

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.3.2011
COM(2011) 113 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:
sixième rapport annuel
(année de référence 2007)**

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: sixième rapport annuel (année de référence 2007)

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.

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 sixième 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 2007. Tous les États membres, à l'exception du Luxembourg, ont remis leur rapport national pour 2007.

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.

Comme cela avait déjà été constaté en 2006, les carburants sans soufre³ ne sont pas toujours étiquetés à la pompe, alors qu'ils représentent une proportion de plus en plus importante des

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).

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

qualités et des ventes de carburant dans les États membres. De plus, on constate encore d'importants problèmes de retard dans la remise des rapports de la part de certains États membres. De fait, la situation s'est détériorée par rapport à l'année précédente en ce qui concerne les rapports remis très tardivement. En effet, l'Irlande, l'Italie et les Pays-Bas ont remis leur rapport avec plus de trois mois de retard; Malte et le Royaume-Uni ont remis le leur avec plus de sept mois de retard; quant au Luxembourg, il n'a pas remis de rapport pour 2007.

La surveillance de la qualité des carburants en 2007 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. Pour ce qui est du gazole, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été enregistrés sont la teneur en soufre et le point de distillation à 95 %.

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 2007⁷. La Commission continuera à superviser le respect des spécifications établies par la directive pour la qualité des carburants.

Une teneur en soufre plus basse favorise la réduction de la pollution atmosphérique et les progrès de la technologie des moteurs. Comme le montre le tableau 1, la teneur moyenne en soufre en 2007 a été sensiblement inférieure à celle indiquée en 2004 mais elle n'a guère diminué depuis 2005. La proportion de carburants sans soufre et de carburants pauvres en soufre⁸ a augmenté entre 2001 et 2005, lorsqu'une faible teneur en soufre est devenue obligatoire pour tous les carburants et que tous les États membres ont été soumis à l'obligation de commercialiser des carburants sans soufre.

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'autoallumage 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.

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***	2007***	2007
Carburant/année									
<i>Essence</i>	68	51	37	38	19	18	18	18	18
<i>Gazole</i>	223	169	125	113	25	22	23	23	24

* Sans la France, qui n'a pas remis de rapport pour les années 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.

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'Union européenne pour l'année 2007. 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 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; Malte et le Royaume-Uni ont remis le leur avec plus de sept mois de retard; l'Irlande, l'Italie et les Pays-Bas 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). Le graphique 2 dresse un panorama des taux d'échantillonnage dans l'UE en 2007.

Lorsque les États membres utilisent leurs propres systèmes nationaux, ceux-ci doivent être décrits en détail. Cette description devrait faire apparaître 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 2007 et elle doit l'être dans le futur.

Lorsque le modèle statistique C de la norme EN 14274 est utilisé, les États membres doivent

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>

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. En faisant état de cet étiquetage, les États membres pourraient donner des assurances au secteur de l'automobile quant à la disponibilité des carburants sans soufre, de sorte que les véhicules tirant le meilleur parti de ce type de carburants pourraient se généraliser.

Par ailleurs, les États membres qui ne le font pas déjà auraient intérêt à indiquer séparément les résultats des analyses de teneur en soufre réalisées sur les carburants pauvres en soufre, d'une part, et sur les carburants sans soufre, d'autre part, de façon à faire ressortir d'autant plus la qualité de ces derniers.

