



Bruxelles, 26.6.2013
COM(2013) 458 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**Calitatea benzinei și motorinei folosite pentru transportul rutier în Uniunea Europeană:
al zecelea Raport anual
(anul de raportare 2011)**

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Calitatea benzinei și motorinei folosite pentru transportul rutier în Uniunea Europeană: al zecelea Raport anual (anul de raportare 2011)

1. INTRODUCERE

Prezentul raport reprezintă consolidarea informațiilor furnizate pentru cel de-al unsprezecelea an de către statele membre în temeiul Directivei 98/70/CE¹ (denumită în continuare „directiva”), ce rezumă calitatea benzinei și a motorinei din UE în anul 2011. Specificațiile benzinei și motorinei vândute în UE sunt incluse în directivă: prima a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2000, ce-a de-a doua la 1 ianuarie 2005, iar cea de-a treia la 1 ianuarie 2009, aceasta limitând la 10 ppm conținutul de sulf al tuturor carburanților pentru autovehicule utilizați în transportul rutier în UE. În standardul european pentru sistemele de monitorizare a calității carburanților („FQMS”), EN 14274: 2003, obligatoriu din 2004 în temeiul Directivei 2003/17/CE, se definesc cerințe suplimentare. Directiva solicită statelor membre să prezinte primele rapoarte până la 30 iunie 2002 pentru anul calendaristic precedent (adică 2001).

De asemenea, directiva prevede că statele membre au obligația de a prezenta sinteze referitoare la calitatea carburanților comercializați pe teritoriile lor. În acest sens s-a stabilit un formular inițial de raportare prin Decizia 2002/159/CE a Comisiei din 18 februarie 2002². Cerințele directivei s-au schimbat odată cu introducerea de noi specificații și cerințe de raportare referitoare la carburanți. Toate statele membre primesc un formular de raportare actualizat anual pentru a asigura includerea tuturor detaliilor pertinente care să permită analiza și compararea, la nivel european, a rezultatelor monitorizării calității carburanților. Acest formular respectă cerințele de raportare prevăzute în Decizia 2002/159/CE a Comisiei și este revizuit și aprobat anual de către Comisie. În 2011, toate statele membre au respectat specificațiile carburanților conform cărora aceștia trebuie să aibă un conținut de sulf mai mic de 10 ppm. În plus, statele membre au început să raporteze carburanții cu adaos de etanol, ceea ce constituie o cerință de raportare obligatorie de la 1 ianuarie 2011 în temeiul Directivei de modificare 2009/30/CE.

Două state membre (Polonia și Germania) nu și-au prezentat rapoartele utilizând formularul pus la dispoziție. Țările de Jos nu au utilizat inițial formularul, dar, după ce li s-a solicitat să procedeze astfel, au transpus raportul conform modelului. Din cele 27 de rapoarte FQMS anuale, 21 au fost primite în termenul limită de raportare (30 iunie), 4 au fost primite cu o întârziere mai mică de o lună, iar două dintre acestea au fost prezentate la timp, însă au trebuit transpuse în formularul standard. Se remarcă o îmbunătățire clară în ceea ce privește prezentarea rapoartelor în termenul prevăzut comparativ cu 2010 și 2009.

¹ JO L 350, 28.12.1998, p. 58.

