

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 11.3.2011
COM(2011) 113 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:
Sexto informe anual
(Informe correspondiente al año 2007)**

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: Sexto informe anual (correspondiente al año 2007)

RESUMEN

La Directiva 98/70/CE¹ establece, por motivos relacionados con la salud y el medio ambiente, especificaciones 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 emisiones de agentes contaminantes y de gases de efecto invernadero. La Directiva 2003/17/CE², por la que se modifica la Directiva 98/70/CE, exige una mayor reducción del contenido de azufre de la gasolina y el gasóleo.

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 puede 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 las emisiones de contaminantes atmosféricos. Para garantizar el cumplimiento de las normas de calidad de los combustibles obligatorias con arreglo a esa Directiva, los Estados miembros tienen que introducir sistemas de control de la calidad de los combustibles.

En virtud del artículo 8 de la Directiva 98/70/CE, la Comisión tiene que publicar cada año un informe sobre la calidad de los combustibles en los Estados miembros. Este sexto 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 2007. Todos los Estados miembros, excepto Luxemburgo, presentaron los informes nacionales correspondientes a 2007.

Sigue mejorando la calidad de diseño del sistema de control de los Estados miembros, el nivel de cumplimiento de los valores límite y la información facilitada en los correspondientes informes. La Comisión seguirá controlando el cumplimiento de los requisitos que establece la Directiva y propondrá, si procede, medidas adecuadas y proporcionadas.

Como se observó en 2006, los combustibles sin azufre³, aunque representan una proporción creciente de los tipos de combustibles y de las ventas en los Estados miembros, siguen sin

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 Directiva 2003/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de marzo de 2003, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo (DO L 76 de 22.3.2003, p. 10).

³ El término «sin azufre» se aplica al contenido de azufre inferior a 10 ppm.

estar siempre etiquetados en los surtidores. Persisten los problemas en cuanto a la presentación de los informes a su debido tiempo por parte de algunos Estados miembros. De hecho, la situación ha empeorado en comparación con el año pasado en lo que se refiere a los informes presentados mucho después de vencer el plazo estipulado. Irlanda, Italia y los Países Bajos presentaron su informe con más de tres meses de retraso; el Reino Unido y Malta, con más de siete meses de retraso. Luxemburgo no presentó informe en 2007.

El control de la calidad de los combustibles en 2007 puso de manifiesto 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 una vez 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 MON⁴, la presión de vapor en período estival⁵ y la destilación/evaporación a 100/150 °C⁶. En el caso del gasóleo, los principales parámetros en que se registraron rebasamientos fueron el contenido de azufre y el punto de destilación del 95 %.

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, la Comisión insta a los Estados miembros a que tomen medidas para garantizar el pleno cumplimiento y evitar así que surjan estos problemas en el futuro. El detalle de las medidas adoptadas por los Estados miembros, si se dispone de él, se indica en los capítulos correspondientes a los distintos países del informe detallado de 2007⁷. La Comisión seguirá supervisando el cumplimiento de los requisitos de calidad de los combustibles establecidos en la Directiva.

El bajo contenido de azufre contribuye a la reducción de la contaminación atmosférica y a la introducción de nuevas tecnologías de motores. Como se indica en el cuadro 1, el contenido medio de azufre en 2007 fue considerablemente inferior al registrado en 2004, pero no se ha reducido mucho desde 2005. La cuota de los combustibles sin azufre y con un contenido bajo de azufre⁸ aumentó entre 2001 y 2005, cuando el bajo contenido de azufre para todos los combustibles y la introducción de combustibles sin azufre pasaron a ser obligatorios en todos los Estados miembros.

⁴ 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 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.

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

⁸ El término «de bajo contenido de azufre» corresponde a un contenido de azufre inferior a 50 ppm.

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

UE	Contenido medio de azufre (ppm)							EU-15	EU-12
Combustible/Año	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2007***	2007
<i>Gasolina</i>	68	51	37	38	19	18	18	18	18
<i>Gasóleo</i>	223	169	125	113	25	22	23	23	24

* Salvo Francia, que no presentó informes en el período 2003-2005. En 2004 se produjo la adhesión de diez nuevos Estados miembros.

** Salvo Malta, que no presentó informe en 2006.

*** Salvo Luxemburgo, que no presentó informe en 2007.

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 una mayor homogeneidad y para mejorar la calidad de los informes.

2. INTRODUCCIÓN

Las especificaciones de la gasolina y el gasóleo comercializados en la Unión Europea están establecidas en anexos de la Directiva 98/70/CE. Desde el 1 de enero de 2005 solamente se ha aplicado una serie de especificaciones de los combustibles. La Directiva obliga a los Estados miembros a presentar informes resumidos sobre la calidad de los combustibles comercializados en su territorio. Desde 2004, los Estados miembros deben informar sobre el control que efectúan con arreglo a la norma europea EN 14274⁹, 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, prevé que la Comisión facilite los resultados de la información sobre la calidad de los combustibles presentada por los Estados miembros. En cumplimiento de esa obligación, este sexto 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 2007. Los informes de años anteriores pueden consultarse en las páginas web de la Comisión¹⁰.

