

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.3.2011
COM(2011) 116 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**Qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union
européenne:
septième rapport annuel
(année de référence 2008)**

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne: septième rapport annuel (année de référence 2008)

SYNTHESE

La directive 98/70/CE¹ prévoit des spécifications minimales basées sur des critères sanitaires et environnementaux pour les carburants utilisés dans les véhicules équipés de moteur à allumage commandé ou de moteur à allumage par compression. La qualité des carburants est importante pour l'environnement, car elle a une incidence sur les émissions polluantes des moteurs et donc sur la qualité de l'air. Elle détermine également la facilité avec laquelle les constructeurs parviennent à respecter les limites souhaitées d'émission de polluants et de gaz à effet de serre, ainsi que les coûts qu'ils doivent supporter à cet effet. La directive 2003/17/CE² modifiant la directive 98/70/CE prévoit une réduction supplémentaire de la teneur en soufre de l'essence et du gazole. L'année 2008 est la dernière année où les carburants à teneur en soufre supérieure à 10 ppm étaient autorisés en vertu de la directive.

Le non-respect des spécifications applicables aux carburants peut entraîner une augmentation des émissions (par exemple, un excès de composés oxygénés peut accroître les émissions de NOx) et risque d'endommager les moteurs et les systèmes d'épuration des gaz d'échappement (par exemple, un excès de soufre peut endommager les catalyseurs), occasionnant une hausse des émissions de polluants atmosphériques. Afin de garantir le respect des normes de qualité imposées par la directive, les États membres doivent mettre en place des systèmes de surveillance de la qualité des carburants.

L'article 8 de la directive 98/70/CE prévoit que la Commission publie chaque année un rapport sur la qualité des carburants dans les États membres. Le présent rapport est le septième du genre. Il récapitule les informations fournies par les États membres concernant la qualité de l'essence et du gazole, et les volumes commercialisés, pour l'année 2008. Tous les États membres, à l'exception du Luxembourg qui n'avait déjà pas remis de rapport pour 2007, ont remis leur rapport national pour 2008.

La qualité de conception du système de surveillance des États membres continue de s'améliorer, de même que le degré de respect des valeurs limites et les informations communiquées dans les rapports. La Commission continuera à surveiller le respect des spécifications établies par la directive et proposera une action appropriée et proportionnée si cela s'avère nécessaire.

¹ Directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350 du 28.12.1998, p. 58).

² Directive 2003/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 mars 2003 modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel (JO L 76 du 22.3.2003, p. 10).

Comme cela avait déjà été précisé en 2006 et en 2007, les carburants sans soufre³ ne sont pas toujours étiquetés à la pompe, bien qu'ils représentent une proportion de plus en plus importante des qualités et des ventes de carburant dans les États membres. On constate toujours d'importants problèmes de retard dans la remise des rapports. Quatorze États membres ont remis leur rapport hors délai, quoiqu'avec un retard inférieur à un mois pour dix d'entre eux. Malte a remis son rapport avec sept mois de retard, l'Allemagne avec cinq mois, le Royaume-Uni avec quatre mois, et l'Espagne avec trois mois de retard. Comme c'était le cas en 2007, le Luxembourg n'a pas remis de rapport pour 2008.

La surveillance de la qualité des carburants en 2008 montre que les spécifications définies pour l'essence et le gazole par la directive 98/70/CE sont généralement respectées. Cette année-là encore, peu de dépassements ont été constatés. Dans le cas de l'essence, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été détectés sont l'indice d'octane recherche/moteur (RON/MON)⁴, la pression de vapeur⁵ en été et la distillation/évaporation à 100/150 °C⁶. Une augmentation du nombre d'échantillons dépassant les valeurs limites de teneur en soufre a également été constatée. Pour ce qui est du gazole, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été enregistrés sont la teneur en soufre, le point de distillation à 95 % et l'indice de cétane.

Étant donné que les dépassements sont relativement rares et que la plupart des États membres prennent des mesures afin de retirer de la vente les carburants non conformes, la Commission n'a pas connaissance des éventuelles incidences négatives de ces dépassements sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs. Cependant, la Commission encourage les États membres à continuer à prendre des mesures pour garantir le respect de toutes les spécifications afin que de tels problèmes ne surviennent pas dans le futur. Les mesures prises par les États membres sont détaillées, le cas échéant, dans les chapitres consacrés à chaque pays du rapport détaillé portant sur l'année 2008⁷. La Commission continuera à superviser le respect des spécifications établies par la directive pour la qualité des carburants.

Une basse teneur en soufre favorise la réduction de la pollution atmosphérique et les progrès de la technologie des moteurs. La teneur moyenne en soufre a diminué en 2008 et est sensiblement inférieure au niveau indiqué en 2004, comme le montre le tableau 1. Il s'agit de la diminution la plus importante depuis 2005, date à laquelle les carburants pauvres en soufre⁸ sont devenus obligatoires et où les carburants sans soufre ont été introduits dans l'UE. L'année 2008 est la dernière année où les carburants pauvres en soufre étaient autorisés en

³ L'expression «sans soufre» correspond à une teneur en soufre inférieure à 10 ppm.

⁴ L'indice d'octane recherche (RON) est une mesure quantitative du taux de compression maximal auquel l'essence peut être utilisée dans un moteur sans qu'une partie du mélange ne s'enflamme de manière spontanée dans le moteur. L'auto-allumage entraîne une consommation excessive de carburant et une augmentation des émissions de composés organiques volatils et de monoxyde de carbone.

⁵ La pression de vapeur mesure la propension du carburant à s'évaporer. Elle est réglementée en été, car les températures élevées à cette époque de l'année peuvent entraîner de fortes émissions de composés organiques volatils, qui sont un précurseur de l'ozone troposphérique. Les dépassements se soldent par une augmentation des émissions de composés organiques volatils.

⁶ Le paramètre de distillation détermine la proportion de carburant qui s'évapore à 100 °C et à 150 °C. Ce paramètre limite la gamme de composants plus légers pouvant être mélangés à l'essence. Les dépassements pourraient entraîner la formation de poches de vapeur et créer des problèmes de motricité.