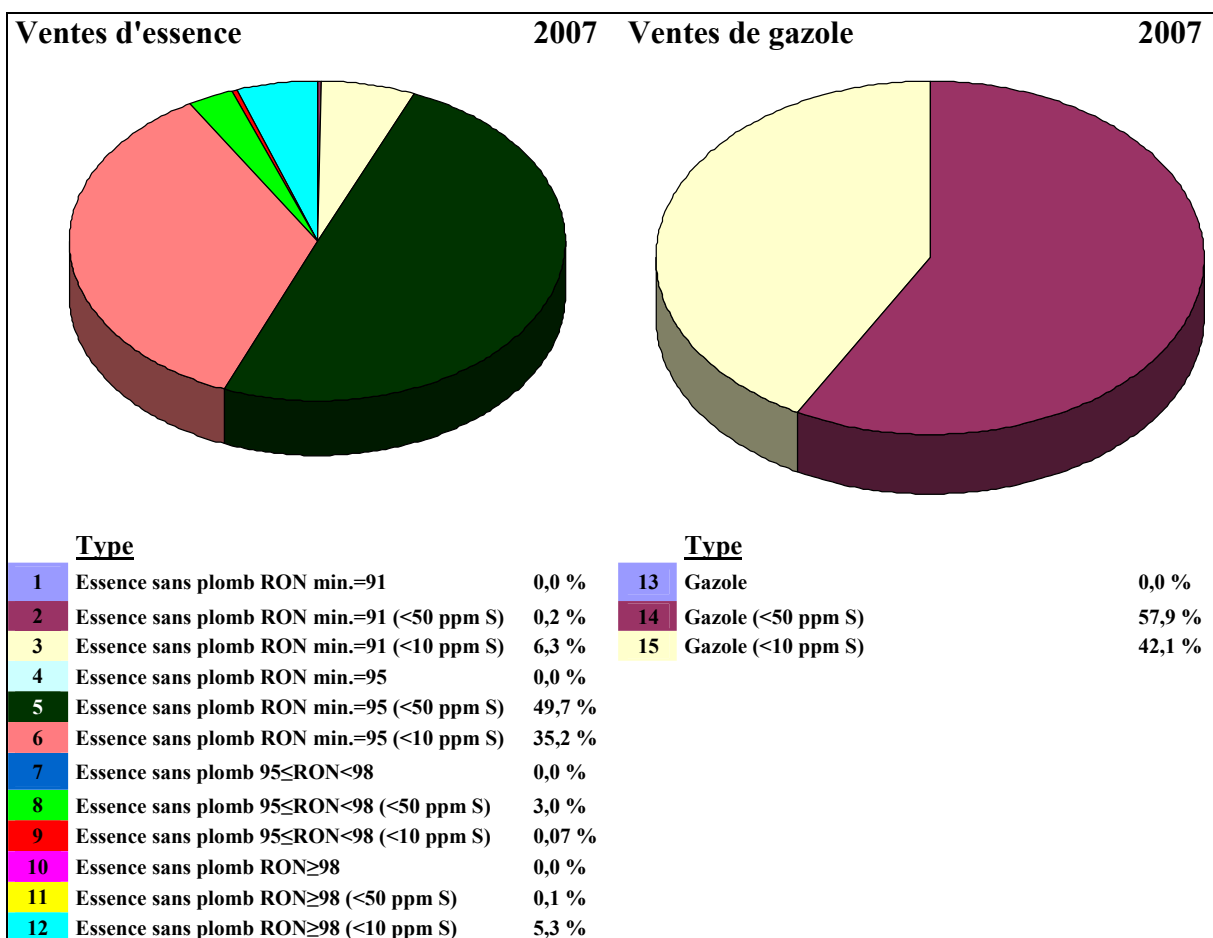
4. RAPPORTS 2007

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 ou de carburants sans soufre. Sur les ventes totales d'essence, 53 % correspondent à la qualité pauvre en soufre et 47 % à la qualité sans soufre. Pour ce qui est du gazole, ces proportions s'élèvent respectivement à 58 % et 42 % 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 2007 (85 % du total, dont 50 % d'essence pauvre en soufre et 35 % 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 2007 dans l'UE, par type de carburant (en %)



Comme pour la période 2001 à 2006, ce sont l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Italie et le Royaume-Uni qui ont enregistré les plus fortes ventes de carburant en 2007 (graphique 3). Les ventes de gazole prédominent dans de nombreux États membres, mais leur niveau relatif par rapport à celui des ventes d'essence varie de façon significative.

