

RO

RO

RO



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 11.3.2011
COM(2011) 113 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**Calitatea benzinei și a motorinei folosite pentru transportul rutier în Uniunea
Europeană:**

**Cel de-al șaselea raport anual
(an de raportare 2007)**

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Calitatea benzinei și a motorinei folosite pentru transportul rutier în Uniunea Europeană: Cel de-al șaselea raport anual (an de raportare 2007)

REZUMAT

Directiva 98/70/CE¹ prevede specificații minime având în vedere considerente de sănătate și de mediu pentru carburanții care trebuie folosiți pentru vehicule echipate cu motor cu aprindere prin scânteie și motor cu combustie prin compresie. Calitatea carburanților este importantă din punctul de vedere al mediului deoarece influențează emisiile poluante ale motoarelor și, prin urmare, calitatea aerului. Calitatea carburanților influențează, de asemenea, facilitatea cu care constructorii reușesc să respecte limitele dorite de emisii de poluanți și de gaze cu efect de seră, precum și costurile pe care aceștia trebuie să le suporte în acest sens. Directiva 2003/17/CE², de modificare a Directivei 98/70/CE, prevede o reducere suplimentară a conținutului de sulf al benzinei și al motorinei.

Nerespectarea specificațiilor aplicabile carburanților poate determina o creștere a emisiilor (de exemplu, excesul de compuși oxigenați poate duce la creșterea emisiilor de NOx), deteriorarea motorului și a sistemelor de epurare a gazelor de eșapament (de exemplu, excesul de sulf poate deteriora catalizatorii), având drept consecință creșterea emisiilor de poluanți în aer. Pentru a garanta respectarea normelor de calitate în materie de carburanți prevăzute de directiva menționată anterior, statele membre trebuie să introducă sisteme de monitorizare a calității carburanților.

Articolul 8 din Directiva 98/70/CE prevede obligația Comisiei de a publica anual un raport privind calitatea carburanților în statele membre. Prezentul raport, al șaselea al Comisiei, sintetizează informațiile furnizate de statele membre pentru anul 2007 cu privire la calitatea benzinei și a motorinei, precum și la volumele comercializate. Toate statele membre, cu excepția Luxemburgului, au trimis rapoarte naționale pentru 2007.

Calitatea proiectării sistemelor de monitorizare ale statelor membre, nivelul de respectare a valorilor limită și calitatea informațiilor prezentate în rapoarte continuă să se amelioreze. Comisia va continua să monitorizeze conformitatea cu cerințele prevăzute de directivă și, dacă este cazul, va propune măsuri corespunzătoare și proporționale.

După cum s-a observat în 2006, deși reprezintă o proporție tot mai mare a sortimentelor și a vânzărilor de carburanți în toate statele membre, carburanții fără sulf³ nu sunt întotdeauna menționați pe etichete la benzinării. Există încă probleme considerabile și în ceea ce privește trimiterea la timp a rapoartelor de către unele state membre. De fapt, situația s-a înrăutățit în

¹ Directiva 98/70/CE privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului, JO L 350, 28.12.1998, p. 58.

² Directiva 2003/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 martie 2003 de modificare a Directivei 98/70/CE privind calitatea benzinelor și a motorinelor, JO L 76, 22.3.2003, p. 10.

³ Termenul „fără sulf” sau „zero sulf” corespunde unui conținut de sulf <10 ppm.

cazul acestor rapoarte trimise foarte târziu în raport cu anul trecut. Irlanda, Italia și Țările de Jos au prezentat rapoarte cu peste 3 luni întârziere, iar Regatul Unit și Malta, cu peste 7 luni întârziere. Luxemburgul nu a trimis niciun raport în 2007.

Monitorizarea calității carburanților în 2007 arată că specificațiile pentru benzină și motorină prevăzute de Directiva 98/70/CE sunt, în general, respectate; și de această dată au fost constatate doar puține depășiri. În cazul benzinei, principalii parametri pentru care s-au înregistrat depășiri sunt cifra octanică „research”/indicele octanic motor (COR/MON)⁴, presiunea vaporilor în perioada verii⁵ și distilarea/evaporarea la 100/150°C⁶. În cazul motorinei, principalii parametri pentru care s-au înregistrat depășiri au fost conținutul de sulf și punctul de distilare la 95%.

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. Informații detaliate cu privire la măsurile luate de statele membre, acolo unde sunt disponibile, sunt prezentate la capitolele referitoare la fiecare țară din raportul detaliat pentru 2007⁷. Comisia va continua să monitorizeze respectarea cerințelor directivei cu privire la calitatea carburanților.

Conținutul mai scăzut de sulf contribuie la reducerea poluării atmosferice și la introducerea de noi tehnologii în domeniul motoarelor. După cum se poate observa în Tabelul 1, în 2007 conținutul mediu de sulf este cu mult mai redus decât cel raportat în 2004, dar nu a scăzut mult față de 2005. Ponderele carburanților fără sulf și a celor cu conținut redus de sulf⁸ a crescut în perioada 2001-2005, când a devenit obligatoriu ca toți carburanții să aibă un conținut redus de sulf și ca în toate statele membre să fie introduși carburanți fără sulf.

⁴ Cifra octanică „research” (COR) este o măsură cantitativă a raportului maxim de compresie la care benzina poate fi folosită într-un motor, fără ca o parte a amestecului să se autoaprindă în motor. Autoaprinderea duce la un consum excesiv de carburant și la o creștere a emisiilor de compuși organici volatili și a emisiilor de monoxid de carbon.

⁵ Presiunea vaporilor este o măsură a predilecției carburantului de a se evapora. Este reglementată pentru perioada de vară, deoarece temperaturile din această perioadă a anului pot cauza emisii ridicate de compuși organici volatili care sunt precursorii ozonului troposferic. Depășirile vor avea drept rezultat creșterea emisiilor de compuși organici volatili.