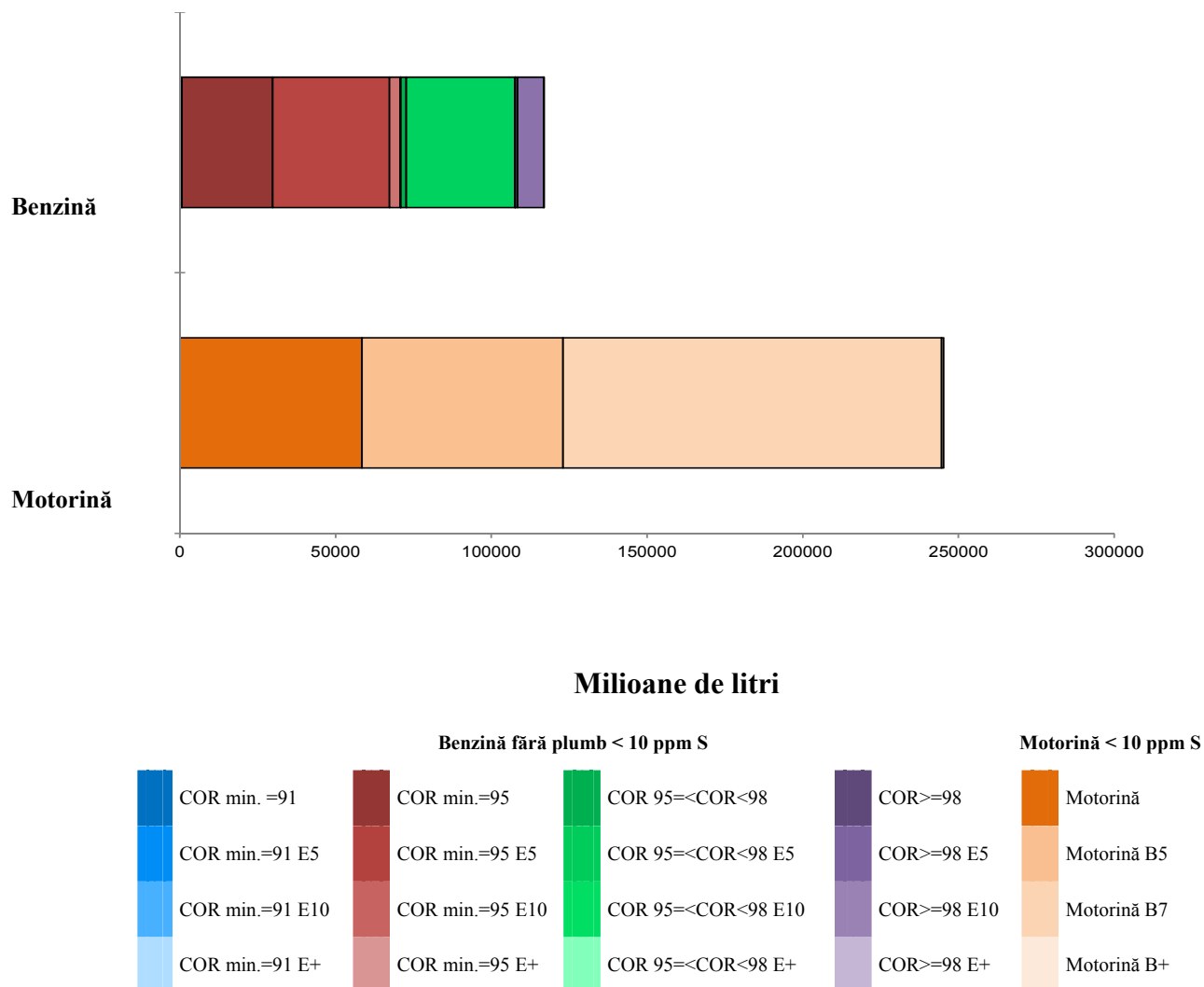
² JO L 53, 23.2.2002, p. 30.

2. VÂNZĂRILE DE CARBURANȚI ÎN EUROPA

În 2011, vânzările de carburanți în UE au fost puternic dominate de motorină, care a înregistrat vânzări de 245 227 de milioane de litri comparativ cu vânzările combinate de 116 893 de milioane de litri pentru toate sortimentele de benzină.

În ceea ce privește vânzările pe sortimente de benzină, COR 91 continuă să piardă din cota sa de piață și este, în prezent, vândută numai în cantități mici, vânzările înregistrate în 2011 fiind de 645 de milioane de litri. COR 98 a înregistrat vânzări de 9 196 de milioane de litri, în timp ce COR 95 a avut ponderea cea mai mare în totalul vânzărilor de benzină, cu 107 052 de milioane de litri. În cazul motorinei, B7 a deținut cea mai mare cotă a vânzărilor, cu un total de 121 545 de milioane de litri. Vânzările înregistrate de motorina B5 și de cea standard au atins aproape jumătate din nivelul vânzărilor sortimentului B7 (64 523, respectiv 58 498 de milioane de litri). Figura 1 de mai jos prezintă vânzările de diferiți carburanți la nivelul întregii Europe, în funcție de tipul de carburant.

