza: «Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva. Estas sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.».

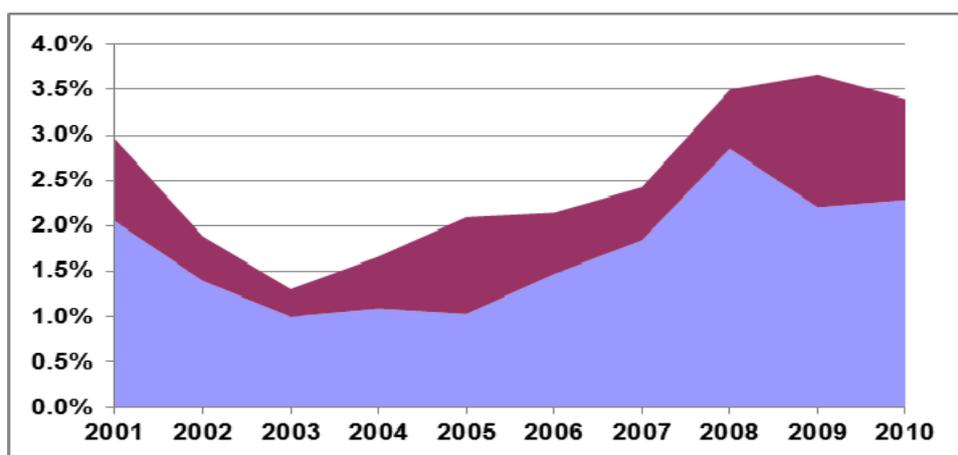
Algunos Estados miembros han proporcionado una explicación de las medidas correctoras y de las sanciones impuestas por las autoridades nacionales en los casos en que las muestras no eran conformes con las especificaciones.

En general, de las 11 531 muestras de gasolina analizadas en 2010, se comprobó que 411 no eran conformes con las especificaciones y no se habían respetado los límites de tolerancia fijados para uno o varios parámetros, lo que representa una tasa de incumplimiento del 3,6 %. De las 13 391 muestras analizadas en relación con los cinco parámetros obligatorios para el gasóleo en 2010, 211 se consideraron no conformes con los límites establecidos, lo que representa el 1,6 % de todas las muestras que figuran en el informe.

La proporción de muestras no conformes con las especificaciones depende del número de muestras recogidas, que debe estar en función (dentro de cada Estado miembro) del volumen de las ventas de combustible y de las fuentes de suministro. Sin embargo, teniendo en cuenta que los Estados miembros utilizan sistemas de control nacionales que pueden no ser equivalentes a la norma EN 14274, es necesario considerar también un índice de incumplimiento en la Unión ponderado por volumen y por número de muestras recogidas. La figura 3 presenta el índice de incumplimiento ponderado en función del volumen de ventas y del número de muestras recogidas, y pone de manifiesto una tendencia al alza en 2010.

Figura 3: Tendencias temporales de la no conformidad en lo que respecta a los valores límite fijados para la gasolina y el gasóleo

No conformidad expresada en porcentaje, ponderada por volumen de ventas de combustible



Año

Gasóleo

Gasolina

*Salvo Francia, que no presentó informes para los años 2003-2005, Luxemburgo que no presentó informes para los años 2007 a 2009, y Malta, que no presentó informes para los años 2006 y 2009.

Cuadro 5: Resumen del cumplimiento por los Estados miembros de la Directiva 98/70/CE (informes de 2010)

EM	No conformidad con los valores límite (Muestras no conformes (NC) / N° total de muestras)				Información incompleta Parámetros no medidos (NM)/total				Informes con retraso (meses)
	(1)		(2)		(3)				
	Gasolina		Gasóleo		Gasolina		Gasóleo		
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total	
AT	6	203	3	100	0	18	0	5	<1
BE	103	2133	79	4985	0	18	0	5	A tiempo
BG	39	427	56	468	3	18	0	5	A tiempo
CY	41	293	1	167	0	18	0	5	<1
CZ	>61	747	29	877	0	18	0	5	A tiempo
DK	0	42	0	22	0	18	0	5	A tiempo
EE	17	350	3	200	0	18	0	5	A tiempo
FI	0	185	1	162	0	18	0	5	A tiempo
FR	56	827	10	395	0	18	1	5	A tiempo
DE	>7	417	1	305	0	18	0	5	<4
EL	0	250	0	120	0	18	0	5	<1