⁶ Parametrul de distilare stabilește proporția de carburant care se evaporă la 100°C și la 150°C, și limitează gama compușilor mai ușori care pot fi amestecați cu benzina. Depășirile ar putea cauza formarea de obturatoare de vapori și probleme de motricitate.

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

⁸ Termenul de „conținut redus de sulf” corespunde unui conținut de sulf <50 ppm.

Tabelul 1: Tendința anuală a conținutului mediu de sulf al benzinei și al motorinei

UE	Conținut mediu de sulf, ppm							UE15	UE12
	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2007***	2007
Carburan t/an									
<i>Benzină</i>	68	51	37	38	19	18	18	18	18
<i>Motorină</i>	223	169	125	113	25	22	23	23	24

*Cu excepția Franței, care nu a trimis niciun raport pentru perioada 2003-2005. Țările UE10 au aderat în 2004.

** Cu excepția Maltei, care nu a trimis raportul pentru 2006.

***Cu excepția Luxemburgului, care nu a trimis niciun raport în 2007.

Sistemele naționale de monitorizare a calității carburanților continuă să fie foarte diferite. Cu toate acestea, se așteaptă ca dispozițiile directivei să promoveze o omogenitate mai mare și să îmbunătățească calitatea raportării.

2. INTRODUCERE

Specificațiile aplicabile benzinei și motorinei vândute în Uniunea Europeană sunt stabilite în anexele la Directiva 98/70/CE. Începând de la 1 ianuarie 2005, se aplică doar un singur set de specificații privind carburanții. Directiva prevede obligația statelor membre de a prezenta sinteze privind calitatea carburanților vânduți pe teritoriile lor. Începând din 2004, statele membre trebuie să prezinte rapoarte cu privire la monitorizarea efectuată în conformitate cu standardul european EN 14274⁹ sau cu sisteme de fiabilitate echivalentă. Articolul 8 din Directiva 98/70/CE, astfel cum a fost modificat de articolul 1 alineatul (5) din Directiva 2003/17/CE, prevede obligația Comisiei de a difuza rezultatele rapoartelor privind calitatea carburanților prezentate de statele membre. În conformitate cu această obligație, prezentul raport, al șaselea al Comisiei, sintetizează datele pentru 2007 privind calitatea benzinei și a motorinei, precum și volumele vândute în UE. Rapoartele pentru anii anteriori pot fi găsite pe paginile web ale Comisiei¹⁰.

3. SISTEMELE DE MONITORIZARE NAȚIONALĂ

Modificările aduse formatului de raportare prevăzut de Decizia 2002/159/CE a Comisiei și de standardul european EN 14274: 2003, evidențiate în modelul de tabel Excel pentru raportare, au sporit utilitatea informațiilor și au facilitat analiza tendințelor din UE. În majoritatea cazurilor, calitatea proiectării sistemelor de monitorizare ale statelor membre, nivelul de respectare a valorilor limită și calitatea informațiilor prezentate în rapoarte continuă să se amelioreze. Cu toate acestea, mai sunt necesare îmbunătățiri într-o serie de sectoare cheie, sintetizate după cum urmează:

Unele state membre au prezentat rapoarte cu întârziere; Regatul Unit și Malta au întârziat cu mai mult de 7 luni, iar Irlanda, Italia și Țările de Jos, cu mai mult de 3 luni. Aceste state sunt încurajate să-și prezinte rapoartele la timp pentru a evita subminarea eforturilor celorlalte state.

Mai multe state membre nu efectuează o eșantionare suficientă pentru fiecare carburant sau nu prelevă un număr suficient de eșantioane de la benzinării (spre deosebire de depozite sau rafinării). Figura 2 oferă o sinteză a ratei eșantionării în cadrul UE în 2007.

În cazul în care statele membre utilizează propriile sisteme naționale, acestea trebuie descrise amănunțit. Descrierea respectivă ar trebui să demonstreze echivalența sistemului de monitorizare cu standardul EN 14274: 2003 din perspectiva fiabilității statistice. Această descriere nu a fost încă furnizată în majoritatea cazurilor pentru perioada de monitorizare 2004-2007 și trebuie furnizată în viitor.

În cazul în care se utilizează modelul statistic C prevăzut de standardul EN 14274, statele membre ar trebui să prezinte o motivație clară a utilizării acestuia. În cazul mai multor state

⁹ EN 14274:2003 – Carburanți pentru autovehicule - Evaluarea calității benzinei și motorinei – Sistemul de monitorizare a calității carburanților (FQMS).

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

membre, se pare că ar fi mai potrivit să se utilizeze modelul A sau B.

Carburanții fără sulf trebuie menționați clar pe etichete pentru ca toți consumatorii să aibă posibilitatea de a alege acest tip de carburanți. În unele state membre, conținutul de sulf nu apare clar pe etichete la benzinării. Întocmirea de rapoarte privind etichetarea ar putea ajuta industria autovehiculelor să câștige încredere în disponibilitatea carburanților fără sulf, astfel încât vehiculele care funcționează numai pe bază de carburanți fără sulf să fie introduse pe o scară mai largă.

De asemenea, pentru statele membre care nu fac încă acest lucru, ar putea fi util să raporteze separat rezultatele analizelor conținutului de sulf al carburanților cu conținut redus de sulf și al celor fără sulf, pentru a aduce o confirmare suplimentară a calității carburanților fără sulf.