3. SISTEMAS NACIONALES DE CONTROL

Las revisiones, expuestas en la plantilla Excel, del formato de los informes especificado en la Decisión 2002/159/CE de la Comisión y en la norma europea EN 14274: 2003 han reforzado la utilidad de la información y facilitado el análisis de tendencias a escala de la UE. En la mayor parte de los casos, 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:

Clave

Algunos Estados miembros han presentado su informe fuera de plazo: el Reino Unido y Malta, con más de siete meses de retraso; Irlanda, Italia y los Países Bajos, con más de tres meses de retraso. Se les pide que informen con puntualidad para no socavar los esfuerzos de los demás.

Varios Estados miembros no presentan un número suficiente de muestras para todos los combustibles o no efectúan muestreos en un número suficiente de estaciones de servicio (ya que algunas muestras se toman en depósitos o refinerías). En la figura 2 se proporciona el índice de muestreo de la UE en 2007.

Si los Estados miembros recurren a su propio sistema nacional, deberían adjuntar una descripción exhaustiva del mismo. Esa descripción debería presentar la equivalencia con la norma EN 14274:2003 del sistema de control en materia de fiabilidad estadística. Esa equivalencia *aún* no se ha presentado en muchos casos en el período de control 2004-2007, y deberá presentarse de ahora en adelante.

⁹ 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).

¹⁰ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

Clave

Si se recurre al modelo estadístico C de la norma EN 14274, los Estados miembros deberían justificarlo con claridad. Muchos Estados miembros tienen argumentos sólidos para preferir los modelos A o B.

Los combustibles sin azufre deberían etiquetarse claramente para garantizar que los consumidores puedan elegirlos. En algunos Estados miembros, el contenido de azufre no está indicado claramente en los surtidores. Informar sobre ese etiquetado podría ayudar a la industria de la automoción a confiar en la disponibilidad de combustibles sin azufre y a generalizar la introducción de vehículos que sacan el máximo partido de los mismos.

También sería interesante, para los Estados miembros que aún no lo hacen, informar sobre los resultados de los análisis sobre contenido de azufre separando los combustibles con bajo contenido de azufre de los combustibles sin azufre, para confirmar la calidad de los combustibles sin azufre.