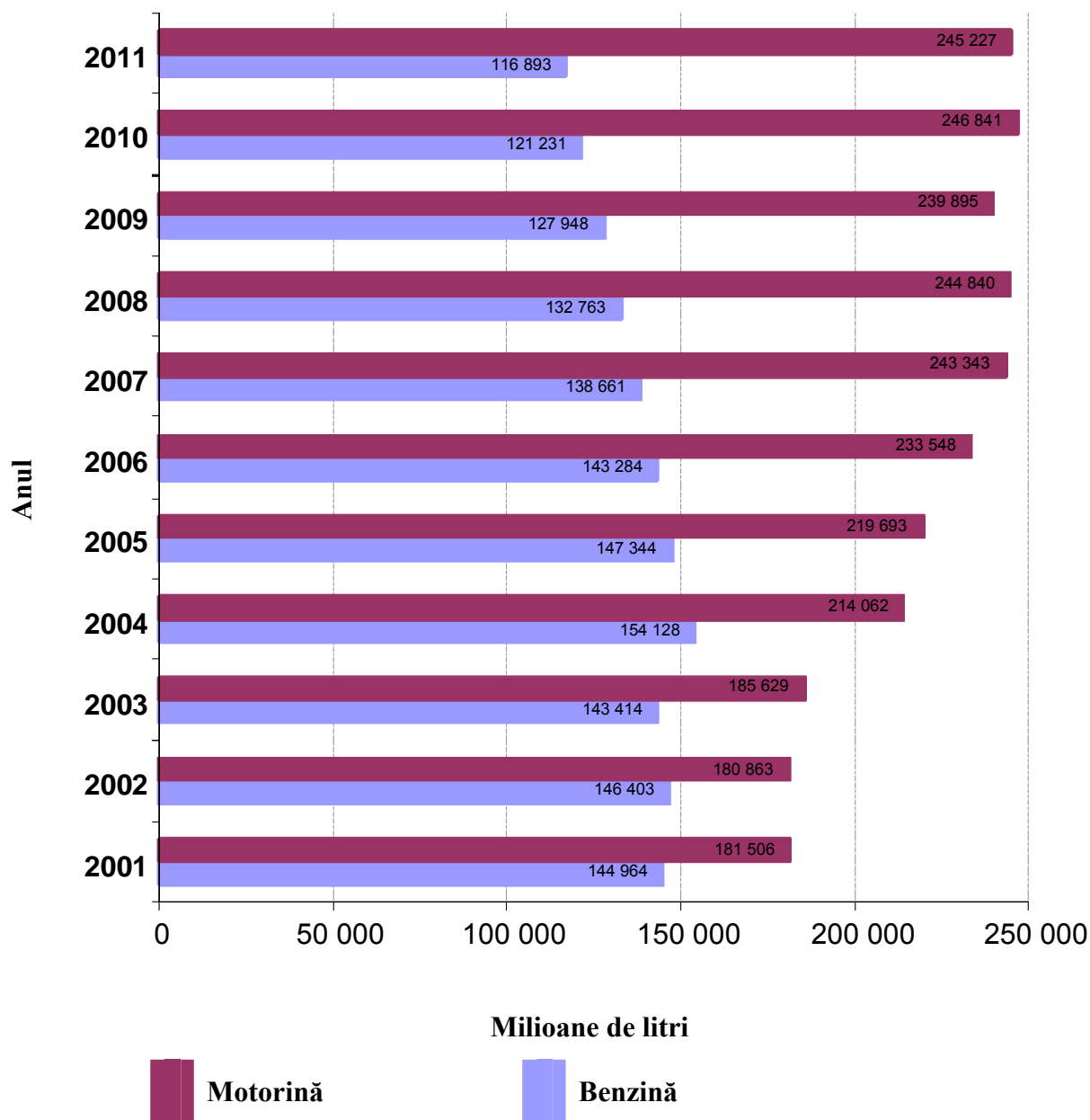
Graficul 1: Vânzările de carburanți în UE în 2011 pe tip de carburant



Vânzările totale de carburanți în UE în 2011 și în anii anteriori sunt ilustrate în figura 2.

Vânzările de carburanți în 2011 au fost similare celor din 2010, înregistrându-se o scădere atât a vânzărilor de benzină (o reducere cu 4 338 de milioane de litri), cât și a celor de motorină (o reducere cu 1 614 de milioane de litri), ceea ce a dus la o scădere totală cu 5 952 de milioane de litri a vânzărilor de carburanți pentru autovehicule utilizați în transportul rutier.

Graficul 2: Volumul de carburanți comercializați în UE în perioada 2001-2011 pe tip de carburant



*Cu excepția Franței în perioada 2003-2005, când nu s-au transmis rapoarte. Cu excepția Luxemburgului în perioada 2007-2009 și a Maltei în perioada 2006-2009, când nu s-au transmis rapoarte. În plus, UE s-a extins în 2004 și 2007 de la 15 la 27 de state membre.

3. DISPONIBILITATEA CARBURANȚILOR ÎN 2011

Una dintre caracteristicile principale ale anului 2011 este faptul că sortimentul COR 91 aproape a dispărut de pe piață, înregistrând vânzări în numai patru țări, care au totalizat 645 de milioane de litri. Tabelul 1 ilustrează distribuția și cantitățile de carburanți comercializați pe teritoriul UE-27 pe stat membru și pe tip de carburant.