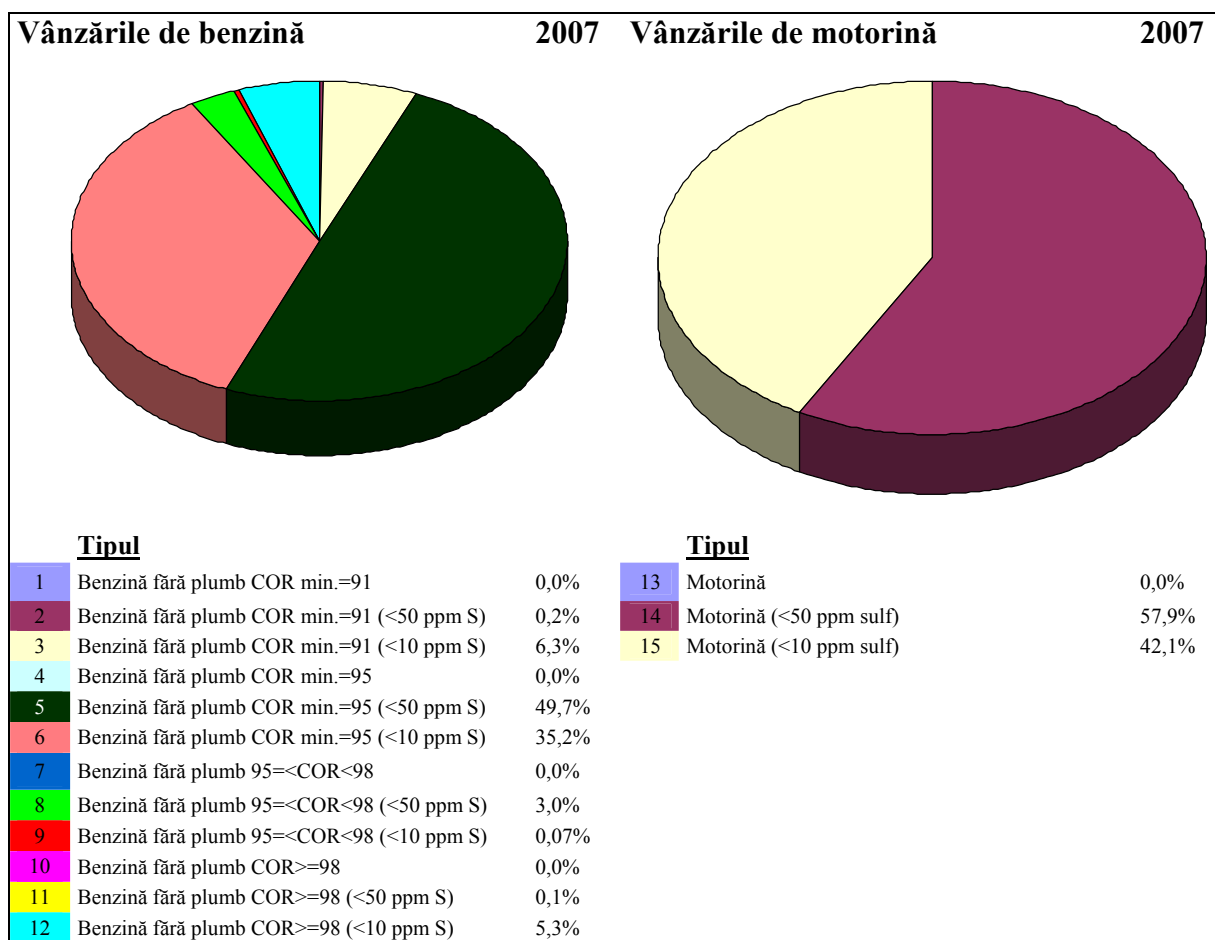
4. RAPORTARE 2007

4.1 Calitatea și volumul carburanților

În prezent, în UE, se vinde numai benzină și motorină cu conținut redus de sulf sau fără sulf. Benzina cu conținut redus de sulf a reprezentat 53%, iar benzina fără sulf 47% din cantitatea totală de benzină vândută. În ceea ce privește motorina, proporțiile echivalente au fost de 58% și respectiv 42% din vânzări.

Gama de sortimente de carburanți cu COR și a celor cu conținut de sulf disponibili în întreaga UE a scăzut în 2005, odată cu introducerea noii limite obligatorii de <50 ppm a conținutului de sulf. În 2007, cele mai mari vânzări de benzină s-au înregistrat în cazul benzinei cu COR 95 (85%, din care 50% cu conținut redus de sulf și 35% fără sulf); a se vedea Figura 1 și tabelul din anexă pentru informații detaliate per stat membru.

Figura 1: Vânzările de carburanți în UE pe tip de carburant în 2007 (%)



Ca și în perioada 2001-2006, Franța, Germania, Italia, Spania și Regatul Unit au înregistrat cele mai mari vânzări de carburanți în 2007 (Figura 3). Vânzările de motorină sunt predominante în aproape toate statele membre, însă nivelul lor relativ în raport cu cel al vânzărilor de benzină variază considerabil.

Vânzările din statele membre ale UE-12 au atins 12,4% și, respectiv, 12,6% din vânzările totale de benzină și motorină din UE (față de 10,1% și respectiv 9,9%, în UE-10 în 2006). Ponderea sortimentelor de benzină și motorină fără sulf vândute în UE-10 (49% și, respectiv, 49%) este mai mare în comparație cu UE-15 (46% și, respectiv, 41%).

Începând din 2001, s-a înregistrat o creștere a omogenității în ceea ce privește numărul calităților de carburant care au fost declarate ca fiind disponibile în UE (figura 4). În 2007, în fiecare stat membru sunt disponibile, în general, 2-3 sortimentele de benzină, în principal datorită diferitelor niveluri octanice (categoria COR). Cu toate acestea, în unele cazuri apar sortimente fără sulf.