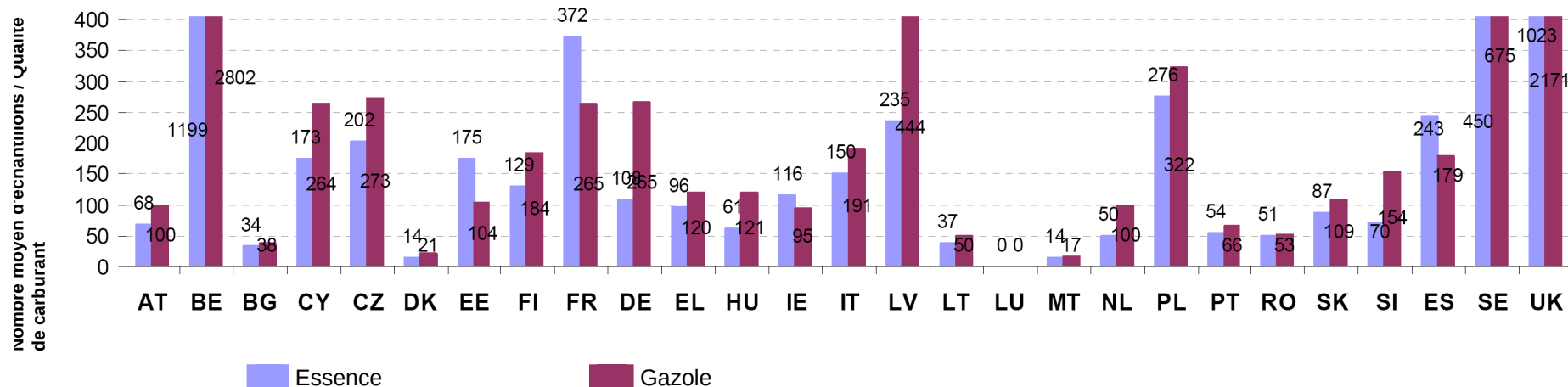
Les ventes d'essence et de gazole dans l'UE-12 ont représenté respectivement 12,4 % et 12,6 % des ventes de carburants dans l'UE (contre respectivement 10,1 % et 9,9 % pour l'UE-10 en 2006). Les proportions des qualités d'essence et de gazole sans soufre vendues dans l'UE-10 (respectivement 49 % et 49 %) ont été supérieures à celles vendues dans l'UE-15 (respectivement 46 % et 41 %).

Depuis 2001, on observe une homogénéisation croissante du nombre de qualités de carburant déclarées disponibles dans l'UE (graphique 4). En 2007, on dénombre en général deux à trois qualités d'essence disponibles dans chaque État membre, qui se différencient principalement par leur indice d'octane recherche (indice RON), bien que des qualités sans soufre distinctes viennent s'ajouter dans certains cas.

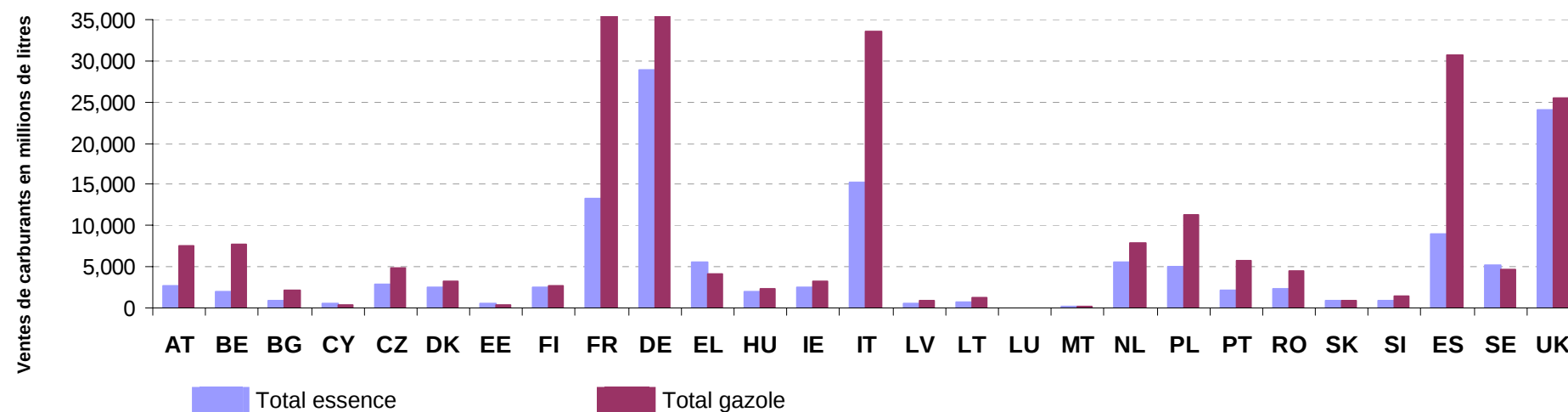
Les États membres n'étaient pas tenus de commercialiser uniquement des carburants sans soufre avant 2009. Cependant, l'Allemagne, le Danemark, la Finlande, la Hongrie, les Pays-Bas et la Suède ne commercialisaient déjà plus que des qualités d'essence et de gazole sans soufre en 2007. L'Autriche et l'Estonie ne commercialisent également plus que de l'essence sans soufre (voir les graphiques 5 et 6). En Suède, la quasi-totalité du gazole commercialisé est sans soufre depuis 1999 et en Allemagne, ce type de carburant est disponible depuis 2003.