Tabelul 1: Vânzările de carburanți în UE 27 în 2011 pe tip de carburant

Tipul de carburant	Vânzări de benzină (milioane de litri)			Vânzări de motorină (milioane de litri)		
	COR min.=91	COR min.=95	COR min.=98	COR ≥98	Total benzină	Total motorină
Austria	48	-	2 274	56	2 378	7 248
Belgia	-	1 405	-	355	1 760	8 738
Bulgaria	-	763	3	39	805	2 184
Cipru	-	473	-	38	511	391
Republica Cehă	30	2 342	-	39	2 411	4 820
Danemarca	390	1 596	2	-	1 988	3 249
Estonia	-	387	20	-	407	678
Finlanda	-	1 035	-	1 127	2 162	2 872
Franța	-	8 397	-	1 988	10 385	40 327
Germania	177	-	23 100	3 261	26 538	39 417
Grecia	-	4 268	90	143	4 501	2 628
Ungaria	-	1 651	-	42	1 693	3 293
Irlanda	-	1 856	-	-	1 856	2 675
Italia ¹	-	11 678	-	-	11 678	30 231
Letonia	-	-	310	24	334	807
Lituania	-	336	-	7	343	1 225
Luxemburg	-	378	-	92	470	2 054
Malta	-	-	99	-	99	105
Țările de Jos	-	5 625	71	-	5 696	7 783
Polonia	-	4 964	-	412	5 376	14 905
Portugalia	-	-	1 538	139	1 677	5 505
România	-	-	1 748	161	1 909	4 149
Slovacia	-	706	-	12	718	1 263
Slovenia	-	-	83	653	736	1 580
Spania	-	-	6 559	608	7 167	26 712
Suedia	-	4 223	152	-	4 375	5 324
Regatul Unit	-	18 157	763	-	18 920	25 064

1: Datele furnizate de Italia indică aceeași valoare ca și cea raportată în 2010, ceea ce poate ridica semne de întrebare cu privire la exactitatea acestora.

Se pot face câteva observații generale, și anume:

- Motorina domină piața în toate statele membre, cu excepția a două dintre acestea, și anume Grecia, unde benzina reprezintă 63,1 % din vânzările de carburanți, și Cipru, unde aceasta reprezintă 56,6 % din vânzările de carburanți.
- În Belgia, pe de altă parte, se constată cea mai mare dependență de motorină, aceasta deținând 83,2 % din totalul vânzărilor de carburanți de pe piața belgiană, ceea ce reprezintă cea mai mare cotă de piață din toate statele membre.
- Cel mai mare volum de vânzări de carburanți în 2011 s-a înregistrat în Germania, și anume 18,2 % din vânzările de carburanți din UE, acestea fiind împărțite la nivel național în 40,2 % vânzări de benzină și 59,8 % vânzări de motorină. Pe locul doi în UE se plasează piața franceză, cu o cotă de 14,0 % din vânzările de carburanți din UE, acestea fiind împărțite la nivelul țării în 20,5 % vânzări de benzină și 79,5 % de motorină. Locul trei a revenit Regatului Unit, cu o cotă de 12,1 % din vânzările de carburanți din UE, mixul național benzină/motorină fiind de 43 % din vânzările de carburanți, respectiv 57 % din vânzări.
- Se constată că penetrarea sortimentului E10 pe piață este încă slabă, acesta fiind comercializat în prezent în numai trei țări (Germania, Franța și Finlanda).

4. MONITORIZAREA CALITĂȚII CARBURANȚILOR ÎN 2011

4.1. Descrierea sistemelor utilizate de diferite state membre

Pentru implementarea FQMS în întreaga UE s-au folosit o serie de abordări diferite, deși coerența între statele membre s-a îmbunătățit ușor de la an la an. Aceste abordări au variat de la unele bazate pe standardul european EN 14274³, cu eșantionare la o serie de stații de benzină, până la sistemele naționale.

Directiva permite utilizarea unor sisteme de monitorizare alternative, cu condiția ca acestea să asigure rezultate de o fiabilitate echivalentă cu standardul EN 14274, deși criteriile pentru evaluarea acestui aspect nu sunt menționate. Prin urmare, nu este clar dacă sistemele existente care nu au la bază EN 14274 îndeplinesc acest criteriu.

În 2011, majoritatea statelor membre au furnizat informații suplimentare despre alegerea făcută de acestea în privința sistemului de monitorizare (dacă au folosit un model statistic din EN 14274) sau au furnizat informații cu privire la selectarea unui sistem național de monitorizare.

Dintre cele 27 de state membre care au utilizat sisteme de monitorizare a calității carburanților în 2011:

³ EN 14274:2003 – Carburanți pentru autovehicule - Evaluarea calității benzinei și motorinei – Sistemul de monitorizare a calității carburanților (FQMS).