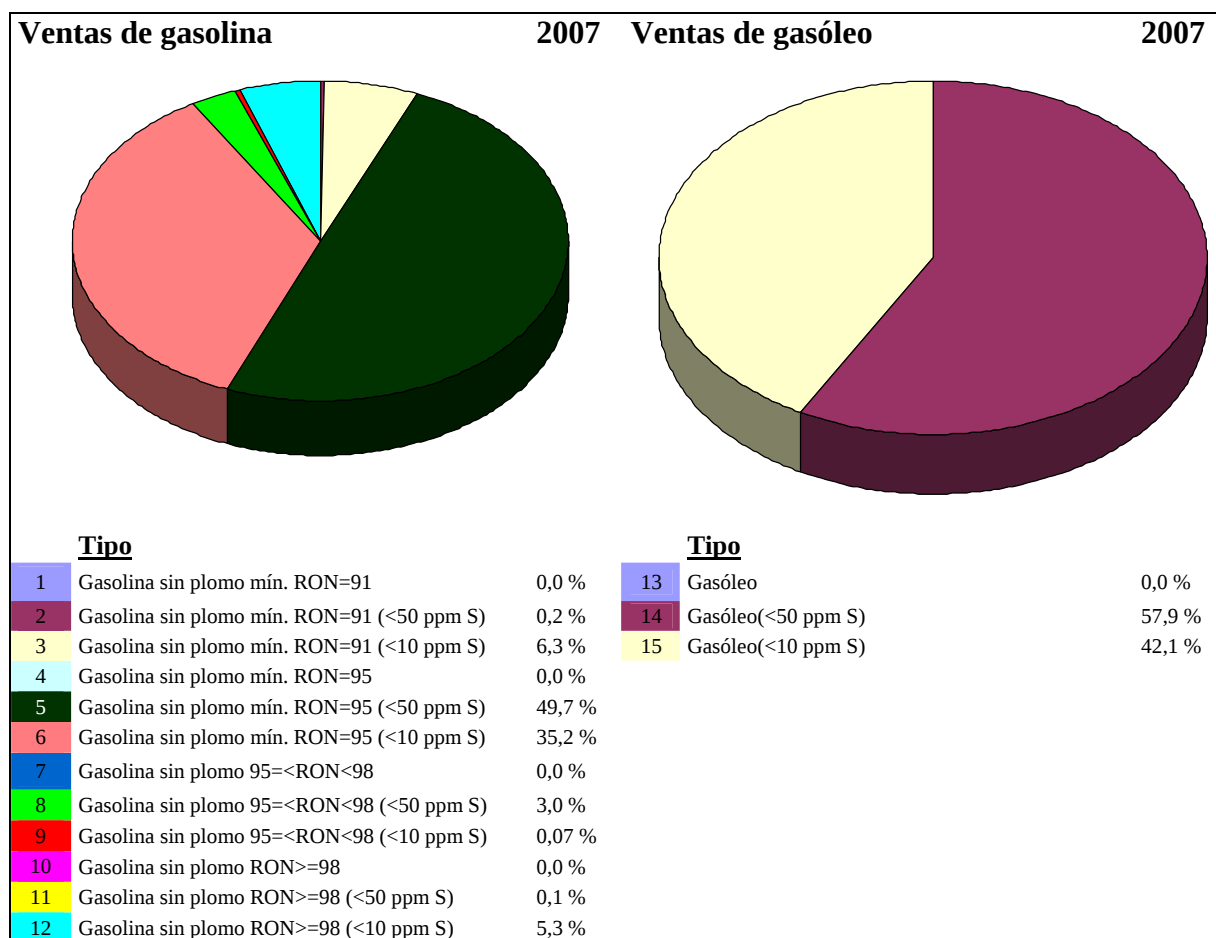
4. INFORMES CORRESPONDIENTES A 2007

4.1 Calidad y volumen de los combustibles

Hoy en día, todas las gasolinas y gasóleos vendidos en la UE son combustibles de bajo contenido de azufre o sin azufre. Del total de gasolinas comercializadas, el 53 % correspondió a gasolina de bajo contenido de azufre y el 47 % a gasolina sin azufre. De todos los gasóleos comercializados, la proporción equivalente fue del 58 % y del 42 %.

La variedad de gasolinas de RON y contenidos de azufre distintos disponibles en la UE disminuyó en 2005 con el nuevo límite obligatorio de un contenido de azufre inferior a 50 ppm. La mayor parte de las ventas de gasolina en 2007 fueron de RON 95 (el 85 %, con un 50 % de bajo contenido de azufre y un 35 % sin azufre), véase la figura 1 y el cuadro en el anexo para todos los detalles por Estados miembros.

Figura 1: Ventas de combustibles en la UE, por tipo de combustible, en 2007 (en %)



Al igual que en el período 2001-2006, Alemania, España, Francia, Italia y el Reino Unido registraron las mayores ventas de gasolina en 2007 (figura 3). Las ventas de gasóleo predominan en casi todos los Estados miembros. No obstante, varían de forma significativa las ventas relativas de gasolina y de gasóleo.

Las ventas en los Estados miembros de EU-12 representaron el 12,4 % y el 12,6 %, respectivamente, de todas las ventas de gasolina y gasóleo en la UE (frente al 10,1 % y al 9,9 %, respectivamente, para la EU-10 en 2006). En la EU-10 se vendió un porcentaje más elevado de gasolinas y gasóleos sin azufre (el 49 % en ambos casos) que en la EU-15 (el 46 % y el 41 %, respectivamente).

Desde 2001 está aumentando la homogeneidad en el número de tipos de combustibles disponibles en la UE (figura 4). En 2007 solía haber dos o tres tipos de gasolina en cada Estado miembro, a causa, principalmente, de los diferentes índices de octano (categoría RON). Sin embargo, en algunos casos están apareciendo otros tipos distintos de gasolina sin azufre.

Los Estados miembros no tienen que pasar por completo a combustibles sin azufre hasta 2009. No obstante, Dinamarca, Finlandia, Alemania, Hungría, los Países Bajos y Suecia ya pasaron plenamente a gasolinas y gasóleos sin azufre en 2007. Austria y Estonia también pasaron plenamente a gasolinas sin azufre (véanse las figuras 5 y 6). En Suecia, prácticamente todos los gasóleos son sin azufre desde 1999; en Alemania, el gasóleo sin azufre está disponible desde 2003.

Varios Estados miembros están preparados para comercializar (y etiquetar) por separado combustibles sin azufre. El contenido medio de azufre de algunos tipos de combustible fue inferior a 10 ppm, en tanto que se comercializaba como combustible de bajo contenido de azufre (< 50 ppm), tal como se muestra en la figura 7. Así pues, en esos países, es posible que la gasolina vendida sea sin azufre, aunque no esté etiquetada como tal. Además, algunos Estados miembros no han facilitado información suficiente para determinar si los combustibles sin azufre están disponibles *«atendiendo a una distribución geográfica adecuadamente equilibrada»*, tal como exige la Directiva.

Figura 2: Índice de muestreo para el control de la calidad de los combustibles en la UE en 2007 (promedio de muestras por tipo de combustible)