Un certain nombre d'États membres doivent encore commercialiser séparément (et étiqueter) les carburants sans soufre. Il a été constaté que la teneur moyenne en soufre de certaines qualités de carburant était inférieure à 10 ppm alors que le carburant était commercialisé en tant que qualité pauvre en soufre (teneur en soufre inférieure à 50 ppm), comme le montre le graphique 7. Par conséquent, dans ces pays, il apparaît que les ventes de carburants peuvent concerner 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 2007 (nombre moyen d'échantillons par qualité de carburant)

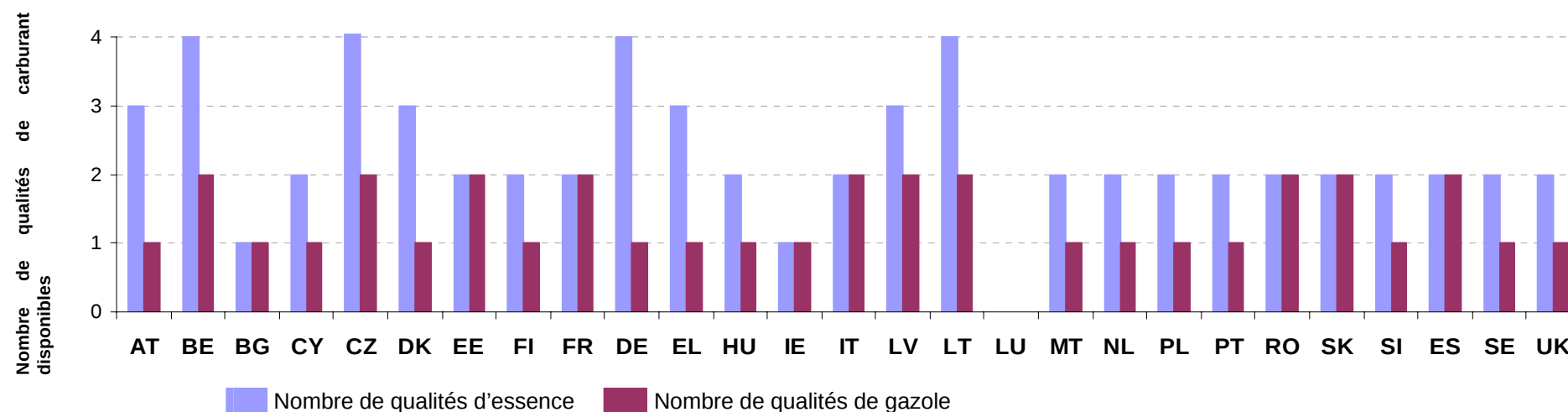


Graphique 3: Ventes nationales de carburants ventilées par type de carburant en 2007 dans l'UE (en millions de litres)