- 5 au ales să utilizeze modelul statistic A prevăzut de standardul EN 14274 (Austria, Finlanda, Grecia, Italia și Spania);
- 5 au folosit modelul statistic B prevăzut de standardul EN 14274 (Franța, Germania, Polonia, Bulgaria și România);
- 9 au ales modelul statistic C prevăzut de standardul EN 14274 (Irlanda, Portugalia, Cipru, Republica Cehă, Estonia, Ungaria, Lituania, Slovacia și Slovenia); și
- restul de 8 au utilizat un sistem național de monitorizare.

4.2. Eșantionare și raportare

Unul dintre aspectele-cheie ale măsurării calității carburanților este modul de eșantionare a carburanților. Eșantionarea trebuie să aibă loc în conformitate cu cerințele stabilite în EN 14274.

Acest standard indică numărul de probe care trebuie să figureze în rapoartele statelor membre referitoare la calitatea carburanților, precum și locul din care trebuie prelevate aceste probe. Standardul prevede și numărul minim de probe pentru fiecare sortiment, atât în sezonul de iarnă, cât și în cel de vară. În tabelul 2 este prezentată situația prelevării și raportării din 2011, defalcată pe stat membru. Numărul minim total al probelor necesare se calculează atunci când statul membru a utilizat un model statistic în conformitate cu EN 14274, astfel încât să se cunoască cerințele minime de eșantionare pentru fiecare model (A, B și C).

Tabelul 2 conține și o defalcare a numărului total de probe prelevate și a probelor prelevate la benzinării. Toate statele membre au furnizat această defalcare în 2011, în afara Germaniei. Germania a furnizat rezultatele eșantionării efectuate cu două metode separate, dar nu a indicat numărul total de probe prelevate (deoarece unele probe au fost testate folosind ambele metode, altele doar una dintre ele) și, prin urmare, nu este posibil să se determine dacă s-a respectat numărul de probe cerut. EN 14274 prevede că cerințele minime de prelevare se aplică unităților de distribuție a carburanților – care sunt definite ca „*unități de vânzare pentru public sau inaccesibile publicului larg, unde are loc alimentarea cu carburant a autovehiculelor, în vederea propulsiei.*” Prin urmare, pentru a îndeplini cerințele minime de prelevare, probele prelevate la terminalele de distribuție sau la rafinării se consideră separat de cele preluate de la benzinării.

Există o schimbare pozitivă în 2011 în statele membre în ceea ce privește îmbunătățirea FQMS și a proceselor lor de eșantionare. În Danemarca, de exemplu, se introduce un nou sistem în vederea conformării la cerințele directivei.

Numărul de teste neconforme cu standardul EN 228 referitor la benzină a scăzut în 2011 comparativ cu 2010, aceeași tendință fiind înregistrată și în cazul motorinei în raport cu standardul EN 590. Raportul complet poate fi consultat în *EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action* (Monitorizarea calității carburanților – Raport de sinteză 2011 – Raport final către DG Politici Climatice a Comisiei Europene), disponibil pe pagina web a DG Politici Climatice.

Tabelul 2: Rezumat al procesului de prelevare și raportare de către statele membre, raportat la cerințele Directivei 98/70/CE și ale standardului european EN 14274.

Stat membru		Model FQMS (1)	Dimeensiune (2)	Separat iarnă/vară? (3)	Probe pe sortiment și pe sezon (4)	Total probe necesare (5)		Probe prelevate (6)		Probe prelevate la benzinării (7)		Conformitatea eșantionării (8)	
						Benzină	Motorină	Benzină	Motorină	Benzină	Motorină	Benzină	Motorină
Austria	AT	A	S	✓	50	104	100	153	150	153	150	✓	✓
Belgia	BE	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	2006	5325	2006	5325	(✓)	(✓)
Bulgaria	BG	B	S	✓	100	410	200	473	496	461	482	✓	✓
Cipru	CY	C	S	✓	50	108	100	233	140	233	140	✓	✓
Republica Cehă	CZ	C	S	✓	50	102	104	944	955	944	1015	✓	✓
Danemarca	DK	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	41	21	41	9	(×)	(×)
Estonia	EE	C	S	✓	50	104	100	350	210	350	210	✓	✓
Finlanda	FI	A	S	✓	50	200	100	224	126	224	126	✓	✓
Franța	FR	B	L	✓	200	800	400	487	420	395	420	×	✓
Germania	DE	B	L	✓	200	802	400	520	363	0	0	×	×
Grecia	EL	A	S	✓	50	106	100	112	100	33	20	×	×
Ungaria	HU	C	S	✓	50	102	100	120	120	120	120	✓	✓
Irlanda	IE	C	S	✓	50	100	100	149	136	94	97	×	×
Italia	IT	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Letonia	L	N	S	✓	(50)	(10)	(20)	202	307	173	160	(✓)	(✓)