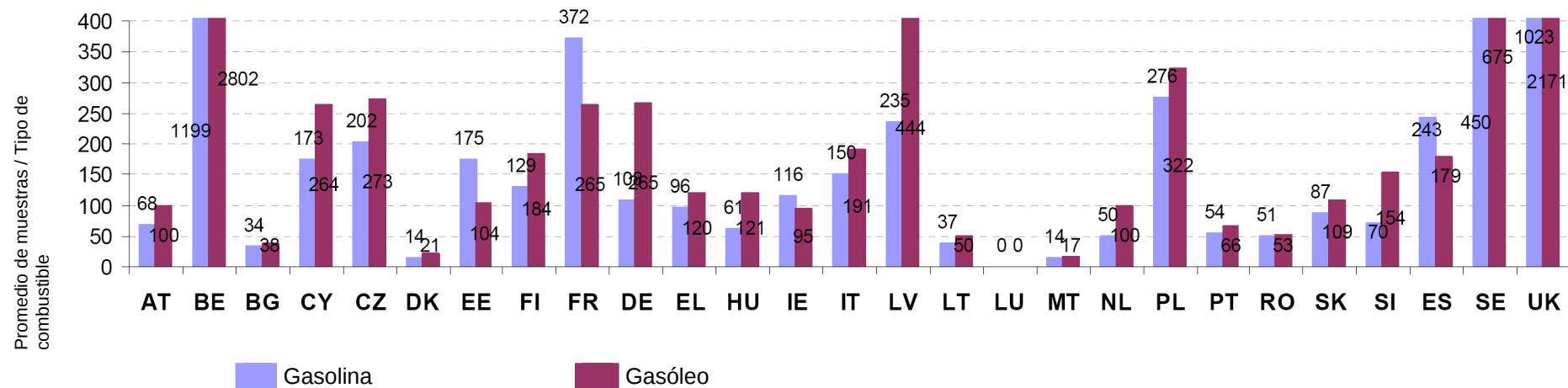
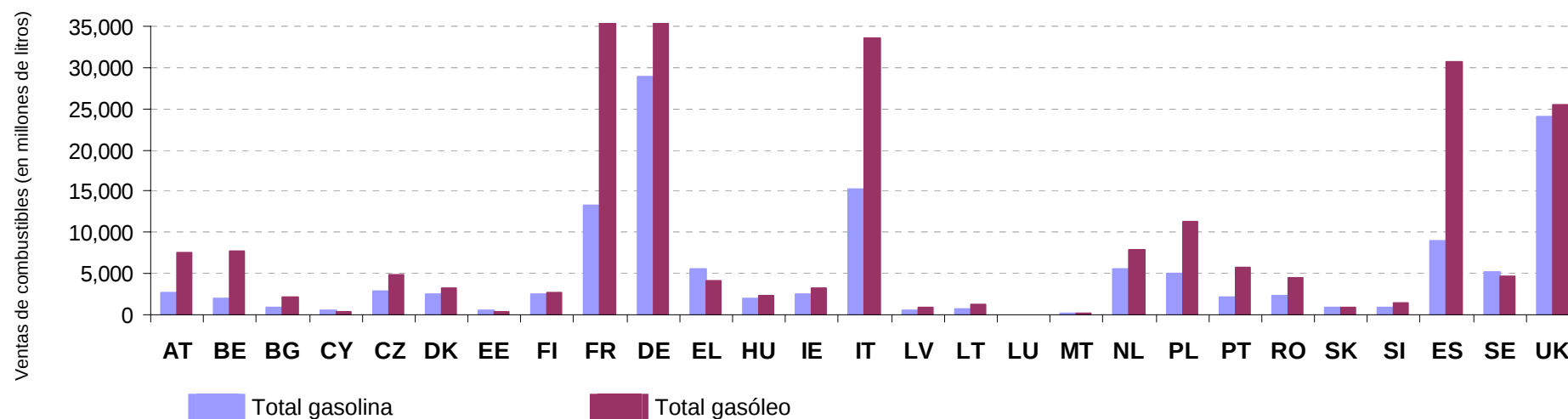


Figura 3: Ventas nacionales de combustibles en la UE, por tipo de combustible, en 2007 (en millones de litros)



Notas: Salvo Luxemburgo, que no presentó informe en 2007.

Figura 4: Número de combustibles disponibles a escala nacional en la UE, por tipo de combustible, en 2007

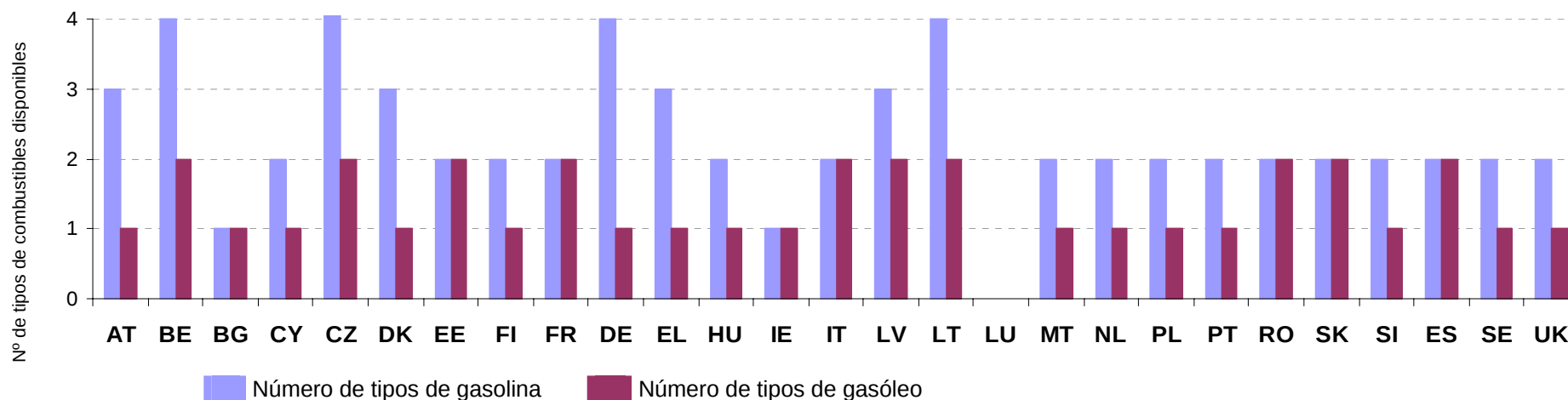
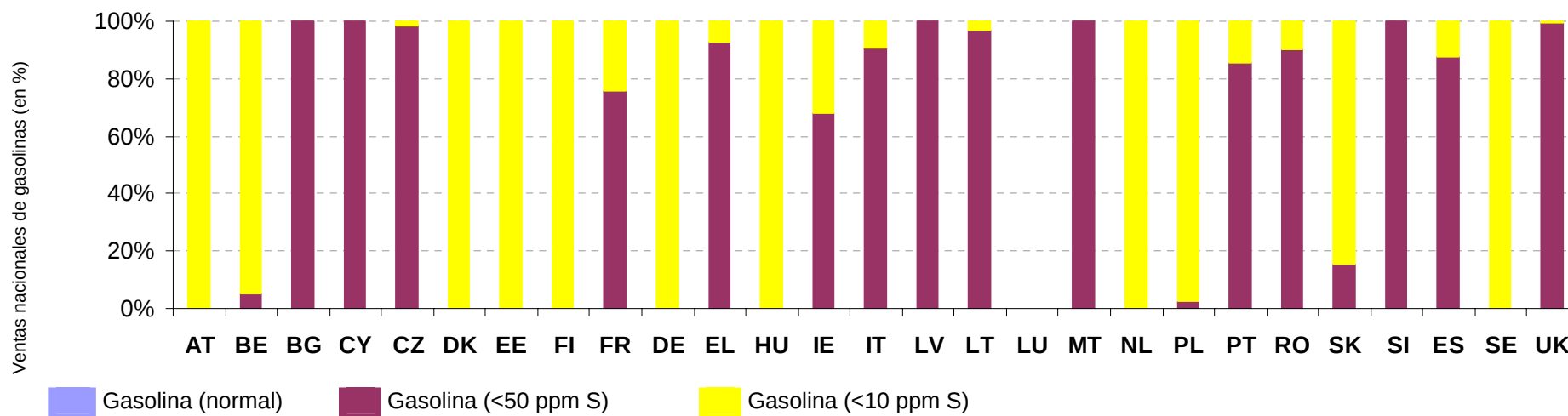


