



Bruxelles, le 13.12.2012
COM(2012) 749 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:
neuvième rapport annuel
(année de référence 2010)**

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: neuvième rapport annuel (année de référence 2010)

SYNTHESE

La directive 98/70/CE¹ fixe des spécifications techniques minimales basées sur des critères sanitaires et environnementaux pour les carburants destinés aux véhicules équipés de moteur à allumage commandé et de moteur à allumage par compression. La qualité des carburants revêt une importance particulière 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.

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 intensification de la pollution atmosphérique. 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 un rapport annuel sur la qualité des carburants dans les États membres. Le présent rapport est le neuvième 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 2010. Tous les États membres ont remis un rapport exhaustif pour 2010, mais certains l'ont transmis après la date limite du 30 juin.

Le délai prescrit a été un peu moins bien respecté qu'en 2009: dix-sept États membres ont transmis leur rapport de 2010 avant l'échéance annuelle; sur les dix rapports restants, cinq ont été reçus trois mois ou davantage après la date limite.

Les données relatives à la surveillance de la qualité des carburants en 2010 ont montré que les spécifications fixées pour l'essence et le gazole dans la directive 98/70/CE ont été généralement respectées. Peu de dépassements ont été constatés. En ce qui concerne l'essence, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été constatés sont l'indice d'octane recherche/moteur (RON/MON)², la pression de vapeur en été³, la

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 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.

distillation/évaporation à 100/150 °C⁴ et la teneur maximale en soufre. 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 d'incidences négatives 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.

Une basse teneur en soufre favorise la réduction de la pollution atmosphérique et les progrès de la technologie des moteurs. Une nouvelle spécification applicable aux carburants routiers qui limite la teneur en soufre de tous les carburants routiers dans l'UE à 10 ppm (carburants sans soufre) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009. Il s'agit de la deuxième année de notification depuis l'entrée en vigueur de cette spécification et la teneur moyenne en soufre est restée inférieure à ce niveau en 2010, comme l'indique le tableau 1.

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

UE	Teneur moyenne en soufre, en ppm*								
Carburant/ année	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2008***	2009***	2010
<i>Essence</i>	51	37	38	19	18	18	14	6	6
<i>Gazole</i>	169	125	113	25	22	23	18	8	7,5

* Sans la France, qui n'a pas transmis les informations pour les années 2003, 2004 et 2005.

** Sans Malte, qui n'a pas transmis les informations pour l'année 2006.

*** Sans le Luxembourg, qui n'a pas transmis les informations pour les années 2007 et 2008 et qui a transmis des informations incomplètes pour 2009.

Les systèmes de surveillance nationaux 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

La directive 98/70/CE établit les spécifications applicables à l'essence et au gazole commercialisés dans l'Union européenne.

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

³ 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.

⁴ 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. Des dépassements pourraient entraîner la formation de poches de vapeur et créer des problèmes de motricité.

établir leurs rapports de surveillance conformément à la norme européenne EN 14274⁵ 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 2010. Les rapports des années précédentes peuvent être consultés sur les pages web de la Commission⁶.

3. SYSTEMES DE SURVEILLANCE NATIONAUX

La décision 2002/159/CE de la Commission et la norme européenne EN 14274 ont renforcé l'utilité des informations et facilité l'analyse de l'évolution observée dans l'UE en ce qui concerne les carburants. La qualité de la conception des systèmes de surveillance, le respect des valeurs limites, ainsi que les informations communiquées continuent à s'améliorer. Cependant, il reste quelques domaines clés à corriger, qui peuvent se résumer comme suit:

Les États membres sont encouragés à continuer à améliorer le respect des délais de transmission des informations.

Plusieurs États membres n'effectuent pas un échantillonnage suffisamment complet pour tous les carburants ou ne prélèvent pas suffisamment d'échantillons dans les stations-service (par opposition aux dépôts ou raffineries) pour satisfaire aux exigences de la norme européenne EN 14274⁷ (voir tableau 4).