Stat membru	Model FQMS (1)	Dimeensiune (2)	Separat iarnă/vară? (3)	Probe pe sortiment și pe sezon (4)	Total probe necesare (5)		Probe prelevate (6)		Probe prelevate la benzinării (7)		Conformitatea eșantionării (8)		
					Benzină	Motolină	Benzină	Motolină	Benzină	Motolină	Benzină	Motolină	
	V				8)	0)							
Lituania	LT	C	S	✓	50	102	100	104	100	92	91	×	×
Luxemburg	LU	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	89	98	81	98	(×)	(×)
Malta	MT	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	32	27	21	18	(×)	(×)
Țările de Jos	NL	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	100	100	100	100	(✓)	(✓)
Polonia	PL	B	S	✓	200	216	206	265	295	265	295	✓	✓
Portugalia	PT	C	S	✓	50	108	100	254	122	200	100	✓	✓
România	RO	B	S	✓	100	216	200	224	222	224	222	✓	✓
Slovacia	SK	C	S	✓	50	102	100	155	123	155	123	✓	✓
Slovenia	SI	C	S	✓	50	200	100	145	178	142	115	×	✓
Spania	ES	A	L	✓	100	216	200	634	330	0	0	×	×
Suedia	SE	N	S	✓	(50)	(104)	(100)	672	756	0	0	(×)	(×)
Regatul Unit	UK	N	L	✓	(100)	(208)	(200)	1369	2298	68	65	(×)	(×)

#	Coloană	Note explicative
(1)	Model FQMS	N = Sistem național de monitorizare a calității carburanților (FQMS) A = modelul statistic A prevăzut de EN 14274 B = modelul statistic B prevăzut de EN 14274

		C = modelul statistic C prevăzut de EN 14274
(2)	Dimensiune – Dimensiune a țării	S = mică (vânzările totale de carburanți pentru autovehicule utilizați în transportul rutier < 15 milioane de tone pa) L = mare (vânzările totale de carburanți pentru autovehicule utilizați în transportul rutier > 15 milioane de tone pa)
(3)	Separat vară/iarnă?	✓ rapoarte separate pentru vară și pentru iarnă × indică numai rapoartele referitoare la rezultatele probelor prelevate pe parcursul întregului an.
(4)	Probe pe sortiment și pe sezon	EN 14274: Există cerințe reduse de eșantionare în cazul sortimentelor care reprezintă mai puțin de 10 % din totalul vânzărilor. Pentru statele membre care utilizează un FQMS național, se indică între paranteze () o estimare a echivalentului numărului minim de probe (pe baza vânzărilor de carburanți).
(5)	Total probe necesare	Calculul numărului minim total de probe impus de EN 14274 în funcție de modelul de FQM și de dimensiunea țării. Aceste probe trebuie prelevate din „punctul de utilizare” de la unitățile de distribuție a carburanților. Pentru statele membre care utilizează un FQMS național, se indică între paranteze () o estimare a echivalentului numărului minim de probe (pe baza vânzărilor de carburanți).
(6)	Probe prelevate	Numărul total de probe prelevate pentru fiecare tip de carburant în toate amplasamentele (benzinării, terminale de distribuție și rafinării).
(7)	Probe prelevate din benzinării	Numărul total de probe prelevate din benzinării sau alte unități de distribuție a carburanților (publice și comerciale). Acesta se raportează separat în formularul de raportare standard. În cazul în care numărul de probe prelevate la benzinării nu corespunde totalului probelor prelevate, acest lucru se datorează diferențelor din rapoartele depuse inițial (în special în ceea ce privește Franța și Republica Cehă, în cazul cărora numărul de probe prelevate la benzinării este mai mare decât numărul de probe prelevate).
(8)	Conformitatea eșantionării	✓ arată conformitatea cu cerința EN 14274 referitoare la numărul de probe, iar × indică neconformitatea. Trebuie remarcat că aceasta este o indicație globală a conformității tuturor sortimentelor de carburant (a se vedea rapoartele statelor membre referitoare la conformitatea eșantionării pentru fiecare sortiment de carburant). În cazurile în care se folosește un sistem FQM național, se indică între paranteze () conformitatea estimată pentru a demonstra echivalența cu EN 14274. Dacă statele membre nu au furnizat informații defalcate în funcție de locul de prelevare a probelor, conformitatea eșantionării nu poate fi evaluată.
	Benzină	Benzină
	Motorină	Motorină