Figura 5: Ventas nacionales de gasolinas con bajo contenido de azufre en la UE en 2007 (en %)



Notas: Salvo Luxemburgo, que no presentó informe en 2007.

Figura 6: Ventas nacionales de gasóleos con bajo contenido de azufre en la UE en 2007 (en %)

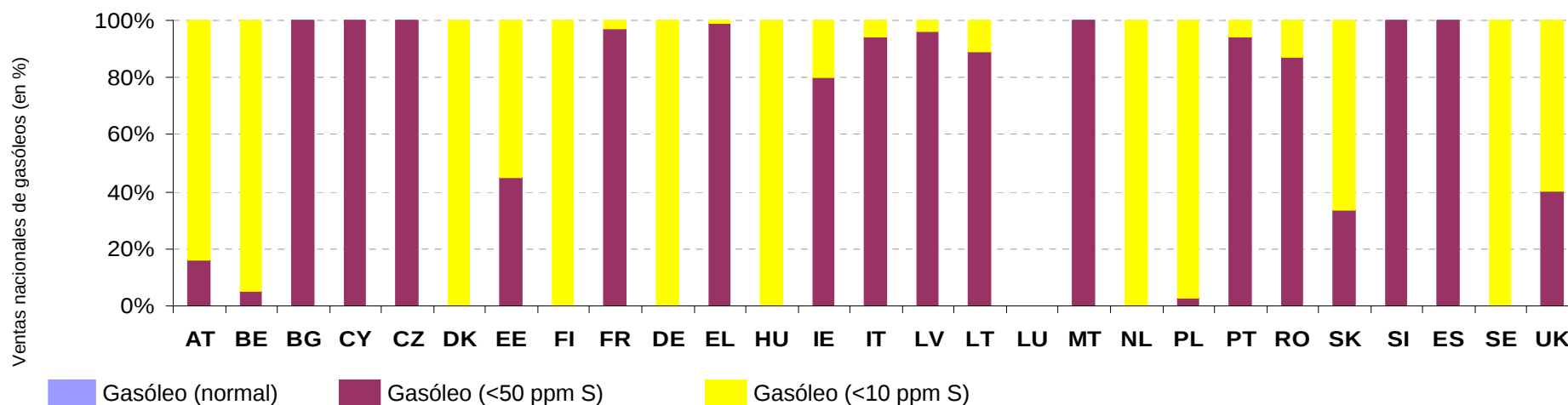
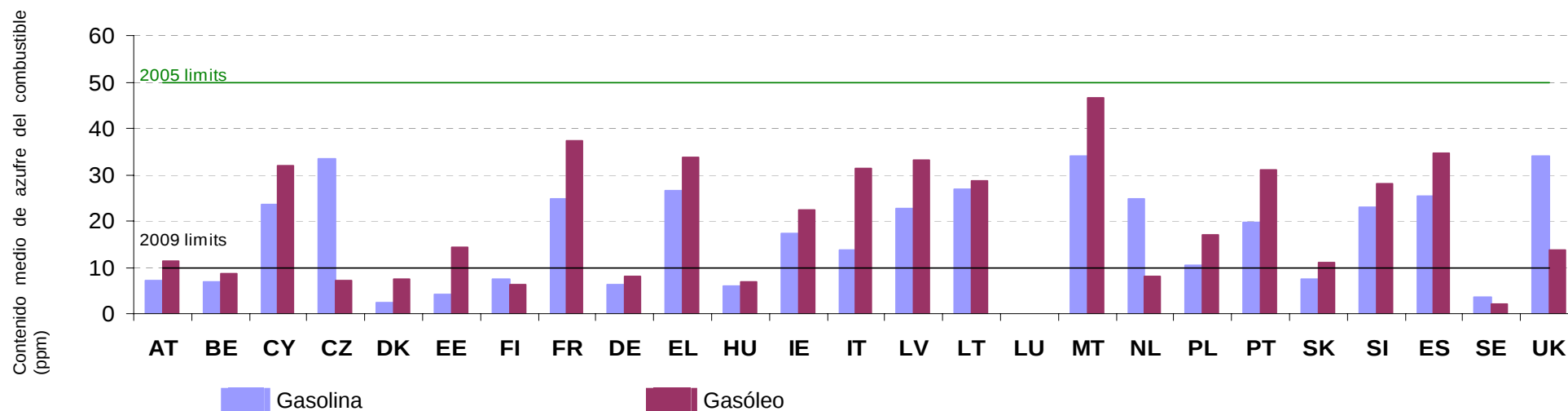