Statele membre nu sunt obligate să treacă în totalitate la carburanți fără sulf până în 2009. Cu toate acestea, Danemarca, Finlanda, Germania, Ungaria, Țările de Jos și Suedia au introdus deja exclusiv sortimente de carburanți fără sulf în 2007. De asemenea, Austria și Estonia au trecut complet la benzina fără sulf (a se vedea Figurile 5 și 6). În Suedia, practic, toată motorina este fără sulf din 1999, iar în Germania aceasta este disponibilă din 2003.

Mai multe state membre trebuie încă să introducă carburanții fără sulf marcați separat (și etichetați). S-a constatat că, în cazul anumitor sortimente de carburanți, conținutul mediu de sulf era mai mic de 10 ppm, deși carburanții au fost comercializați ca având conținut redus de sulf (< 50 ppm), după cum se poate vedea în Figura 7. Astfel, în aceste țări se pare că se vând carburanți fără sulf, deși aceștia nu sunt menționați ca atare pe etichete. În plus, unele state membre nu au furnizat suficiente informații pentru a se putea aprecia dacă carburanții fără sulf sunt disponibili „pe o arie echilibrată din punct de vedere geografic”, în conformitate cu directiva.

Figura 2: Rata eșantionării practicate în cadrul monitorizării calității carburanților în întreaga UE în 2007 (numărul mediu de eșantioane per sortiment de carburant)

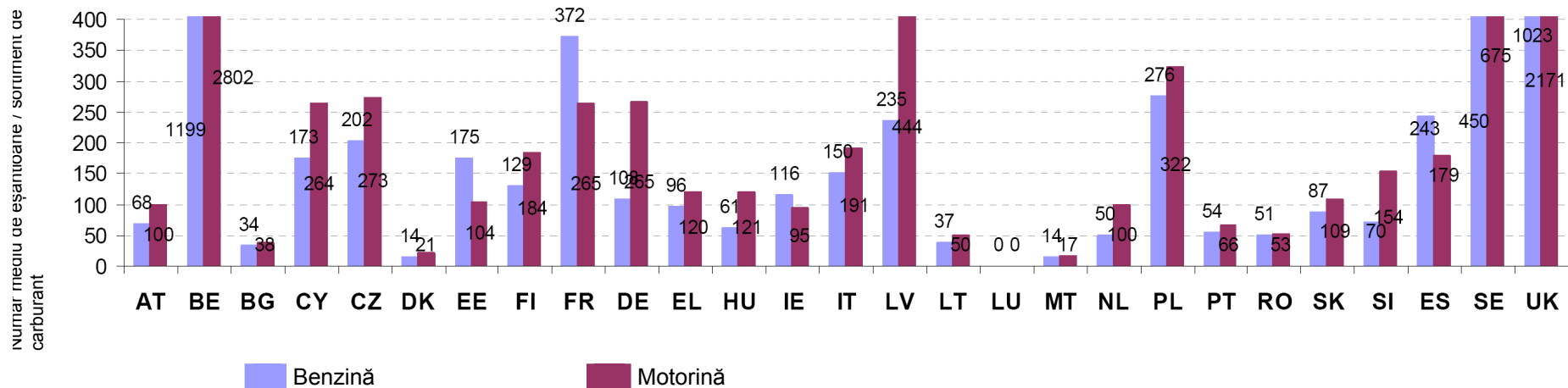
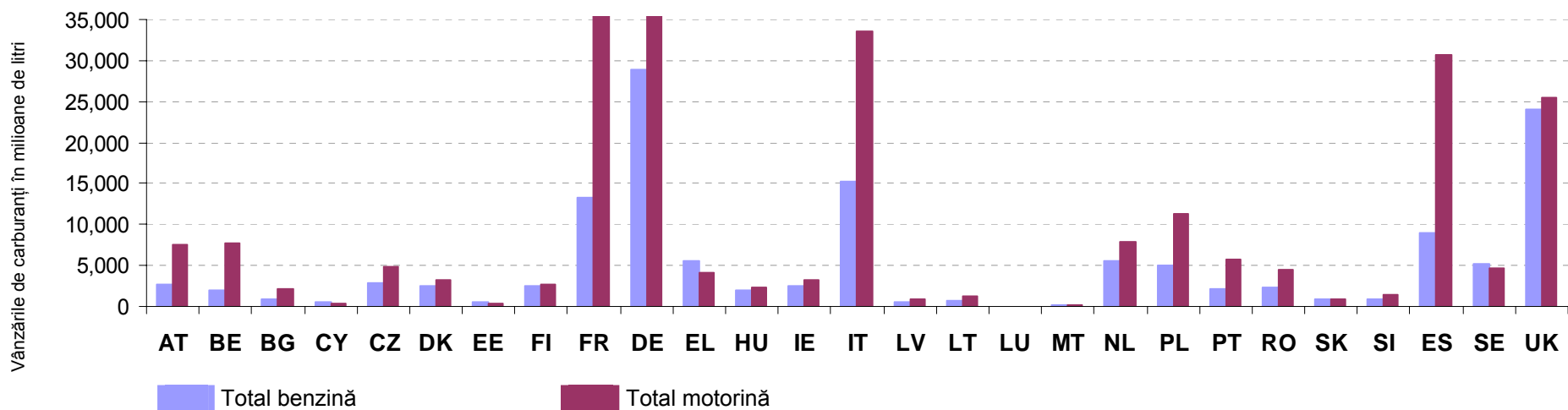


Figura 3: Vânzările naționale de carburanți în 2007, per sortiment de carburant, în întreaga UE (în milioane de litri)



Note: Fără Luxemburg, care nu a transmis raportul pentru 2007.