5. RESPECTAREA VALORILOR LIMITĂ PREVĂZUTE DE DIRECTIVĂ

5.1. Rapoartele referitoare la benzină

În 2011, majoritatea statelor membre au furnizat informații complete despre conformitatea probelor de benzină prelevate. Pentru a se determina conformitatea, trebuie să se cunoască

metoda de testare utilizată pentru anumiți parametri (deoarece reproductibilitatea și nivelurile de toleranță diferă în funcție de metoda de testare). Se prevede ca statele membre să furnizeze aceste informații în formularul de raportare și, deși acest lucru nu reprezintă o componentă obligatorie a procesului de raportare, este esențial pentru determinarea nivelurilor de conformitate.

Parametrii cei mai frecvenți care nu au respectat specificațiile aplicabile în UE în 2011 sunt următorii:

- presiunea de vapori în perioada verii a fost depășită de 106 ori în 2011. Este însă din ce în ce mai clar că multe depășiri sunt rezultatul perioadelor de tranziție, respectiv atunci când furnizorii schimbă specificațiile carburanților de la iarnă la vară și invers;
- numărul total de probe COR/MON declarate neconforme cu specificațiile a fost de 38 în 2011.

Unele state membre nu au furnizat informații complete privind probele în cazul cărora s-a constatat neconformitatea cu limitele de toleranță.

5.2. Rapoartele referitoare la motorină

În 2011, unele state membre nu au furnizat informații complete privind probele în cazul cărora s-a constatat neconformitatea cu limitele de toleranță. Dintre cei 6 parametri care au trebuit testați pentru motorină în 2011, următorii au fost declarați neconformi cu specificațiile:

- conținutul maxim de sulf, și anume 10 ppm, a fost depășit de 126 de probe în total. Cu toate acestea, conținutul mediu de sulf al carburanților din toate statele membre rămâne sub limita obligatorie de 10 ppm, respectiv la 5,8 ppm.
- În total, 19 probe testate pentru limitele de distilare s-au dovedit a fi neconforme cu specificațiile.

5.3. Sinteză

Tabelul 3 arată în ce măsură statele membre au respectat directiva în cadrul raportării din 2011 cu privire la rezultate analizării probelor față de limitele de toleranță, precum și formatul și conținutul raportării. Modificările aduse directivei au introdus următorul paragraf: „*Statele membre stabilesc sancțiunile aplicabile încălcărilor dispozițiilor de drept intern adoptate în conformitate cu prezenta directivă. Sancțiunile stabilite trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive.*” Unele state membre au furnizat explicații referitoare la măsurile de remediere și la penalitățile impuse de autoritățile naționale în cazul în care se constată neconformitatea probelor. Aceste note, precum și altele relevante pentru sistemele de monitorizare ale statelor membre au fost evidențiate și, totodată, detaliate în capitolele dedicate fiecărui stat membru în prezentul raport.

În general, din cele 10 257 de probe de benzină prelevate în 2011, 211 au fost neconforme cu limitele de toleranță în privința unuia sau mai multor parametri – ceea ce reprezintă o rată a neconformității de 2,0%. Din cele 13 718 probe testate sub raportul celor 6 parametri obligatorii pentru motorină în 2011, 203 au fost găsite neconforme cu limitele specificate, ceea ce reprezintă 1,5 % din totalul de probe raportate.

Ponderea probelor găsite neconforme depinde de numărul de probe prelevate – care depinde, în fiecare stat membru, de volumul de vânzări de carburanți și de sursele de aprovizionare. Cu toate acestea, dat fiind că unele state membre utilizează sisteme naționale a căror echivalență cu modelele statistice A, B sau C nu poate fi demonstrată, precum și modele statistice care nu sunt neapărat cele mai adecvate, este necesar să se țină seama și de rata de neconformități la nivelul UE, ponderată în funcție de volum și de numărul de probe.

Tabelul 3: Sinteza conformității statelor membre în cazul raportării din anul 2011