Figura 7: Contenido medio de azufre de gasolinas y gasóleos en la UE (en %) en 2007



Notas: Salvo Luxemburgo, que no presentó informe en 2007.

4.2 Cumplimiento de la Directiva 98/70/CE en 2007

En el cuadro 2 se resume el cumplimiento de los Estados miembros con la Directiva 98/70/CE en 2007. Se indican tanto los resultados del análisis de las muestras con respecto a los valores límite como el cumplimiento en cuanto al formato y contenido del informe. Como en el período 2001-2006, algunos Estados miembros facilitaron datos incompletos, o los comunicaron fuera de plazo, lo que afecta a la calidad de la evaluación del cumplimiento. Así pues, la Comisión colaborará con los Estados miembros, según proceda, para que mejoren en su obligación de informar.

Con arreglo al artículo 9 *bis*, corresponde a los Estados miembros determinar las sanciones aplicables a las infracciones de la Directiva. En los capítulos del informe completo de 2007, se incluye una relación detallada de las medidas adoptadas (si han sido comunicadas) con respecto al incumplimiento de los valores límite¹¹.

Siete Estados miembros cumplen íntegramente los valores límite de la gasolina y el gasóleo (frente a ocho en 2006). Diecinueve Estados miembros también proporcionaron una información completa de todos los parámetros especificados para controlar el cumplimiento de la Directiva. Como consecuencia de las disposiciones sobre control establecidas, Bélgica toma muchas más muestras que los demás Estados miembros. Así pues, si estos valores se añadiesen sin más a los resultados del control de los demás Estados miembros, tergiversarían los resultados y ocultarían tendencias de la UE en su conjunto. En vista de ello, los casos de rebasamiento y las muestras de Bélgica se han excluido del análisis de los casos de rebasamiento que figura a continuación¹².

En el caso de la gasolina, diecisiete Estados miembros (ocho de la EU-15) comunicaron, al menos, una muestra de gasolina no conforme con la Directiva 98/70/CE, frente a los dieciséis Estados miembros que lo hicieron en 2006 (ocho de la EU-15). En esos casos, los principales motivos de preocupación fueron, una vez más, el índice RON (sesenta y ocho muestras), la presión de vapor en período estival (DVPE, cuarenta y tres muestras) y la destilación-evaporación a 100/150 °C (catorce muestras).

Esto representa un aumento tanto en el número como en la proporción de muestras de gasolina no conformes en los Estados miembros de la EU-15 y de la EU-12. En los Estados miembros de la EU-15, la proporción de muestras que rebasaron los valores límite aumentó del 0,55 % aproximadamente en 2006 al 1,0 % en 2007. Ese aumento se debe principalmente a un mayor número de muestras que rebasan los valores límite de la categoría «otros»¹³. En los Estados miembros de la EU-12, la proporción de muestras que rebasaron los valores límite aumentó del 2 % aproximadamente en 2006 al 3,5 % en 2007, con un incremento debido principalmente a las muestras que rebasaron los valores límite MON/RON.

¹¹ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

¹² El informe de control detallado de 2007 contiene varios errores en cuanto a la forma en que se realizó este ajuste. La consecuencia es que la proporción de muestras que rebasan los valores límite ha dado lugar a un cálculo erróneo en el informe detallado de 2007 y en los informes detallados de los años anteriores. Los índices de rebasamiento que figuran a continuación han sido corregidos con respecto a los del informe detallado, y ese error se corregirá a partir de la versión de 2008 del informe detallado.

¹³ La categoría «otros» representa los componentes aromáticos, los componentes oxigenados y el contenido de plomo.

En el caso del gasóleo, doce Estados miembros (cuatro de la EU-15) comunicaron, al menos, una muestra no conforme con la Directiva 98/70/CE, frente a diez en 2006 (tres de la EU-15). En estos casos, los principales motivos de preocupación fueron el contenido de azufre (28 muestras) y el punto de destilación del 95 % (once muestras).

En 2007 aumentaron en los Estados miembros de la EU-15 los casos de rebasamiento de los valores límite en lo que se refiere al gasóleo. Sin embargo, la proporción de muestras que rebasan los valores límite sigue estando por debajo de las cifras registradas antes de 2006. En 2005, los Estados miembros de la EU-10 tuvieron un problema particular en lo que se refiere al contenido de azufre porque el nivel obligatorio inferior a 50 ppm se introdujo al principio de ese año. Ese problema parece haberse resuelto, ya que los Estados miembros de la EU-12 han mantenido el nivel de rebasamiento reducido que registraron en 2006.