Figura 4: Numărul sortimentelor de carburanți disponibile la nivel național în UE în 2007

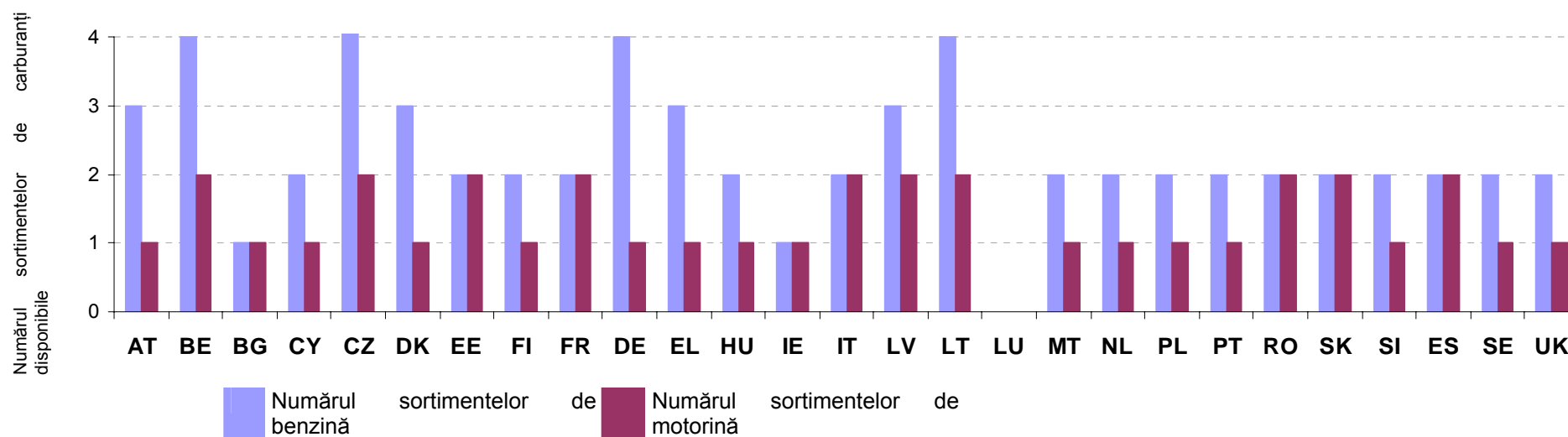
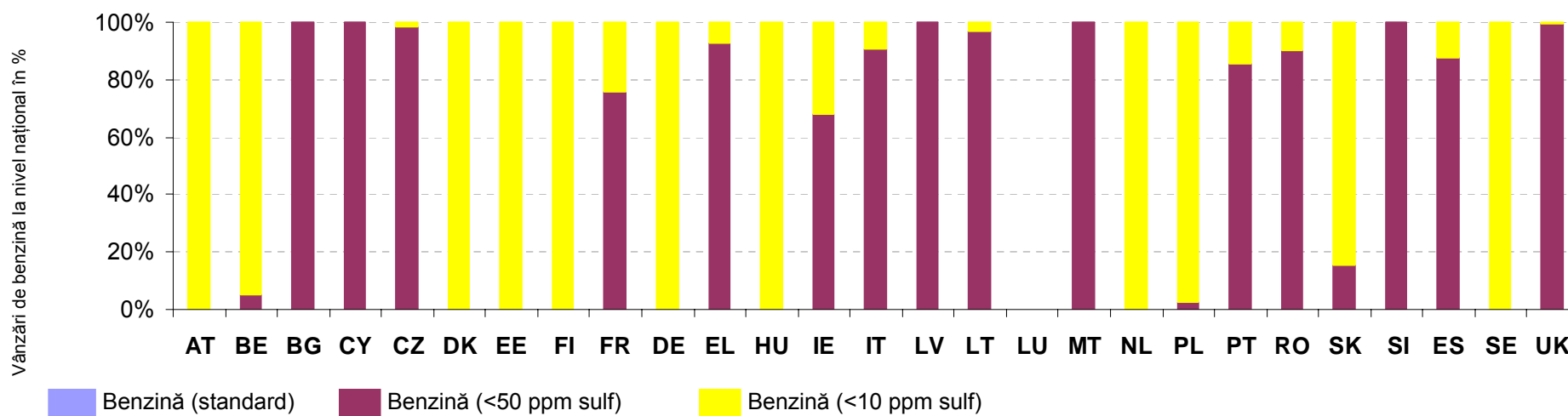


Figura 5: Vânzările naționale de sortimente de benzină cu conținut redus de sulf în UE, în 2007 (%)



Note: Fără Luxemburg, care nu a transmis raportul pentru 2007.

Figura 6: Vânzările naționale de sortimente de motorină cu conținut redus de sulf în UE, în 2007 (%)