Lorsque les États membres utilisent leurs propres systèmes de surveillance nationaux, ceux-ci doivent être décrits en détail afin qu'il soit possible de vérifier leur conformité avec la norme européenne. Cette description devrait faire apparaître l'équivalence du système de surveillance en matière de fiabilité statistique avec la norme EN 14274.

Les rapports des États membres sont évalués en tenant compte de la période concernée afin d'assurer la comparabilité des synthèses à l'échelle de l'UE. Si un État membre a choisi d'utiliser une autre période 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 2010

4.1 Qualités et volumes des carburants

Contrairement aux années précédentes, la nouvelle teneur en soufre maximale de 10 ppm (introduite en 2009) applicable à tous les carburants routiers a précipité l'abandon de l'essence RON 95 (<50 mg/kg) au profit de l'essence RON 95 (<10 mg/kg). En ce qui concerne l'indice d'octane, le carburant RON 95 représentait la majeure partie des ventes d'essence dans l'UE

⁵ 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).

⁶ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

⁷ Voir le point 5 pour plus de précisions.

en 2010 (67 %). Le reste des ventes se répartissait de la façon suivante: 27 % pour l'essence 95= $\leq$ RON<98, environ 5 % pour l'essence RON 98, et 1 % pour l'essence RON 91.

Figure 1: ventes de carburants en 2010 dans l'UE, par type de carburant (en %)*

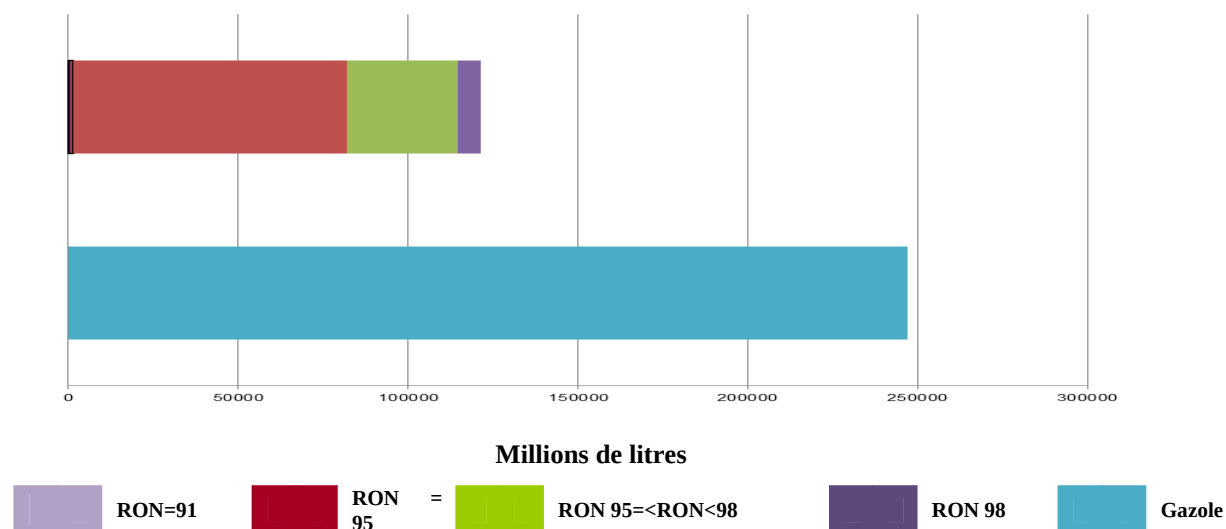


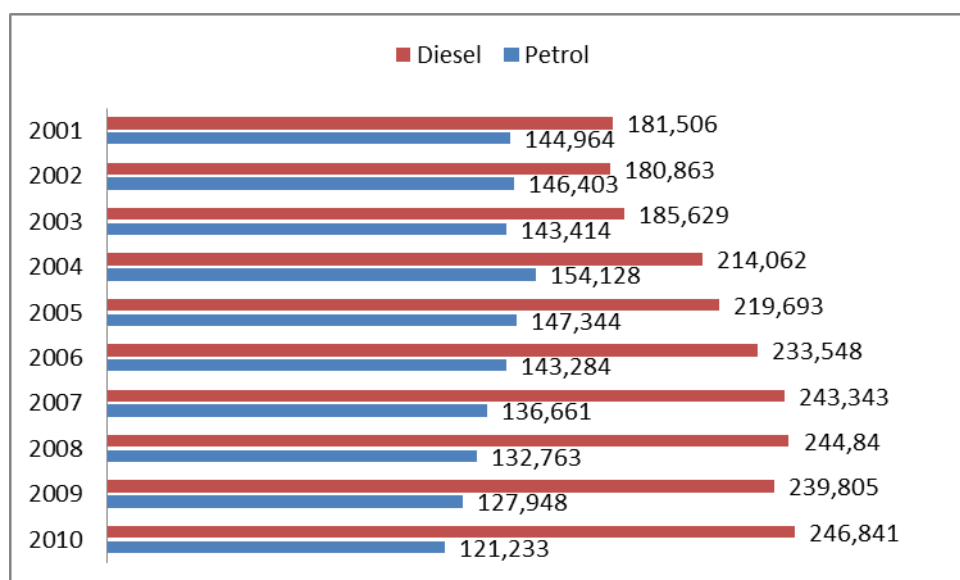
Tableau 2: résumé par type de carburant pour l'année 2010

Qualité de carburant	Millions de litres	Part de marché de l'UE
Sans plomb RON min.=91	1 618	1 %
Sans plomb RON min.=95	80 308	67 %
Sans plomb 95 $\leq$ RON<98	32 898	27 %
Sans plomb RON $\geq$ 98	6 409	5 %
Total essence	121 233	100,0 %
Gazole (<10 ppm S)	246 841	100,0 %
Total gazole	246 841	100,0 %