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

⁸ L'expression «pauvre en soufre» correspond à une teneur en soufre inférieure à 50 ppm.

vertu de la directive. La diminution de la teneur moyenne en soufre peut dès lors s'expliquer par le fait que les États membres se préparaient à respecter la valeur limite fixée pour 2009, inférieure à 10 ppm.

Tableau 1: Évolution annuelle de la teneur moyenne en soufre de l'essence et du gazole

UE	Teneur moyenne en soufre, en ppm								UE-15	UE-12
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007*	2008	2008*	2008
Carburant / année			*	*	*	**	**	***	**	
<i>Essence</i>	68	51	37	38	19	18	18	14	14	15
<i>Gazole</i>	223	169	125	113	25	22	23	18	18	23

* Sans la France, qui n'a pas remis de rapport pour 2003, 2004 et 2005. Les données des États membres de l'UE-10 sont incluses depuis 2004.

** Sans Malte, qui n'a pas remis de rapport pour 2006.

*** Sans le Luxembourg, qui n'a pas remis de rapport pour 2007 et 2008.

Les systèmes nationaux de surveillance de la qualité des carburants sont encore très disparates. Les dispositions de la directive devraient cependant concourir à leur harmonisation et contribuer à l'amélioration de la qualité des rapports.

2. INTRODUCTION

Les annexes de la directive 98/70/CE établissent les spécifications applicables à l'essence et au gazole commercialisés dans l'Union européenne. Depuis le 1^{er} janvier 2005, une seule série de spécifications s'applique. La directive impose aux États membres de présenter des synthèses relatives à la qualité des carburants commercialisés sur leur territoire. À compter de 2004, les États membres doivent établir leurs rapports de surveillance conformément à la norme européenne EN 14274⁹ ou à des systèmes présentant un niveau de fiabilité équivalent. L'article 8 de la directive 98/70/CE, modifié par l'article 1^{er}, paragraphe 5, de la directive 2003/17/CE, prévoit que la Commission diffuse les résultats des rapports nationaux sur la qualité des carburants. Conformément à cette exigence, le présent rapport de la Commission fait le point sur la qualité de l'essence et du gazole, ainsi que sur les volumes commercialisés, dans l'UE pour l'année 2008. Les rapports des années précédentes peuvent être consultés sur les pages web de la Commission¹⁰.

3. SYSTEMES DE SURVEILLANCE NATIONAUX

Les révisions du formulaire de présentation des données établi par la décision 2002/159/CE de la Commission et par la norme européenne EN 14274: 2003, qui transparaissent dans le tableau Excel, ont renforcé l'utilité des informations et facilité l'analyse des tendances de l'UE. Dans la plupart des cas, la qualité de conception du système de surveillance, le respect des valeurs limites, ainsi que les informations communiquées dans les rapports continuent à

⁹ EN 14274:2003 – Carburants pour automobiles – Évaluation de la qualité de l'essence et du combustible pour moteur diesel (gazole) – Système de suivi de la qualité des carburants (FQMS).

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

s'améliorer. Cependant, il reste quelques domaines clés à corriger, qui peuvent se résumer comme suit:

Certains États membres ont remis leur rapport en retard. L'Allemagne, l'Espagne, Malte et le Royaume-Uni ont remis le leur avec plus de trois mois de retard. Ils sont encouragés à remettre leur rapport dans les délais afin de ne pas compromettre les efforts des autres États membres.

Plusieurs États membres n'effectuent pas un échantillonnage suffisant pour tous les carburants ou ne prélèvent pas suffisamment d'échantillons dans les stations-service (par opposition aux dépôts ou raffineries). Les prélèvements dans les dépôts ou raffineries devraient être effectués *en complément* du nombre minimal d'échantillons requis dans les stations-service.

Lorsque les États membres utilisent leurs propres systèmes nationaux, ceux-ci doivent être décrits en détail. Cette description devrait montrer l'équivalence du système de surveillance en matière de fiabilité statistique avec la norme EN 14274: 2003. Elle n'a *toujours* pas été fournie, dans la plupart des cas, pour la surveillance portant sur la période 2004 à 2008 et elle doit l'être dans le futur.

Lorsque le modèle statistique C de la norme EN 14274 est utilisé, les États membres doivent fournir une raison précise justifiant son utilisation. Plusieurs États membres semblent préférer utiliser les modèles A ou B.

Il est nécessaire que les carburants sans soufre soient clairement étiquetés afin que les consommateurs aient la possibilité de choisir ce type de carburant. Dans certains États membres, la teneur en soufre n'est pas clairement indiquée à la pompe. À compter de 2009, cet étiquetage ne sera plus nécessaire puisque tous les carburants devront alors être de qualité sans soufre.

Étant donné que l'année 2008 est la dernière année où des carburants à teneur en soufre supérieure à 10 ppm devaient être disponibles dans l'UE, les États membres auraient pu établir séparément les données relatives aux ventes et aux échantillons, en fonction de la teneur en soufre. Cependant, certains États membres ne l'ont pas fait.

Les rapports des États membres sont évalués en tenant compte de la saison afin d'assurer la comparabilité des synthèses à l'échelle de l'UE. Si un État membre a choisi une autre saison que celle spécifiée, il est souhaitable que des informations appropriées soient fournies dans l'annexe nationale du rapport de surveillance de la qualité des carburants.