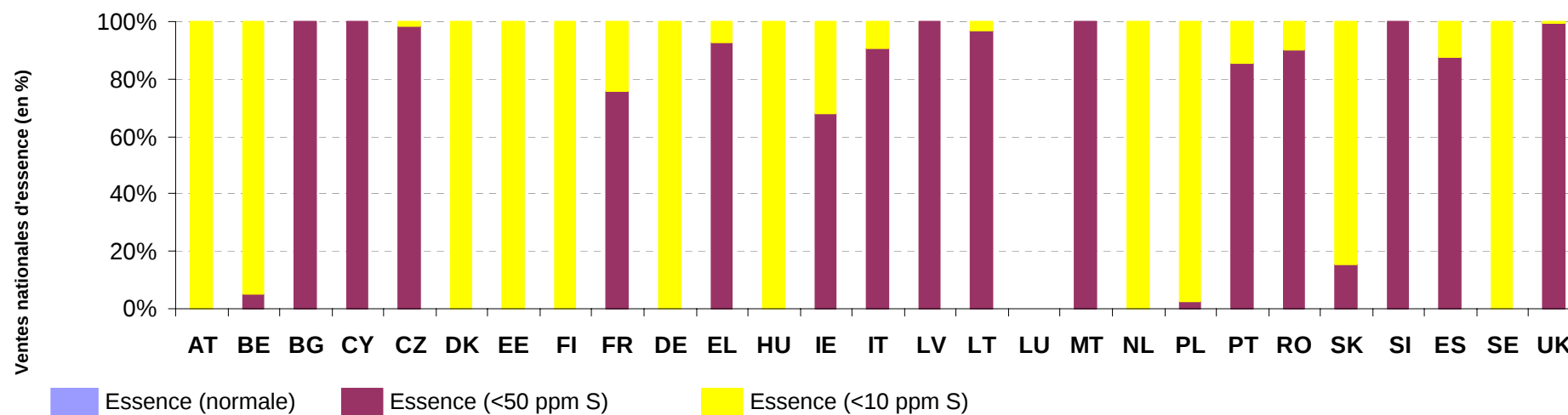


Notes: sans le Luxembourg, qui n'a pas remis de rapport pour 2007.

Graphique 4: Nombre de qualités de carburant disponibles, par type de carburant, dans chaque État membre de l'UE en 2007

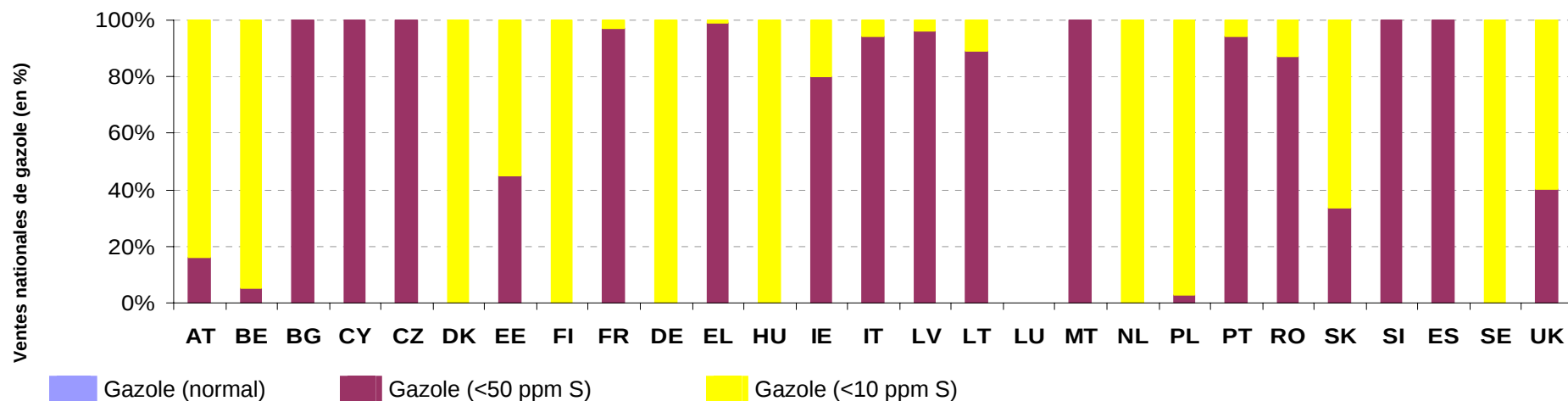


Graphique 5: Proportions des qualités d'essence pauvres en soufre dans les ventes nationales en 2007 au sein de l'UE (en %)