EM	No conformidad con los valores límite (Muestras no conformes (NC) / N° total de muestras)				Información incompleta Parámetros no medidos (NM)/total				Informes con retraso	
	(1)				(2)					(3)
	Gasolina		Gasóleo		Gasolina		Gasóleo			
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total		
HU	0	120	0	120	0	18	0	5	A tiempo	
IE	15	144	1	126	0	18	0	5	A tiempo	
IT	2	200	0	200	1	18	0	5	<1	
LV	0	438	0	674	0	18	0	5	A tiempo	
LT	0	101	>1	100	0	18	0	5	A tiempo	
LU	7	47	0	75	1	18	0	5	<1	
MT	2	49	3	43	0	18	0	5	A tiempo	
NL	>2	100	>1	100	0	18	0	5	<5	
PL	15	291	3	229	0	18	0	5	A tiempo	
PT	29	236	8	118	0	18	0	5	<1	
RO	>5	360	11	210	0	18	0	5	<1	
SK	0	168	7	137	0	18	0	5	A tiempo	
SI	0	149	0	181	0	18	0	5	A tiempo	
ES	6	520	0	264	0	18	0	5	<2	
SE	0	553	0	620	6	18	0	5	A tiempo	
UK	5	2195	0	2428	2	18	0	5	A tiempo	
N° de países		18	18		5		1		10	

#	Columna	Notas explicativas
1)	No conformidad con los valores límite (límites de fiabilidad del 95 %)	No es posible confirmar el cumplimiento de los valores límite en todas las muestras cuando los datos comunicados son incompletos. En los casos en los que no se ha podido establecer, a partir de los datos comunicados, el número de muestras que superan el valor límite, el símbolo «>» significa que el número indicado es una cifra mínima y que la cifra real podría ser más elevada.
2)	Información incompleta	Algunos parámetros pueden ser objeto de un muestreo en más pequeñas cantidades, no obstante, todos los parámetros deben ser objeto de un muestreo para evaluar con exactitud la calidad de los

EM	No conformidad con los valores límite (Muestras no conformes (NC) / N° total de muestras)				Información incompleta Parámetros no medidos (NM)/total				Informes con retraso
	(1)				(2)				(3)
	Gasolina		Gasóleo		Gasolina		Gasóleo		(meses)
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total	

combustibles. Los Estados miembros deben indicar claramente cuándo obtuvieron los resultados del examen de la muestra y facilitar dichos resultados.

3)	Informes con retraso	De conformidad con la Directiva 98/70/CE, los Estados miembros deben presentar informes de control antes del 30 de junio de cada año.
----	----------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7. CONCLUSIONES

La calidad de los combustibles guarda una relación estrechísima con las emisiones de CO₂ y con la calidad del aire, así como con los costes y la facilidad con que los fabricantes de vehículos pueden conseguir mantenerse en los límites de emisiones de contaminantes y de gases de efecto invernadero.

El control de la calidad de los combustibles en 2010 ha puesto de manifiesto que, en general, ese año se cumplieron las especificaciones de la gasolina y el gasóleo previstas en la Directiva 98/70/CE, habiéndose observado muy pocos casos de rebasamiento. La adopción progresiva de la norma EN 14274 por los Estados miembros ha aumentado la coherencia entre los datos disponibles para evaluar los distintos parámetros de la calidad del combustible, y los Estados miembros se están esforzando por conocer y comprender mejor los requisitos en materia de informes.

Dado que los rebasamientos son relativamente escasos y que la mayor parte de los Estados miembros adopta medidas para retirar de la venta el combustible no conforme, la Comisión no ha observado ninguna repercusión negativa sobre las emisiones de los vehículos o el funcionamiento del motor. Sin embargo, la Comisión insta a los Estados miembros a que sigan tomando medidas para garantizar el pleno cumplimiento, a fin de evitar que surjan tales problemas en el futuro y velar por que los informes sean presentados a la Comisión en los plazos prescritos.