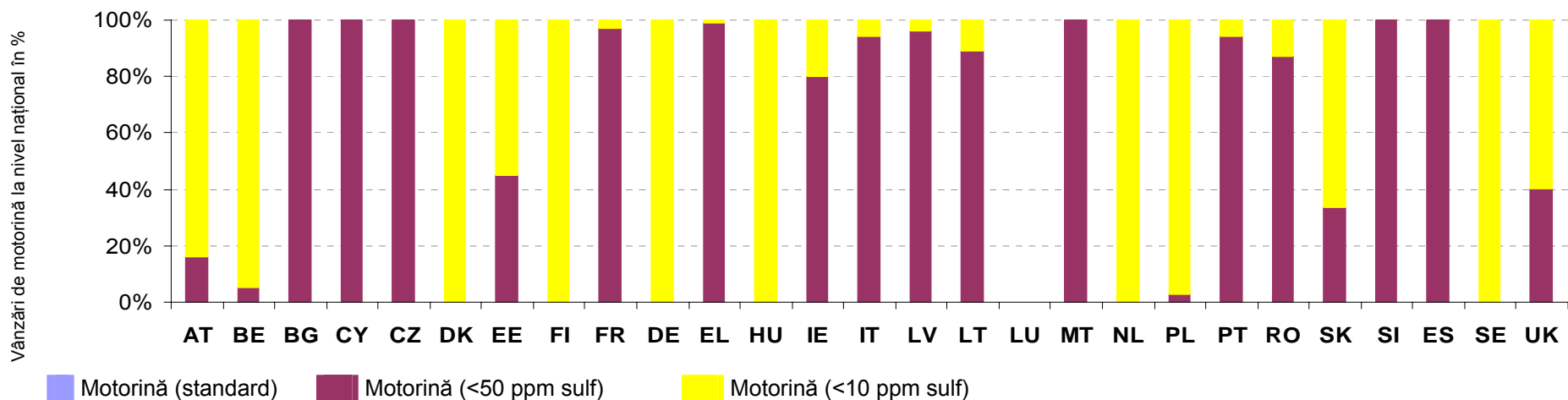
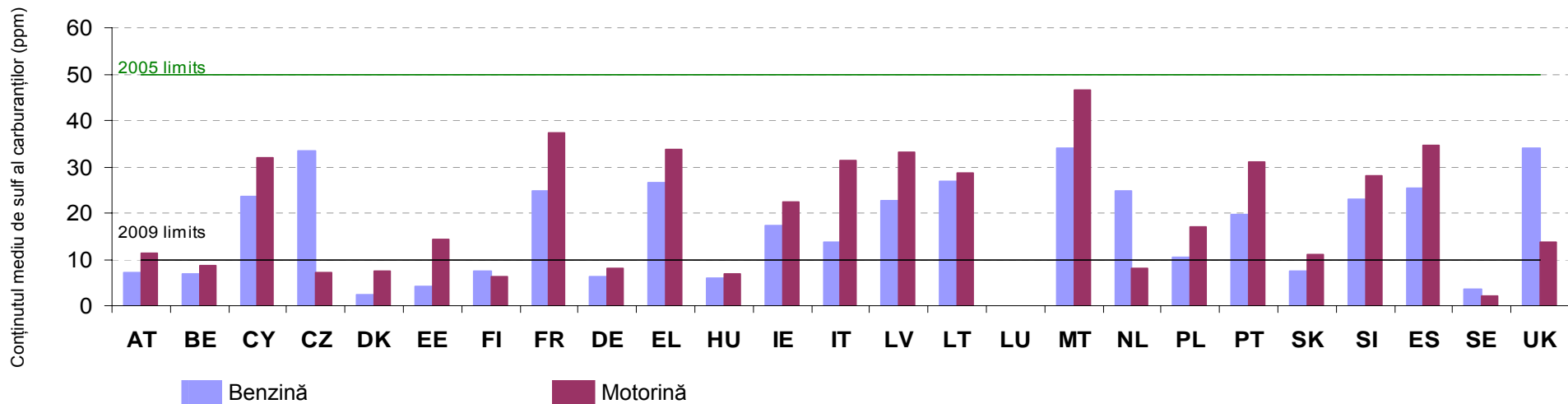


Figura 7: Conținutul mediu de sulf al benzinei și al motorinei în UE în 2007 (%)



Note: Fără Luxemburg, care nu a transmis raportul pentru 2007.

4.2 Conformitatea cu Directiva 98/70/CE în 2007

Tabelul 2 sintetizează modul în care statele membre au respectat Directiva 98/70/CE în 2007 și prezintă atât rezultatele analizei eșantioanelor în raport cu valorile limită, cât și nivelul de conformitate al formatului și al conținutului raportării. Ca și în perioada 2001-2006, unele state membre au prezentat informații incomplete și/sau cu întârziere, ceea ce a afectat calitatea evaluării conformității. Prin urmare, acolo unde necesar, Comisia va conlucra cu statele membre în vederea ameliorării modului de raportare.

În temeiul articolului 9a, responsabilitatea pentru stabilirea sancțiunilor aplicabile încălcării dispozițiilor directivei le revine statelor membre. Informațiile referitoare la eventualele măsuri luate de statele membre cu privire la nerespectarea valorilor limită sunt incluse, dacă au fost furnizate, în capitolele consacrate fiecărei țări în parte din raportul detaliat pentru anul 2007¹¹.

Șapte state membre au respectat toate valorile limită atât pentru benzină, cât și pentru motorină (față de 8 state în 2006). Nouăsprezece state membre au prezentat, de asemenea, un raport complet respectând toți parametri de monitorizare specificați în directivă. Ca urmare a măsurilor de monitorizare aplicate, Belgia efectuează o eșantionare mult mai amplă decât alte state membre. În consecință, simpla agregare a acestor valori cu rezultatele monitorizării din alte state membre ar determina denaturarea rezultatelor și disimularea tendințelor la nivelul întregii UE. Având în vedere acest aspect, depășirile și eșantioanele Belgiei sunt excluse de la analiza depășirilor prezentată mai jos¹².

În ceea ce privește benzina, 17 state membre (8 din UE-15) au raportat cel puțin un eșantion de benzină care nu era conform cu prevederile Directivei 98/70/CE, față de 16 state membre în 2006 (8 din UE-15). Dintre aceștia, principalii parametri care ridicau probleme erau, din nou, cifra octanică „research”/indicele octanic motor (COR/MON, 68 de eșantioane), presiunea vaporilor în perioada verii (DVPE, 43 de eșantioane) și distilarea-evaporarea la 100/150°C (14 eșantioane).