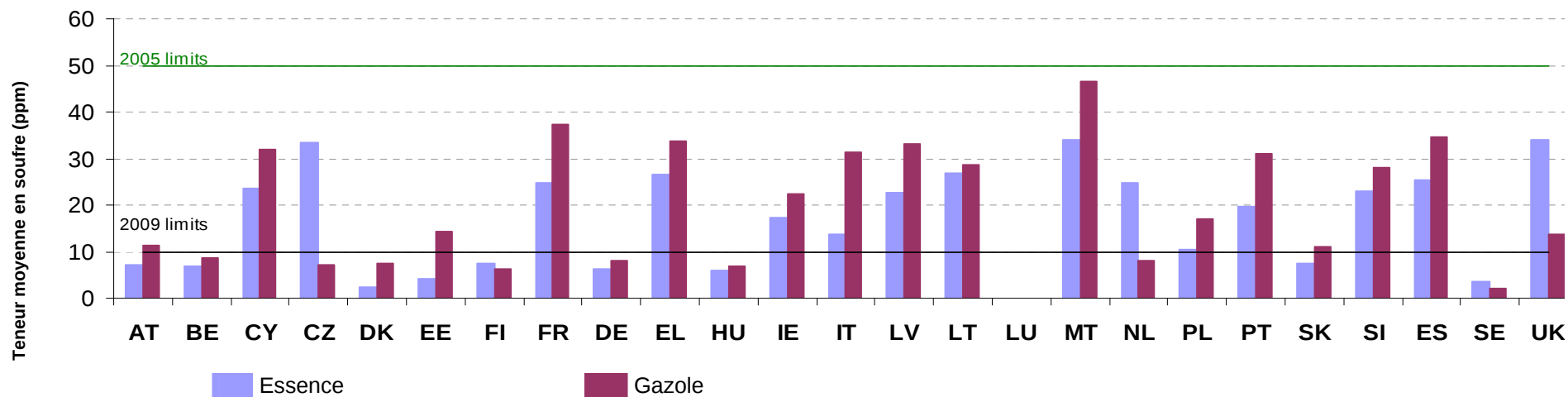


Notes: sans le Luxembourg, qui n'a pas remis de rapport pour 2007.

Graphique 6: Proportions des qualités de gazole pauvres en soufre dans les ventes nationales en 2007 au sein de l'UE (en %)



Graphique 7: Teneur moyenne en soufre de l'essence et du gazole dans l'UE (%) en 2007



Notes: sans le Luxembourg, qui n'a pas remis de rapport pour 2007.

4.2 Conformité avec la directive 98/70/CE en 2007

Le tableau 2 montre dans quelle mesure les États membres ont respecté la directive 98/70/CE pendant l'année 2007. 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 2006, 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 2007¹¹ détaillent les mesures prises en cas de non-respect des valeurs limites.

Sept États membres respectent toutes les valeurs limites pour l'essence et le gazole (contre huit États membres en 2006). Dix-neuf États membres ont également fourni des informations complètes pour l'ensemble des paramètres de surveillance requis par la directive. En raison du système de surveillance en place, la Belgique a prélevé un nombre d'échantillons sensiblement plus élevé que les autres États membres. De ce fait, si ces valeurs étaient simplement ajoutées aux résultats de surveillance des autres États membres, les résultats seraient faussés et masqueraient les tendances générales de l'UE. Eu égard à ce constat, l'analyse des dépassements présentée ci-dessous¹² ne tient pas compte des dépassements de la Belgique ni des échantillons prélevés par cet État membre.

Dans le cas de l'essence, dix-sept États membres (dont huit de l'UE-15) ont déclaré au moins un échantillon non conforme à la directive 98/70/CE, contre seize en 2006 (dont huit de l'UE-15). Les principaux paramètres posant problème ici sont une fois encore l'indice d'octane recherche/moteur (RON/MON, 68 échantillons), la pression de vapeur en été (DVPE, 43 échantillons) et la distillation - évaporation à 100/150 °C (14 échantillons).