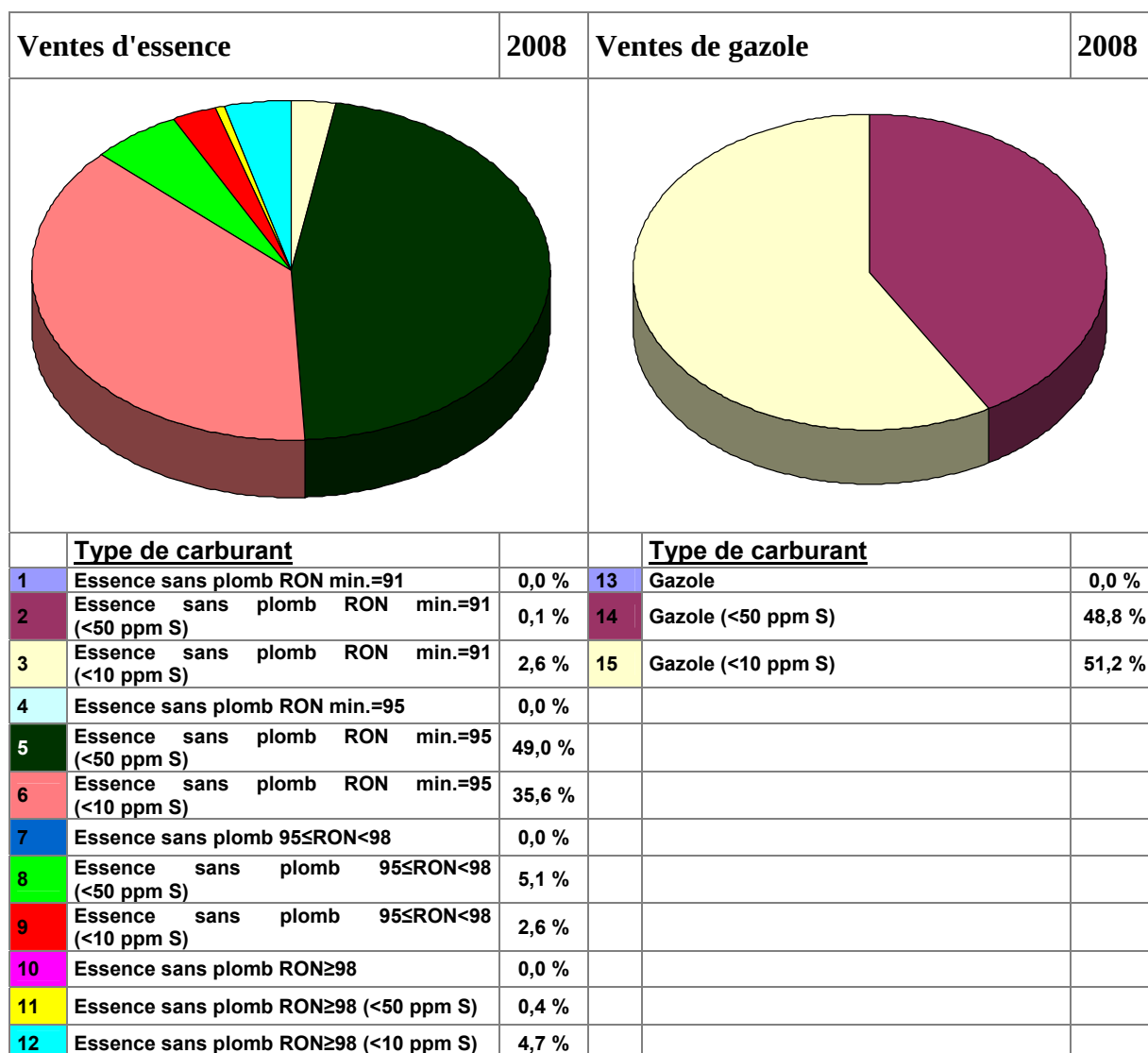
4. RAPPORTS 2008

4.1 Qualités et volumes des carburants

Toutes les ventes d'essence et de gazole dans l'UE sont désormais constituées de carburants pauvres en soufre et de carburants sans soufre. Sur les ventes totales d'essence, 55 % correspondent à la qualité pauvre en soufre et 45 % à la qualité sans soufre (teneur en soufre inférieure à 10 ppm). Pour ce qui est du gazole, ces proportions s'élèvent respectivement à 49 % et 51 % des ventes.

La gamme des carburants RON et des teneurs en soufre disponibles dans l'UE s'est resserrée en 2005 avec la nouvelle valeur limite obligatoire de moins de 50 ppm pour le soufre. Le carburant RON 95 représentait la plus grande partie des ventes d'essence en 2008 (84 % du total, dont 46 % d'essence pauvre en soufre et 38 % d'essence sans soufre). Le graphique 1 et le tableau en annexe donnent tous les détails pour chaque État membre.

Graphique 1: Ventes de carburants en 2008 dans l'UE, par type de carburant (en %)



Comme pour la période 2001 à 2007, ce sont l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Italie et le Royaume-Uni qui ont enregistré les plus fortes ventes de carburant en 2008 (graphique 3). Les ventes de gazole prédominent dans presque tous les États membres, mais leur niveau relatif par rapport à celui des ventes d'essence varie de façon significative.

Les ventes d'essence et de gazole dans l'UE-12 ont représenté respectivement 14,0 % et 15,8 % des ventes de carburants dans l'UE (contre respectivement 12,4 % et 12,6 % en 2007, soit une augmentation notable).