Aceasta reprezintă o creștere atât a numărului cât și a ponderii eșantioanelor neconforme de benzină în statele membre ale UE-15 și UE-12. În statele membre ale UE-15, ponderea eșantioanelor care au depășit valorile limită aproape că s-a dublat de la 0,55% în 2006, la 1,0% în 2007. Această creștere ar putea fi, în primul rând, consecința măririi numărului de eșantioane care au depășit valorile limită pentru „alți” parametri¹³. În statele membre ale UE-12 ponderea eșantioanelor care au depășit valorile limită a crescut de la aproximativ 2% în 2006 la 3,5% în 2007, în principal din cauza eșantioanelor care au depășit valorile limită pentru COR/MON.

În ceea ce privește motorina, 12 state membre (4 din UE-15) au raportat cel puțin un eșantion care nu era conform cu prevederile Directivei 98/70/CE, față de 10 în 2006 (3 din UE-15). În

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

¹² Raportul detaliat de monitorizare pentru 2007 conține o serie de erori în ceea ce privește modul în care a fost realizată această ajustare. În consecință, ponderea eșantioanelor care au depășit valorile limită a fost calculată greșit în raportul detaliat pentru 2007 și în rapoartele detaliate pentru anii precedenți. Ratele de depășire de mai jos reprezintă versiunea corectată a celor din raportul detaliat, iar corectarea erorii de calcul se va face începând cu raportul detaliat pentru 2008.

¹³ Categoria „alți” parametri cuprinde compușii aromatici, compușii oxigenați și conținutul de plumb.

acest context, principalii parametri vizati au fost conținutul de sulf (28 de eșantioane) și punctul de distilare la 95% (11 eșantioane).

Numărul depășirilor valorilor limită pentru motorină au crescut în 2007 în statele membre ale UE-15. Cu toate acestea, ponderea eșantioanelor care au depășit valorile limită rămâne inferioară celei constatate înainte de 2006. În 2005, statele membre ale UE-10 s-au confruntat cu o anumită problemă legată de conținutul de sulf, din cauza introducerii, la începutul anului respectiv, a nivelului obligatoriu de <50 ppm. Se pare că această problemă a fost rezolvată, întrucât statele membre ale UE-12 au menținut nivelul mai scăzut de depășiri constat în 2006.

Tabelul 2: Sinteză privind gradul de conformitate cu Directiva 98/70/CE în statele membre pentru anul de raportare 2007.

Stat membru	Nerespectarea valorii limită ⁽¹⁾ (limite de fiabilitate 95%) (eșantioane neconforme / număr total de eșantioane)		Raportare incompletă (numărul parametrilor nemăsurați / total)		Rapoarte trimise cu întârziere (data limită 30.6.2008) (2)	Observații
	Benzină	Motorină	Benzină	Motorină		
Austria		2 / 100			<1 lună	(1)
Belgia	39 / 4795	39 / 5604	2 / 18	1 / 4	<2 luni	(2) (3)
Bulgaria	8 / 34	2 / 38	5 / 18	2 / 5		(20) (21)
Cipru	2 / 346	2 / 264	1 / 17		<4 luni	(10) (11)
Republica Cehă	43 / 1008	7 / 545				
Danemarca					<1 lună	
Estonia	17 / 350					(12) (13)
Finlanda		1 / 184				(4)
Franța	44 / 744					(4)
Germania					<3 luni	
Grecia					<1 lună	(4)
Ungaria	2 / 121					
Irlanda	5 / 116				<4 luni	(5)
Italia	9 / 299	5 / 382	5 / 13		<4 luni	(6) (4)
Letonia	2 / 705	1 / 888			<1 lună	(14) (15)
Lituania						
Luxemburg						(24)
Malta	3 / 28	3 / 17			<12 luni	(16) (17)
Țările de Jos	5 / 100		1 / 17		<4 luni	(4)
Polonia	30 / 551	2 / 322				(18)
Portugalia			3 / 15		<1 lună	
România	5 / 101	15 / 105				(22) (23)
Slovacia	17 / 174					(19)
Slovenia	5 / 139	2 / 154			<1 lună	
Spania						
Suedia			7 / 11			(7) (8)
Regatul Unit	1 / 2046				<12 luni	(9)
Număr de țări	17	12	7	2	14	

Observații detaliate cu privire la acest tabel pot fi consultate la pagina 197 din raportul detaliat pentru 2007

5. CONCLUZII

Calitatea carburanților este importantă din punctul de vedere al mediului, deoarece aceasta influențează emisiile de poluanți ale motoarelor și, deci, calitatea aerului, precum și ușurința cu care constructorii reușesc să respecte limitele de emisii de poluanți și de gaze cu efect de seră, precum și costurile pe care trebuie să le suporte în acest sens. Monitorizarea calității carburanților în 2007 arată că specificațiile pentru benzină și motorină prevăzute de Directiva 98/70/CE sunt, în general, respectate, fiind constatate foarte puține depășiri. 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. Comisia va continua să monitorizeze conformitatea cu cerințele privind calitatea carburanților prevăzute de directivă și, dacă este cazul, va propune măsuri corespunzătoare și proporționale.

Ponderea carburanților fără sulf și a celor cu conținut redus de sulf a crescut în perioada 2001-2005. Conținutul mediu de sulf s-a stabilizat începând din 2005, când carburanții cu conținut redus de sulf au devenit obligatorii, iar carburanții fără sulf au fost introduși în întreaga Europă. Cu toate acestea, în mai multe state membre, carburanții fără sulf nu sunt încă întotdeauna menționați în mod corespunzător pe etichete la benzinării.

În lipsa etichetării, consumatorii nu au posibilitatea de a alege acești carburanți, fiind și mai puțin probabil că vor utiliza tehnologiile care funcționează pe bază de carburanți fără sulf. Acest lucru subminează valoarea disponibilității carburanților care respectă acest criteriu. Prin urmare, această absență a etichetării ar putea împiedica introducerea vehiculelor care utilizează tehnologii ce funcționează pe bază de carburanți fără sulf. În consecință, este posibil să nu fi fost exploatat întregul potențial disponibil de reducere a emisiilor de CO₂ din sectorul transportului rutier.