Cuadro 2: Resumen del cumplimiento por los Estados miembros de la Directiva 98/70/CE (informes de 2007)

Estado miembro	Incumplimiento de los valores límite ⁽¹⁾ (límites de confianza del 95%) (Muestras no conformes / n° total de muestras)		Información incompleta (N° de parámetros no medidos / total)		Informes con retraso (fecha límite 30/06/2008)(2)	Observaciones
	Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo		
Bélgica	39 / 4795	39 / 5604	2 / 18	1 / 4	<2 meses	(2) (3)
Bulgaria	8 / 34	2 / 38	5 / 18	2 / 5		(20) (21)
Chequia	43 / 1008	7 / 545				
Dinamarca					<1 mes	
Alemania					<3 meses	
Estonia	17 / 350					(12) (13)
Irlanda	5 / 116				<4 meses	(5)
Grecia					<1 mes	(4)
España						
Francia	44 / 744					(4)
Italia	9 / 299	5 / 382	5 / 13		<4 meses	(6) (4)
Chipre	2 / 346	2 / 264	1 / 17		<4 meses	(10) (11)
Letonia	2 / 705	1 / 888			<1 mes	(14) (15)
Lituania						
Luxemburgo						(24)
Hungría	2 / 121					
Malta	3 / 28	3 / 17			<12 meses	(16) (17)
Países Bajos	5 / 100		1 / 17		<4 meses	(4)
Austria		2 / 100			<1 mes	(1)
Polonia	30 / 551	2 / 322				(18)
Portugal			3 / 15		<1 mes	
Rumanía	5 / 101	15 / 105				(22) (23)
Eslovenia	5 / 139	2 / 154			<1 mes	
Eslovaquia	17 / 174					(19)
Finlandia		1 / 184				(4)
Suecia			7 / 11			(7) (8)
Reino Unido	1 / 2046				<12 meses	(9)
N° de países	17	12	7	2	14	

Las notas detalladas sobre este cuadro pueden encontrarse en la página 197 del informe detallado de 2007.

5. CONCLUSIONES

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, así como sobre los costes y la facilidad con que los fabricantes pueden conseguir mantenerse en los límites de emisiones de agentes contaminantes y de gases de efecto invernadero. El control de la calidad de los combustibles en 2007 ha puesto de manifiesto que, en general, ese año se cumplieron las especificaciones de la gasolina y el gasóleo establecidas en la Directiva 98/70/CE, habiéndose observado muy pocos casos de rebasamiento. 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, la Comisión insta a los Estados miembros a que tomen medidas para garantizar el pleno cumplimiento y evitar así que surjan estos problemas en el futuro. La Comisión seguirá controlando el cumplimiento de los requisitos sobre calidad de los combustibles que establece la Directiva y propondrá, si procede, medidas adecuadas y proporcionadas.

La cuota de combustibles sin azufre y con bajo contenido de azufre aumentó entre 2001 y 2005. El contenido medio de azufre se ha estabilizado desde 2005, año en que pasaron a ser obligatorios los combustibles con bajo contenido de azufre y se introdujeron los combustibles sin azufre en la UE. Ahora bien, en algunos Estados miembros, los combustibles sin azufre siguen sin estar etiquetados sistemáticamente en los surtidores.

Sin etiquetado, los consumidores no pueden elegir combustibles sin azufre y es menos probable que recurran a tecnologías que requieran esos combustibles. Se resta así un gran valor al hecho de disponer de combustibles que cumplen ese criterio. Así pues, esa falta de etiquetado podría obstaculizar la aparición de vehículos con una tecnología que requiera combustibles sin azufre. De resultados de ello, podría no concretarse todo el potencial existente de reducción de las emisiones de CO₂ del sector del transporte por carretera.

Informar sobre ese etiquetado podría ayudar a la industria de la automoción a confiar en la disponibilidad de combustible y a generalizar la introducción de vehículos que sacan el máximo partido de los combustibles sin azufre, con lo que se reducirían las emisiones de agentes contaminantes y de gases de efecto invernadero. Los Estados miembros han proporcionado muy poca información sobre la disponibilidad geográfica de combustibles sin azufre. La mayoría se ha limitado a afirmar que son fáciles de encontrar, pero sin ofrecer más información para dar una idea de su disponibilidad geográfica.

Los sistemas de control de calidad de los combustibles establecidos a escala nacional difieren considerablemente y requieren una mayor armonización para que se llegue a resultados transparentes y comparables. La aplicación de la Directiva 2003/17/CE ha dado lugar a una mayor calidad de los informes, ya que impone a los Estados miembros la obligación de informar sobre el control de la calidad conforme a la nueva norma europea, EN 14274, o a sistemas de fiabilidad equivalente. Si los informes de los Estados miembros no se atienen al formato de la norma EN 14274, estos tienen que justificar sus motivos.