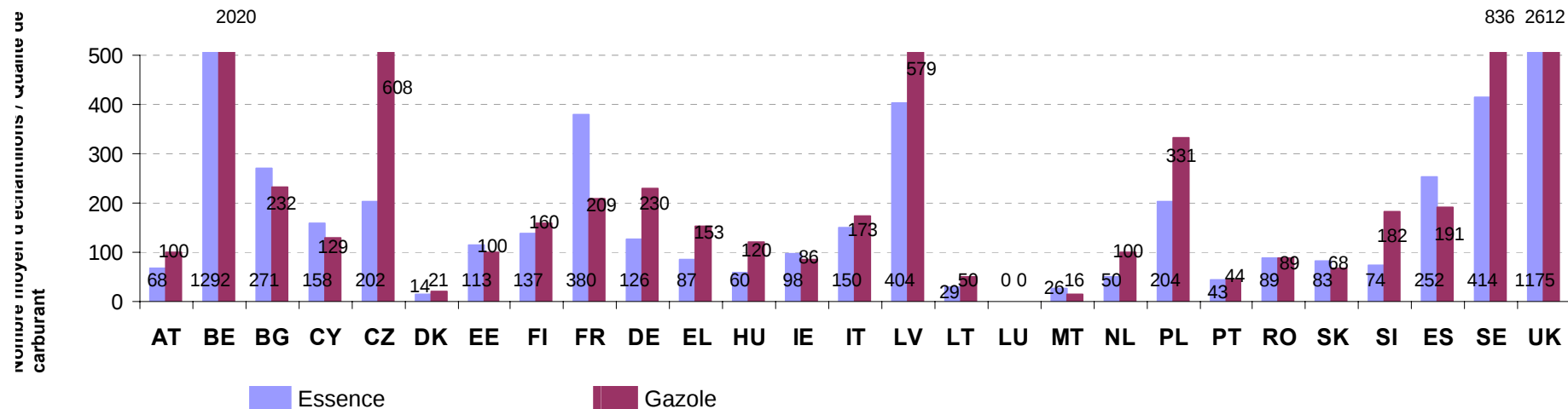
En 2008, la majorité des États membres (quatorze) ont indiqué que deux qualités d'essence étaient disponibles sur leur territoire, tandis que la Bulgarie, l'Irlande et Malte ont déclaré ne commercialiser qu'une seule qualité d'essence. Les qualités se différencient principalement

par leur indice d'octane (indice RON). Seize États membres ont déclaré ne commercialiser qu'une seule qualité de gazole en 2008. Voir le graphique 4 pour plus de précisions.

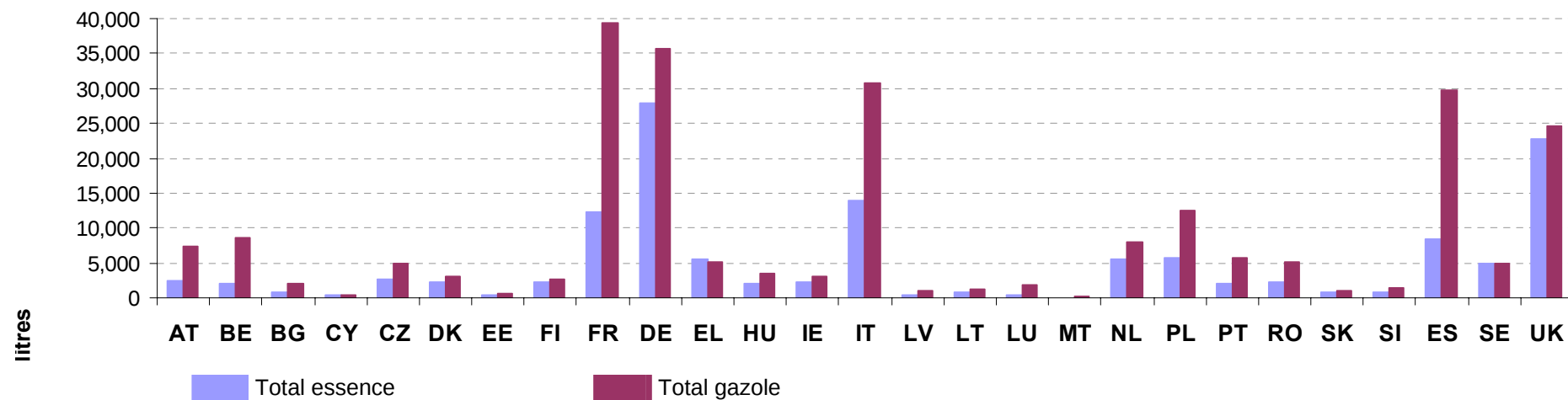
Les États membres n'étaient pas tenus de commercialiser uniquement des carburants sans soufre avant 2009. Cependant, en 2008, huit États membres ont déclaré ne commercialiser que de l'essence sans soufre et huit États membres ont déclaré ne commercialiser que du gazole sans soufre. En Suède, la quasi-totalité du gazole commercialisé est sans soufre depuis 1999 et en Allemagne, ce type de carburant est disponible depuis 2003.

La Pologne, la République tchèque et la Slovaquie déclarent des teneurs moyennes en soufre inférieures aux valeurs limites fixées pour 2009 (soit inférieures à 10 ppm), cependant ces trois États membres ne signalent pas tous une disponibilité à 100 % des carburants sans soufre, comme le montre le graphique 7. Dans ces pays, il apparaît que les ventes de carburants peuvent porter sur des carburants sans soufre, bien qu'ils ne soient pas étiquetés en tant que tels. En outre, certains États membres n'ont pas fourni d'informations suffisantes pour déterminer si les carburants sans soufre sont disponibles *«sur une base géographique judicieusement équilibrée»*, comme l'exige la directive.

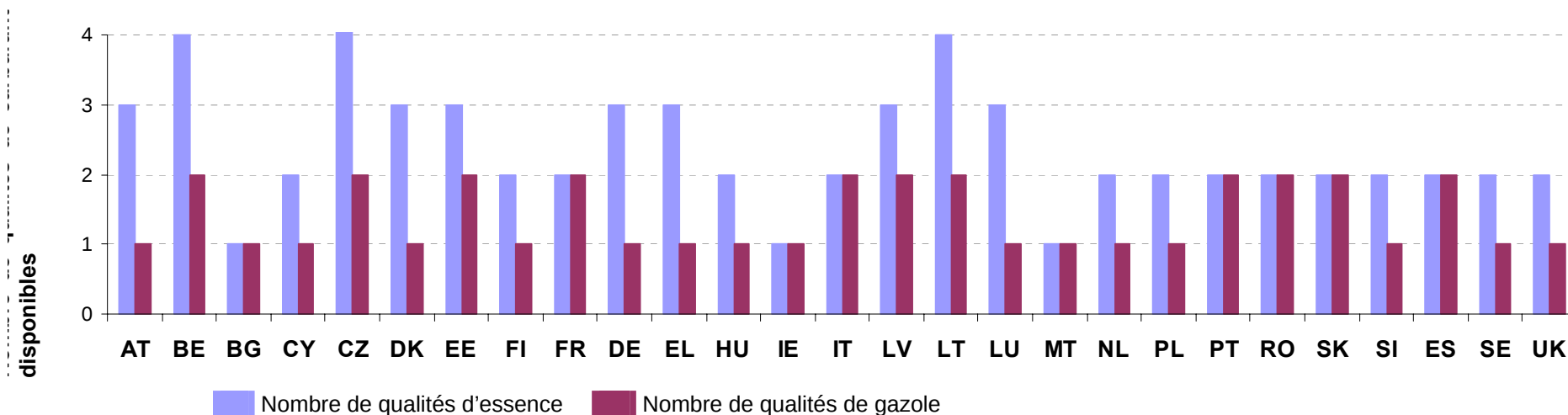
Graphique 2: Taux d'échantillonnage pratiqué dans le cadre de la surveillance de la qualité des carburants dans l'UE en 2008 (nombre moyen d'échantillons par qualité de carburant)