Il s'agit là d'une augmentation à la fois du nombre et de la proportion d'échantillons d'essence non conformes dans les États membres de l'UE-15 et de l'UE-12. Dans les États membres de l'UE-15, la proportion d'échantillons dépassant les valeurs limites a pratiquement doublé, passant de 0,55 % environ en 2006 à 1,0 % en 2007. Cette augmentation est principalement imputable au nombre plus élevé d'échantillons dépassant les valeurs limites dans la catégorie «autres» paramètres¹³. Dans les États membres de l'UE-12, la proportion d'échantillons dépassant les valeurs limites est passée de 2 % environ en 2006 à 3,5 % en 2007, cette augmentation étant principalement due aux échantillons qui ont dépassé les valeurs limites pour le paramètre MON/RON.

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

¹² Le rapport de surveillance détaillé pour l'année 2007 comporte de nombreuses erreurs quant à la façon dont cet ajustement a été effectué. En conséquence, la proportion des échantillons dépassant les valeurs limites avait été calculée de façon incorrecte dans le rapport détaillé de 2007 ainsi que dans les rapports détaillés des années précédentes. Les taux de dépassement ci-dessous ont été corrigés par rapport à ceux du rapport détaillé et cette erreur sera corrigée à partir de la version 2008 du rapport détaillé.

¹³ La catégorie «autres» paramètres comprend la teneur en substances aromatiques, en composés oxygénés et en plomb.

Dans le cas du gazole, douze États membres (dont quatre de l'UE-15) ont déclaré au moins un échantillon non conforme à la directive 98/70/CE, contre dix en 2006 (dont trois de l'UE-15). Les principaux paramètres posant problème dans ce cas sont la teneur en soufre (28 échantillons) et le point de distillation à 95 % (11 échantillons).

Les dépassements des valeurs limites fixées pour le gazole ont augmenté en 2007 dans les États membres de l'UE-15. Cependant, la proportion d'échantillons dépassant les valeurs limites reste inférieure à celle observée avant 2006. La teneur en soufre avait posé un problème particulier aux États membres de l'UE-10 en 2005, en raison de l'entrée en vigueur de la limite contraignante de moins de 50 ppm au début de cette même année. Cette question semble avoir été résolue puisque les États membres de l'UE-12 ont maintenu le plus bas niveau de dépassements observé en 2006.

Tableau 2: Conformité des rapports établis par les États membres pour 2007 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 30/06/2008) (2)	Notes
	Essence	Gazole	Essence	Gazole		
Autriche		2 / 100			<1 mois	(1)
Belgique	39 / 4795	39 / 5604	2 / 18	1 / 4	<2 mois	(2) (3)
Bulgarie	8 / 34	2 / 38	5 / 18	2 / 5		(20) (21)
Chypre	2 / 346	2 / 264	1 / 17		<4 mois	(10) (11)
République tchèque	43 / 1008	7 / 545				
Danemark					<1 mois	
Estonie	17 / 350					(12) (13)
Finlande		1 / 184				(4)
France	44 / 744					(4)
Allemagne					<3 mois	
Grèce					<1 mois	(4)
Hongrie	2 / 121					
Irlande	5 / 116				<4 mois	(5)
Italie	9 / 299	5 / 382	5 / 13		<4 mois	(6) (4)
Lettonie	2 / 705	1 / 888			<1 mois	(14) (15)
Lituanie						
Luxembourg						(24)
Malte	3 / 28	3 / 17			<12 mois	(16) (17)
Pays-Bas	5 / 100		1 / 17		<4 mois	(4)
Pologne	30 / 551	2 / 322				(18)
Portugal			3 / 15		<1 mois	
Roumanie	5 / 101	15 / 105				(22) (23)
Slovaquie	17 / 174					(19)
Slovénie	5 / 139	2 / 154			<1 mois	
Espagne						
Suède			7 / 11			(7) (8)
UK	1 / 2046				<12 mois	(9)
Nbre de pays	17	12	7	2	14	

Les notes détaillées de ce tableau se trouvent à la page 197 du rapport détaillé portant sur l'année 2007

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 2007 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 proportion de carburants sans soufre et de carburants pauvres en soufre a augmenté entre 2001 et 2005. La teneur moyenne en soufre des carburants s'est stabilisée 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. Cependant, dans un certain nombre d'États membres, ils ne sont toujours pas étiquetés correctement à la pompe.