Întocmirea de rapoarte privind etichetarea ar putea ajuta industria autovehiculelor să câștige încredere în disponibilitatea acestui tip de carburant, astfel încât autovehiculele care funcționează numai pe bază de carburanți fără sulf să fie introduse pe o scară mai largă, ceea ce ar determina reducerea emisiilor de poluanți și de gaze cu efect de seră. De asemenea, statele membre au furnizat foarte puține informații cu privire la disponibilitatea geografică a carburanților fără sulf; majoritatea statelor membre au declarat doar că aceștia sunt disponibili pe scară largă, dar nu au furnizat nicio altă informație care să poată indica cu precizie această disponibilitate geografică.

Sistemele de monitorizare a calității carburanților stabilite la nivel național diferă considerabil și necesită mai multă uniformitate pentru a putea oferi rezultate transparente și comparabile. Implementarea Directivei 2003/17/CE a dus la o îmbunătățire a calității raportării, dat fiind că aceasta prevede obligația statelor membre de a prezenta rapoarte de monitorizare în conformitate cu noul standard european EN 14274 sau cu sisteme de fiabilitate echivalentă. Dacă statele membre nu raportează conform formatului EN 14274, trebuie să se prezinte o justificare în acest sens.

ANEXĂ: Vânzările de carburanți, pe tip de carburant, în UE în 2007 (în milioane de litri)

ID	Milioane de litri	Austria	Belgia	Danemarca	Finlanda	Franța	Germania	Grecia	Irlanda	Italia	Luxemburg	Țările de Jos	Portugalia	Spania	Suedia	Regatul Unit	UE15	UE15
	Sortiment de carburant	AT	BE	DK	FI	FR	DE	EL	IE	IT	LU	NL	PT	ES	SE	Regatul Unit	UE15	%
1	Benzină fără plumb COR min.=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
2	Benzină fără plumb COR min.=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0,0%
3	Benzină fără plumb COR min.=91 (<10 ppm S)	642	-	507	-	-	7,548	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,697	7,2%
4	Benzină fără plumb COR min.=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
5	Benzină fără plumb COR min.=95 (<50 ppm S)	-	71	-	-	10,145	-	4,744	1,680	13,816	0	-	-	7,917	-	22,890	61,264	50,6%
6	Benzină fără plumb COR min.=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	Benzină fără plumb 95=<COR<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
8	Benzină fără plumb 95=<COR<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	453	-	-	-	-	1,845	0	-	1,129	3,427	2,8%
9	Benzină fără plumb 95=<COR<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	92	0,1%
10	Benzină fără plumb COR>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
11	Benzină fără plumb COR>=98 (<50 ppm S)	-	23	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	23	0,0%
12	Benzină fără plumb COR>=98 (<10 ppm S)	76	435	11	209	3,210	824	401	-	-	-	166	305	1,137	322	-	7,096	5,9%
	Benzină (standard)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Benzină (<50 ppm sulf)	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%
	Benzină (<10 ppm sulf)	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 benzină	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	Motorină	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
14	Motorină (<50 ppm sulf)	1,132	387	-	-	38,461	-	4,131	2,558	31,573	0	-	5,491	30,773	-	10,285	124,790	58,9%
15	Motorină (<10 ppm sulf)	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 motorină	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	Milioane de litri	Cipru	Republica Cehă	Estonia	Ungaria	Letonia	Lituania	Malta	Polonia	Slovacia	Slovenia	Bulgaria	România	UE12	UE12	UE	UE
	Sortiment de carburant	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	BG	RO	UE12	%	UE	%
1	Benzină fără plumb COR min.=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
2	Benzină fără plumb COR min.=91 (<50 ppm S)	-	161	-	-	12	80	-	-	19	-	-	-	272	1,6%	272	0,2%
3	Benzină fără plumb COR min.=91 (<10 ppm S)	-	0	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	23	0,1%	8,720	6,3%
4	Benzină fără plumb COR min.=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
5	Benzină fără plumb COR min.=95 (<50 ppm S)	427	2,732	-	-	453	695	77	93	105	-	822	2,070	7,473	43,7%	68,737	49,7%
6	Benzină fără plumb COR min.=95 (<10 ppm S)	-	0	404	1,970	-	7	-	4,964	646	-	-	227	8,217	48,0%	48,715	35,2%

7	Benzină fără plumb 95=<COR<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
8	Benzină fără plumb 95=<COR<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	18	-	-	741	-	-	759	4,4%	4,186	3,0%
9	Benzină fără plumb 95=<COR<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	92	0,1%
10	Benzină fără plumb COR>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
11	Benzină fără plumb COR>=98 (<50 ppm S)	48	-	-	-	3	-	-	30	1	80	-	-	162	0,9%	185	0,1%
12	Benzină fără plumb COR>=98 (<10 ppm S)	-	40	56	74	-	18	-	0	16	-	-	-	203	1,2%	7,299	5,3%
	Benzină (standard)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	0	0,0%
	Benzină (<50 ppm sulf)	475	2,893	0	0	468	775	95	123	126	821	822	2,070	8,666	50,7%	73,380	53,1%
	Benzină (<10 ppm sulf)	0	40	459	2,044	0	25	0	4,964	685	0	0	227	8,443	49,3%	64,826	46,9%
	Total benzină	475	2,933	459	2,044	468	799	95	5,087	811	821	822	2,297	17,109	100,0%	138,21	100%
13	Motorină	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
14	Motorină (<50 ppm sulf)	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	Motorină (<10 ppm sulf)	-	0	246	2,408	37	137	-	10,976	631	-	-	555	14,991	48,9%	101,93	42,1%
	Total motorină	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%