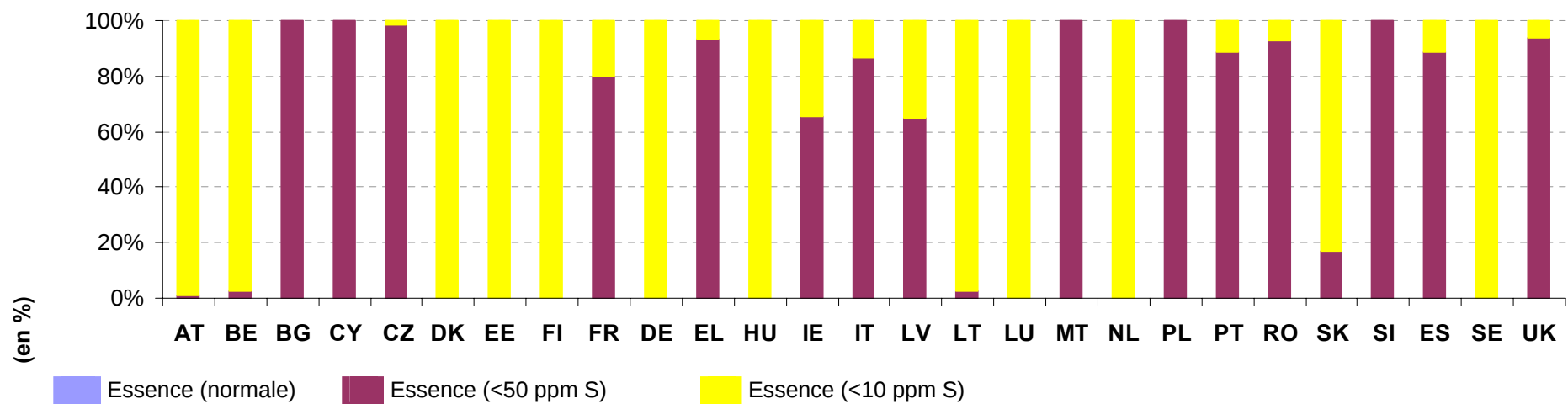
Graphique 3: Ventes nationales de carburants ventilées par type de carburant en 2008 dans l'UE (en millions de litres)



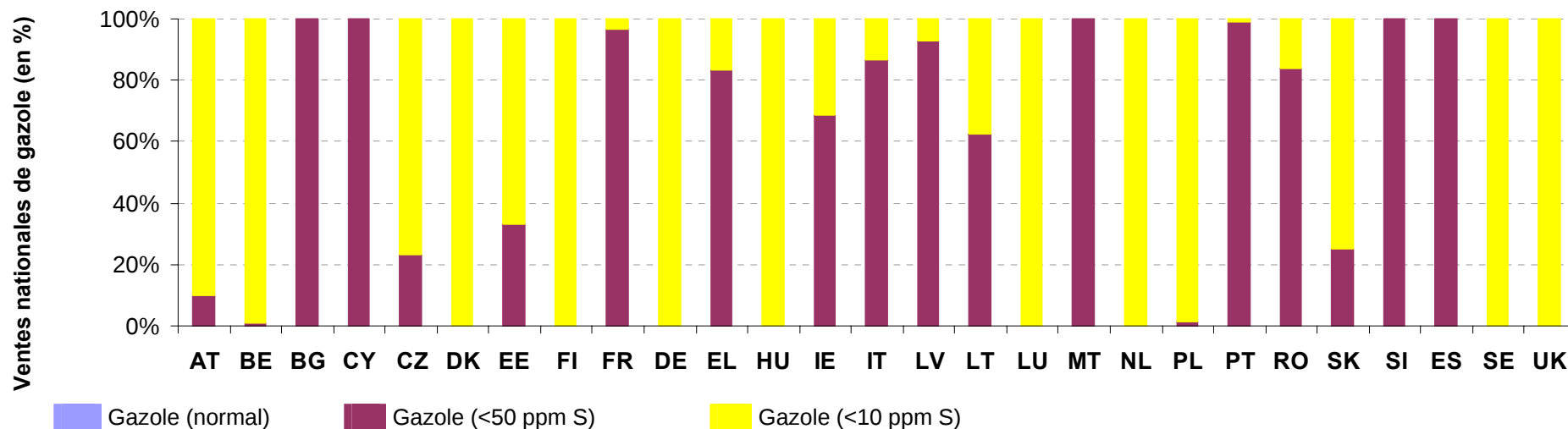
Graphique 4: Nombre de qualités de carburant disponibles, par type de carburant, dans chaque État membre de l'UE en 2008