Stat membru	Neconformitate cu valorile-limită probe neconforme (NC) / total probe				Raportare incompletă parametri nemăsurați (NM) /total				Rapoarte transmise cu întârziere
	(1)				(2)				(3)
	Benzină		Motorină		Benzină		Motorină		(luni)
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total	
AT	6	153	8	150	0	19	0	6	<1 lună
BE	70	2006	89	5325	1	19	0	6	la termen
BG	27	473	19	496	5	19	0	6	la termen
CY	21	233	6	140	0	19	0	6	la termen
CZ	22	944	19	955	0	19	1	6	la termen
DK	0	41	0	21	0	19	0	6	la termen
EE	9	350	0	210	0	19	0	6	la termen
FI	1	224	0	126	1	19	1	6	la termen
FR	17	487	39	420	0	19	0	6	la termen
DE	3	520	7	363	1	19	0	6	<2 luni
EL	0	112	0	100	1	19	0	6	<1 lună
HU	4	120	1	120	1	19	0	6	la termen
IE	1	149	1	136	0	19	0	6	la termen
IT	0	200	0	200	7	19	0	6	la termen
LV	0	202	0	307	0	19	0	6	<1 lună
LT	0	104	0	100	1	19	0	6	la termen
LU	5	89	1	98	1	19	0	6	la termen
MT	5	32	3	27	1	19	0	6	la termen
NL	0	100	0	100	1	19	1	6	la termen
PL	5	265	2	295	1	19	2	6	la termen
PT	5	254	2	122	0	19	0	6	la termen
RO	1	224	0	222	1	19	0	6	la termen
SK	3	155	4	123	1	19	0	6	la termen
SI	0	145	2	178	1	19	1	6	la termen
ES	0	634	0	330	0	19	0	6	<1 lună
SE	1	672	0	756	8	19	1	6	la termen
UK	5	1369	0	2298	0	19	0	6	la termen
Nr. țări									27

(1) Neconformitate cu valorile-limită
(95% limite de încredere)

Nu se poate confirma dacă valorile-limită au fost respectate în cazul tuturor probelor, acolo unde datele de raportare sunt incomplete. Atunci când nu a fost posibil să se determine, din rapoartele trimise, numărul probelor care depășesc valoarea limită, simbolul „>” indică faptul că numărul de probe care depășesc limitele este minim și că

Stat membru	Neconformitate cu valorile-limită probe neconforme (NC) / total probe				Raportare incompletă parametri nemăsurați (NM) /total				Rapoarte transmise cu întârziere
	(1)				(2)				(3)
	Benzină		Motorină		Benzină		Motorină		(luni)
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total	

acesta ar putea fi mai mare.

(2)	Raportare incompletă	Testarea unor parametri poate fi făcută și la cantități mai mici, însă este necesar să fie testați toți parametrii pentru a se evalua cu cât mai mare precizie calitatea carburanților. Statele membre trebuie să precizeze când au fost obținute rezultatele la probele prelevate și să prezinte aceste rezultate.							
(3)	Rapoarte transmise cu întârziere	Directiva 98/70/CE prevede că statele membre trebuie să trimită rapoartele de monitorizare cel târziu până la data de 30 iunie a fiecărui an.							

Un alt element important al evaluării calității carburanților introduși pe piață în fiecare stat membru este verificarea respectării unor parametri specifici. În prezent, se constată o abatere a unor state membre în această privință. Numărul de parametri nemăsurați este indicat, per stat membru, în raportul complet pentru 2011, și anume în tabelul referitor la sinteza parametrilor neraportați de statele membre pentru fiecare sortiment de carburant în cadrul monitorizării globale a calității carburanților în UE – Raport de sinteză 2011 – Raport final către DG Politici Climatice a Comisiei Europene (*Table relating to the Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade, of the overall EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action*).

Chiar dacă se consideră că nu reprezintă o problemă pentru evaluarea calității globale a carburanților în Europa, acest aspect trebuie îmbunătățit în 2012.

6. CONCLUZII

Calitatea carburanților este strâns legată de calitatea aerului și de emisiile de CO₂, precum și de ușurința cu care producătorii de automobile reușesc să respecte limitele dorite de emisii de poluanți și de gaze cu efect de seră și de costurile pe care ei trebuie să le suporte în acest sens.

Monitorizarea calității carburanților în 2011 arată că specificațiile pentru benzină și motorină prevăzute de Directiva 98/70/CE sunt, în general, respectate, fiind constatate foarte puține depășiri.

Revizuirea standardului EN 14274 va oferi clarificări suplimentare statelor membre, ceea ce va duce la o mai mare coerență a datelor disponibile pentru evaluarea diferiților parametri de calitate a carburanților.

Totodată, statele membre au dovedit voința de a face un efort pentru a înțelege mai bine cerințele de raportare și propriile sisteme de monitorizare a calității carburanților.

Întrucât depășirile sunt relativ rare și majoritatea statelor membre iau măsuri pentru a scoate de pe piață carburanții neconformi, Comisia nu cunoaște cazuri în care aceste depășiri să fi avut efecte negative asupra emisiilor vehiculelor sau asupra funcționării motoarelor. Cu toate acestea, Comisia îndeamnă statele membre să continue să ia măsuri pentru a asigura deplina conformitate pentru ca astfel de probleme să nu apară în viitor.