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. Cette absence d'étiquetage pourrait donc faire obstacle au lancement de véhicules faisant appel à une technologie nécessitant des carburants sans soufre. En conséquence, toutes les possibilités de réduction des émissions de CO₂ du secteur des transports routiers pourraient ne pas être pleinement exploitées.

En faisant état de cet étiquetage, les États membres pourraient donner des assurances au secteur de l'automobile quant à la disponibilité de ce type de carburants, de sorte que les véhicules tirant le meilleur parti des carburants sans soufre pourraient se généraliser, ce qui permettrait de réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Les États membres ont fourni très 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.

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 2007 (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	UE-15
1	Essence sans plomb RON min.=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
2	Essence sans plomb RON min.=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0,0 %
3	Essence sans plomb RON min.=91 (<10 ppm S)	642	-	507	-	-	7 548	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8 697	7,2 %
4	Essence sans plomb RON min.=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
5	Essence sans plomb RON min.=95 (<50 ppm S)	-	71	-	-	10 145	-	4 744	1 680	13 816	0	-	-	7 917	-	22 890	61 264	50,6 %
6	Essence sans plomb RON 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	Essence sans plomb 95≤RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
8	Essence sans plomb 95≤RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	453	-	-	-	-	1 845	0	-	1 129	3 427	2,8 %
9	Essence sans plomb 95≤RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	92	0,1 %
10	Essence sans plomb RON≥98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
11	Essence sans plomb RON≥98 (<50 ppm S)	-	23	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	23	0,0 %
12	Essence sans plomb RON≥98 (<10 ppm S)	76	435	11	209	3 210	824	401	-	-	-	166	305	1 137	322	-	7 096	5,9 %
	Essence (normale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
	Essence (<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 %
	Essence (<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 essence	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	Gazole	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
14	Gazole (<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	Gazole (<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 gazole	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	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)	-	161	-	-	12	80	-	-	19	-	-	-	272	1,6 %		272	0,2 %
3	Essence sans plomb RON min.=91 (<10 ppm S)	-	0	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	23	0,1 %		8 720	6,3 %
4	Essence sans plomb RON min.=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
5	Essence sans plomb RON 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	Essence sans plomb RON min.=95 (<10 ppm S)	-	0	404	1 970	-	7	-	4 964	646	-	-	227	8 217	48,0 %		48 715	35,2 %
7	Essence sans plomb 95≤RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
8	Essence sans plomb 95≤RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	18	-	-	741	-	-	759	4,4 %		4 186	3,0 %

	S)																	
9	Essence sans plomb 95≤RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		92	0,1 %
10	Essence sans plomb RON≥98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
11	Essence sans plomb RON≥98 (<50 ppm S)	48	-	-	-	3	-	-	30	1	80	-	-	162	0,9 %		185	0,1 %
12	Essence sans plomb RON≥98 (<10 ppm S)	-	40	56	74	-	18	-	0	16	-	-	-	203	1,2 %		7 299	5,3 %
	Essence (normale)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %		0	0,0 %
	Essence (<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 %
	Essence (<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 essence	475	2 933	459	2 044	468	799	95	5 087	811	821	822	2 297	17 109	100,0 %		138 210	100 %
13	Gazole	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %		0	0,0 %
14	Gazole (<50 ppm S)	418	4 769	201	-	896	1 136	110	339	323	1 366	2 228	3 849	15 635	51,1 %		140 420	57,9 %
15	Gazole (<10 ppm S)	-	0	246	2 408	37	137	-	10 976	631	-	-	555	14 991	48,9 %		101 930	42,1 %
	Total gazole	418	4 769	447	2 408	933	1 273	110	11 316	954	1 366	2 228	4 404	30 625	100,0 %		242 350	100 %