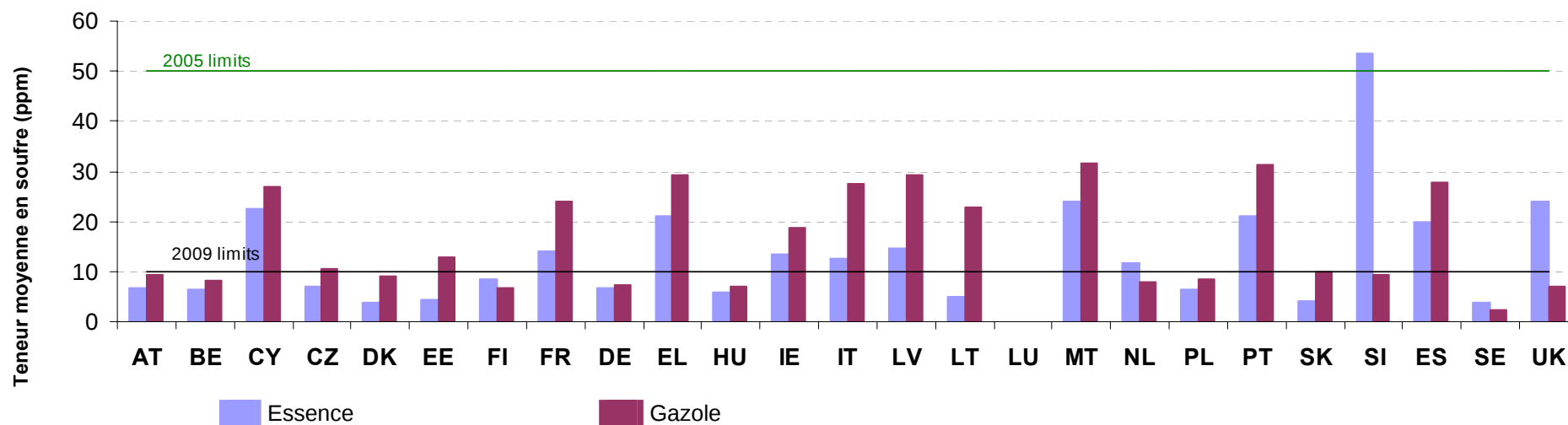
Graphique 5: Proportions des qualités d'essence pauvres en soufre dans les ventes nationales en 2008 au sein de l'UE (en %)



Graphique 6: Proportions des qualités de gazole pauvres en soufre dans les ventes nationales en 2008 au sein de l'UE (en %)



Graphique 7: Teneur moyenne en soufre de l'essence et du gazole dans l'UE (%) en 2008



4.2 Conformité avec la directive 98/70/CE en 2008

Le tableau 2 montre dans quelle mesure les États membres ont respecté la directive 98/70/CE pendant l'année 2008. Il fournit des informations qui permettent d'évaluer à la fois les résultats de l'analyse des échantillons au regard des valeurs limites et la conformité des rapports sur les plans de la présentation et du contenu. Comme pour la période 2001 à 2007, certains États membres ont fourni des informations incomplètes ou tardives qui ont nui à la qualité de l'évaluation de la conformité. C'est pourquoi la Commission continuera à travailler avec les États membres afin d'améliorer leurs rapports lorsque cela s'avère nécessaire.

Conformément à l'article 9 *bis*, il incombe aux États membres de déterminer les sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions de la directive. Les chapitres consacrés à chaque pays dans le rapport détaillé portant sur l'année 2008¹¹ détaillent les mesures prises en cas de non-respect des valeurs limites.

Quatre États membres respectent toutes les valeurs limites pour l'essence et le gazole, quels que soient les échantillons considérés (contre sept États membres en 2007). Dix-huit États membres ont également fourni des informations complètes pour l'ensemble des paramètres de surveillance requis par la directive. La Belgique a prélevé un nombre d'échantillons sensiblement plus élevé que les autres États membres. Pour éviter que les résultats ne soient faussés et ne masquent les tendances générales de l'UE, l'analyse des dépassements présentée ci-dessous ne tient pas compte des dépassements de la Belgique ni des échantillons prélevés par cet État membre.

Dans le cas de l'essence, cinq États membres ont déclaré que tous leurs échantillons étaient entièrement conformes à la directive 98/70/CE (contre neuf États membres en 2007). Les principaux paramètres posant problème sont une fois encore l'indice d'octane recherche/moteur (RON/MON, 33 échantillons contre 68 en 2007, soit une diminution), la pression de vapeur en été (DVPE, 101 échantillons contre 43 en 2007, soit une augmentation) et la distillation - évaporation à 100/150 °C (13 échantillons – similaire à 2007). Par ailleurs, trente-quatre échantillons ont été déclarés non conformes aux valeurs limites de la directive en raison de leur teneur en soufre, contre seulement cinq en 2007.

Le nombre et la proportion d'échantillons d'essence non conformes dans les États membres de l'UE-15 ont augmenté en 2008 mais sont restés quasiment constants pour les États membres de l'UE-12. Dans les États membres de l'UE-15, la proportion d'échantillons dépassant les valeurs limites est passée de 1,0 % en 2007 à 1,6 % en 2008. Cette augmentation est principalement due au nombre plus élevé d'échantillons dépassant les valeurs limites pour la pression de vapeur en été et la teneur en soufre. Dans les États membres de l'UE-12, le nombre absolu d'échantillons dépassant les valeurs limites a légèrement augmenté en 2008 mais davantage d'échantillons ont été prélevés. En conséquence, la proportion d'échantillons dépassant les valeurs limites a diminué, passant d'environ 3,5 % en 2007 à 3 % en 2008. On constate une forte diminution du nombre d'échantillons dépassant les valeurs limites pour le paramètre MON/RON, avec toutefois une augmentation correspondante du nombre d'échantillons dépassant les valeurs limites pour la pression de vapeur en été.

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

Dans le cas du gazole, onze États membres ont déclaré que tous leurs échantillons étaient conformes à la directive 98/70/CE (contre quatorze États membres en 2007). Les paramètres posant problème sont la teneur en soufre (31 échantillons), le point de distillation à 95 % (23 échantillons) et l'indice de cétane (4 échantillons).