ANEXO : Ventas de combustibles en la UE por tipo de combustible (2007) (millones de litros)

ID	Millones de litros	Austria	Bélgica	Dinamarca	Finlandia	Francia	Alemania	Grecia	Irlanda	Italia	Luxemburgo	Países Bajos	Portugal	España	Suecia	UK	EU-15	EU-15
	Tipo de combustible	AT	BE	DK	FI	FR	DE	EL	IE	IT	LU	NL	PT	ES	SE	UK	EU-15	%
1	Gasolina sin plomo mín. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
2	Gasolina sin plomo mín. RON=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0,0 %
3	Gasolina sin plomo mín. RON=91 (<10 ppm S)	642	-	507	-	-	7 548	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8 697	7,2 %
4	Gasolina sin plomo mín. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
5	Gasolina sin plomo mín. RON=95 (<50 ppm S)	-	71	-	-	10 145	-	4 744	1 680	13 816	0	-	-	7 917	-	22 890	61 264	50,6 %
6	Gasolina sin plomo mín. RON=95 (<10 ppm S)	1 944	1 358	1 917	2 272	-	20 458	-	792	1 423	-	5 418	-	-	4 914	-	40 498	33,4 %
7	Gasolina sin plomo 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
8	Gasolina sin plomo 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	453	-	-	-	-	1 845	0	-	1 129	3 427	2,8 %
9	Gasolina sin plomo 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	92	0,1 %
10	Gasolina sin plomo RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
11	Gasolina sin plomo RON>=98 (<50 ppm S)	-	23	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	23	0,0 %
12	Gasolina sin plomo RON>=98 (<10 ppm S)	76	435	11	209	3 210	824	401	-	-	-	166	305	1 137	322	-	7 096	5,9 %
	Gasolina (normal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
	Gasolina (<50 ppm S)	0	94	0	0	10 145	0	5 197	1 680	13 816	0	0	1 845	7 917	0	24 019	64 714	53,4 %
	Gasolina (<10 ppm S)	2 662	1 793	2 435	2 481	3 210	28 829	401	792	1 423	0	5 585	305	1 137	5 236	92	56 383	46,6 %
	Total gasolina	2 662	1 888	2 435	2 481	13 354	28 829	5 598	2 472	15 239	0	5 585	2 150	9 054	5 236	24 111	121 097	100 %
13	Gasóleo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
14	Gasóleo(<50 ppm S)	1 132	387	-	-	38 461	-	4 131	2 558	31 573	0	-	5 491	30 773	-	10 285	124 790	58,9 %
15	Gasóleo(<10 ppm S)	6 338	7 361	3 191	2 607	1 061	35 524	36	645	1 982	-	7 979	317	0	4 679	15 216	86 936	41,1 %
	Total gasóleo	7 469	7 748	3 191	2 607	39 521	35 524	4 167	3 203	33 555	0	7 979	5 808	30 773	4 679	25 501	211 726	100 %

ID	Millones de litros	Chipre	Chequia	Estonia	Hungría	Letonia	Lituania	Malta	Polonia	Eslovaquia	Eslovenia	Bulgaria	Rumanía	EU-12	EU-12		UE	UE
	Tipo de combustible	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	BG	RO	EU12	%		EU	%
1	Gasolina sin plomo mín. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
2	Gasolina sin plomo mín. RON=91 (<50 ppm S)	-	161	-	-	12	80	-	-	19	-	-	-	272	1,6 %		272	0,2 %
3	Gasolina sin plomo mín. RON=91 (<10 ppm S)	-	0	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	23	0,1 %		8 720	6,3 %
4	Gasolina sin plomo mín. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
5	Gasolina sin plomo mín. RON=95 (<50 ppm S)	427	2 732	-	-	453	695	77	93	105	-	822	2 070	7 473	43,7 %		68 737	49,7 %
6	Gasolina sin plomo mín. RON=95 (<10 ppm S)	-	0	404	1 970	-	7	-	4 964	646	-	-	227	8 217	48,0 %		48 715	35,2 %
7	Gasolina sin plomo 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
8	Gasolina sin plomo 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	18	-	-	741	-	-	759	4,4 %		4 186	3,0 %

9	Gasolina sin plomo 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0 %		92	0.1 %
10	Gasolina sin plomo RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0 %		0	0.0 %
11	Gasolina sin plomo RON>=98 (<50 ppm S)	48	-	-	-	3	-	-	30	1	80	-	-	162	0.9 %		185	0.1 %
12	Gasolina sin plomo RON>=98 (<10 ppm S)	-	40	56	74	-	18	-	0	16	-	-	-	203	1.2 %		7 299	5.3 %
	Gasolina (normal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0 %		0	0.0 %
	Gasolina (<50 ppm S)	475	2 893	0	0	468	775	95	123	126	821	822	2 070	8 666	50.7 %		73 380	53.1 %
	Gasolina (<10 ppm S)	0	40	459	2 044	0	25	0	4 964	685	0	0	227	8 443	49.3 %		64 826	46.9 %
	Total gasolina	475	2 933	459	2 044	468	799	95	5 087	811	821	822	2 297	17 109	100.0 %		138 21	100 %
13	Gasóleo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0 %		0	0.0 %
14	Gasóleo(<50 ppm S)	418	4 769	201	-	896	1 136	110	339	323	1,366	2 228	3 849	15 635	51.1 %		140 42	57.9 %
15	Gasóleo(<10 ppm S)	-	0	246	2 408	37	137	-	10 976	631	-	-	555	14 991	48.9 %		101 93	42.1 %
	Total gasóleo	418	4 769	447	2 408	933	1 273	110	11 316	954	1,366	2 228	4 404	30 625	100.0 %		242 35	100 %