Dans les États membres de l'UE-15, les dépassements des valeurs limites ont augmenté de nouveau en 2008. Environ 0,3 % des échantillons dépassaient les valeurs limites. Cette proportion est la plus forte enregistrée depuis la mise en place de la surveillance, mais elle reste inférieure à celle relevée dans les États membres de l'UE-12 ou à celle observée pour l'essence. En ce qui concerne la teneur en soufre, les États membres de l'UE-12 ont maintenu un niveau de non-conformité similaire à celui relevé en 2006 et 2007. Cependant, un nombre plus important d'échantillons dépassaient les valeurs limites concernant la distillation. La proportion d'échantillons dépassant les valeurs limites est restée constante, légèrement au-dessus de 1 %, le nombre d'échantillons prélevés ayant augmenté.

Tableau 2: Conformité des rapports établis par les États membres pour 2008 avec la directive 98/70/CE.

État membre	Non-respect de la valeur limite ⁽¹⁾ (limite de confiance de 95 %) (échantillons non conformes / nombre total d'échantillons)		Rapports incomplets (nombre de paramètres non mesurés / total)		Rapports remis en retard (date limite 30/06/2009) ⁽²⁾	Notes
	Essence	Gazole	Essence	Gazole		
Autriche	3 / 203				<1 mois	
Belgique	7 / 5168	4 / 4040	4 / 18			(3)
Bulgarie	>39 / 271	>15 / 232	5 / 18			(21) (22)
Chypre	17 / 316	1 / 129			<1 mois	
République tchèque	23 / 1011	8 / 1216			<1 mois	(18)
Danemark						
Estonie	13 / 340				<1 mois	
Finlande	2 / 274	3 / 160				(4) (5)
France	52 / 759	1 / 417				(6)
Allemagne	12 / 377	1 / 230			<5 mois	(7)
Grèce	3 / 260		6 / 18		<1 mois	(8)
Hongrie	9 / 120					
Irlande	9 / 98	1 / 86				
Italie	4 / 299	2 / 346	6 / 13			(9) (10)
Lettonie	2 / 1212	1 / 1157			<1 mois	
Lituanie	3 / 114				<1 mois	
Luxembourg	-	-	-	-	non reçu	(11)
Malte		1 / 16			<7 mois	(19) (20)
Pays-Bas	13 / 100	3 / 100	1 / 17		<1 mois	(12) (13)
Pologne	21 / 407					
Portugal	1 / 86		3 / 15		<1 mois	(14)
Roumanie	>2 / 177	>22 / 177				(23) (24)
Slovaquie	7 / 165	1 / 136				
Slovénie					<1 mois	
Espagne					<3 mois	
Suède			7 / 11			(15) (16)
UK	>3 / 2350	>2 / 2612	6 / 12		<4 mois	(17)
Nbre de pays	21	15	8	0	15	

Les notes détaillées de ce tableau se trouvent à la page 197 du rapport détaillé portant sur l'année 2008

5. CONCLUSIONS

La qualité des carburants est importante pour l'environnement, car elle a une incidence sur les émissions polluantes des moteurs et donc sur la qualité de l'air; elle détermine également la facilité avec laquelle les constructeurs parviennent à respecter les limites d'émission de polluants et de gaz à effet de serre ainsi que les coûts qu'ils doivent supporter à cet effet. La surveillance de la qualité des carburants en 2008 montre que les spécifications définies pour l'essence et le gazole par la directive 98/70/CE sont généralement respectées et que très peu de cas de dépassements ont été constatés. Étant donné que les dépassements sont relativement rares et que la plupart des États membres prennent des mesures afin de retirer de la vente les carburants non conformes, la Commission n'a pas connaissance des éventuelles incidences négatives de ces dépassements sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs. Cependant, la Commission encourage les États membres à continuer à prendre des mesures pour garantir le respect de toutes les spécifications afin que de tels problèmes ne surviennent pas dans le futur. La Commission continuera à surveiller le respect des spécifications établies par la directive et proposera une action appropriée et proportionnée si cela s'avère nécessaire.

La teneur moyenne en soufre a diminué en 2008 et est nettement inférieure au niveau déclaré en 2004. Il s'agit de la diminution la plus importante depuis 2005, date à laquelle les carburants pauvres en soufre sont devenus obligatoires et où les carburants sans soufre ont été introduits dans l'UE. L'année 2008 est la dernière année où les carburants pauvres en soufre étaient autorisés en vertu de la directive. La diminution de la teneur moyenne en soufre peut dès lors s'expliquer par le fait que les États membres se préparaient à respecter la valeur limite fixée pour 2009, inférieure à 10 ppm.

Cependant, dans un certain nombre d'États membres, les carburants sans soufre ne sont toujours pas étiquetés correctement à la pompe. Cela a pu faire obstacle au lancement de véhicules faisant appel à une technologie nécessitant des carburants sans soufre avant que la commercialisation exclusive de ces carburants ne devienne obligatoire en 2009. En l'absence d'étiquetage, les consommateurs n'ont pas la possibilité de choisir des carburants sans soufre et sont moins enclins à utiliser une technologie nécessitant ce type de carburants, ce qui amoindrit considérablement l'utilité de la commercialisation de carburants respectant ce critère. En conséquence, toutes les possibilités de réduction des émissions de CO₂ du secteur des transports routiers pourraient ne pas avoir été pleinement exploitées. De plus, les États membres ont fourni peu d'informations sur la disponibilité géographique des carburants sans soufre. La plupart se sont contentés de signaler que ces carburants étaient largement disponibles, mais n'ont donné aucune information complémentaire permettant d'évaluer précisément cette disponibilité géographique. Cependant, à compter de 2009, cet étiquetage ne sera plus nécessaire étant donné que les carburants sans soufre seront obligatoires.

Les systèmes de surveillance de la qualité des carburants mis en place au niveau national sont très disparates, et une harmonisation est nécessaire pour obtenir des résultats transparents et comparables. La mise en œuvre de la directive 2003/17/CE a permis d'améliorer la qualité des rapports, les États membres étant tenus d'établir leurs rapports de surveillance conformément à la nouvelle norme européenne EN 14274 ou en se fondant sur des systèmes présentant un niveau de fiabilité équivalent. Les États membres dont le rapport ne correspond pas à la présentation définie dans la norme EN 14274 sont tenus de justifier cette différence.

ANNEXE: Ventes de carburants par type de carburant dans l'UE en 2008 (en millions de litres)

ID	Millions de litres	Autriche	Belgique	Danemark	Finlande	France	Allemagne	Grèce	Irlande	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	Portugal	Espagne	Suède	UK	UE-15	UE-15
	Qualité de carburant	AT	BE	DK	FI	FR	DE	EL	IE	IT	LU	NL	PT	ES	SE	UK	UE-15	%
1	Essence sans plomb RON min.=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
2	Essence sans plomb RON min.=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
3	Essence sans plomb RON min.=91 (<10 ppm S)	420	-	488	-	-	2 495	-	-	-	0	-	-	-	-	-	3 404	3,0 %
4	Essence sans plomb RON min.=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
5	Essence sans plomb RON min.=95 (<50 ppm S)	20	44	-	-	9 841	-	4 767	1 533	12 168	-	-	-	7 553	-	21 255	57 181	49,6 %
6	Essence sans plomb RON min.=95 (<10 ppm S)	1 980	1 461	-	2 176	-	24 560	-	817	1 850	385	5 426	-	-	4 713	-	43 367	37,6 %
7	Essence sans plomb 95<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
8	Essence sans plomb 95<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	345	-	-	-	-	1 786	-	-	-	2 131	1,8 %
9	Essence sans plomb 95<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	1 846	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 460	3 306	2,9 %
10	Essence sans plomb RON≥98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
11	Essence sans plomb RON≥98 (<50 ppm S)	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,0 %
12	Essence sans plomb RON≥98 (<10 ppm S)	65	463	7	171	2 484	785	379	-	-	100	142	228	960	198	-	5 982	5,2 %
	Essence (normale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
	Essence (<50 ppm S)	20	46	0	0	9 841	0	5 111	1 533	12 168	0	0	1 786	7 553	0	21 255	59 314	51,4 %
	Essence (<10 ppm S)	2 465	1 923	2 341	2 347	2 484	27 840	379	817	1 850	485	5 568	228	960	4 911	1 460	56 059	48,6 %
	Total essence	2 485	1 970	2 341	2 347	12 325	27 840	5 490	2 350	14 018	485	5 568	2 015	8 513	4 911	22 715	115 373	100,0 %
13	Gazole	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
14	Gazole (<50 ppm S)	729	63	-	-	38 134	-	4 323	2 141	26 776	-	-	5 675	29 713	-	-	107 552	51,0 %
15	Gazole (<10 ppm S)	6 564	8 518	3 148	2 660	1 218	35 789	863	972	4 026	1 922	8 056	48	0	4 837	24 634	103 254	49,0 %
	Total gazole	7 293	8 581	3 148	2 660	39 351	35 789	5 186	3 113	30 802	1 922	8 056	5 723	29 713	4 837	24 634	210 806	100,0 %

ID	Millions de litres	Chypre	République tchèque	Estonie	Hongrie	Lettonie	Lituanie	Malte	Pologne	Slovaquie	Slovénie	Bulgarie	Roumanie	UE-12	UE-12		UE	UE
	Qualité de carburant	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	BG	RO	UE-12	%		UE	%
1	Essence sans plomb RON min.=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
2	Essence sans plomb RON min.=91 (<50 ppm S)	-	69	-	-	2	0	-	-	-	-	-	-	71	0,4 %		71	0,1 %
3	Essence sans plomb RON min.=91 (<10 ppm S)	-	0	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	0,1 %		3 420	2,6 %
4	Essence sans plomb RON min.=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
5	Essence sans plomb RON min.=95 (<50 ppm S)	454	-	-	-	316	18	82	5 231	137	784	825	-	7 847	45,1 %		65 028	49,0 %
6	Essence sans plomb RON min.=95 (<10 ppm S)	-	-	328	2 022	128	687	-	-	669	-	-	-	3 834	22,0 %		47 201	35,6 %
7	Essence sans plomb 95<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
8	Essence sans plomb 95<RON<98 (<50 ppm S)	-	2 551	-	-	-	-	15	-	-	52	-	2 035	4 653	26,8 %		6 784	5,1 %
9	Essence sans plomb 95<RON<98 (<10 ppm S)	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153	153	0,9 %		3 459	2,6 %
10	Essence sans plomb RON≥98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
11	Essence sans plomb RON≥98 (<50 ppm S)	49	-	-	-	2	-	-	517	3	-	-	-	571	3,3 %		573	0,4 %
12	Essence sans plomb RON≥98 (<10 ppm S)	-	47	46	63	43	26	-	-	19	-	0	-	244	1,4 %		6 226	4,7 %
	Essence (normale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %		0	0,0 %
	Essence (<50 ppm S)	503	2 619	0	0	320	18	97	5 748	140	836	825	2 035	13 143	75,6 %		72 457	54,6 %
	Essence (<10 ppm S)	0	47	391	2 085	171	713	0	0	687	0	0	153	4 247	24,4 %		60 306	45,4 %
	Total essence	503	2 667	391	2 085	491	731	97	5 748	827	836	825	2 189	17 390	100,0 %		132 763	100,0 %
13	Gazole	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
14	Gazole (<50 ppm S)	440	1 121	188	-	894	825	108	181	267	1 526	2 086	4 314	11 951	35,1 %		119 503	48,8 %
15	Gazole (<10 ppm S)	-	3 710	383	3 472	68	495	-	12 326	797	-	-	834	22 085	64,9 %		125 338	51,2 %
	Total gazole	440	4 831	571	3 472	962	1 320	110	12 507	1 064	1 526	2 085	5 148	34 035	100,0 %		244 840	100,0 %