Évolution temporelle des ventes de carburant dans l'UE

La figure 2 montre l'évolution de la consommation de carburant dans l'UE au cours des dix dernières années et révèle une nette augmentation de la consommation de gazole par rapport à la consommation d'essence.

Figure 2: évolution de la consommation de carburant dans l'UE



Millions de litres

À l'exclusion de la France, qui n'a pas transmis de rapport pour les années 2003, 2004 et 2005, du Luxembourg, qui n'a pas transmis de rapport pour les années 2007, 2008 et 2009, et de Malte, qui n'a pas transmis de rapport pour les années 2006 et 2009.

Ventes par type de carburant dans l'UE-27

Le tableau 3 montre la consommation par type de carburant et par État membre en 2010.

Tableau 3: consommation par type de carburant et par État membre

Type de carburant	Ventes d'essence (millions de litres)				Ventes de gazole (millions de litres)	
État membre	min. RON=91	min. RON=95	95 ≤ RON < 98	RON ≥ 98	Total essence	Total gazole
Autriche	150	-	2 251	64	2 465	7 437
Belgique	-	1 251	-	363	1 614	7 733
Bulgarie	-	847	-	-	847	2 168
Chypre	-	479	-	47	526	428
République tchèque	5	-	2 459	49	2 513	4 637
Danemark	517	1 570	-	3	2 090	3 101
Estonie	-	-	338	33	371	572
Finlande	-	2 075	162	-	2 237	2 790
France	-	8 677	-	2 202	10 879	39 749
Allemagne	943	-	24 901	740	26 584	38 356
Grèce	-	4 634	220	153	5 007	2 977
Hongrie	-	1 743	-	47	1 790	3 274
Irlande	-	1 974	-	-	1 974	2 672
Italie	-	11 678	-	-	11 678	30 238
Lettonie	-	-	347	29	376	801
Lituanie	-	385	-	9	394	1 190

Luxembourg	1	373	-	92	466	1 894
Malte	-	-	91	10	101	120
Pays-Bas	-	5 496	-	75	5 571	7 634
Pologne	-	5 138	-	513	5 651	13 896
Portugal	-	-	1 703	187	1 890	5 898
Roumanie	-	-	1 274	793	2 067	4 997
Slovaquie	-	781	-	19	800	1 281
Slovénie	-	-	660	79	739	1 419
Espagne	-	6 908	-	766	7 674	31 540
Suède	-	4 394	-	138	4 532	5 164
Royaume-Uni	-	19 444	953	-	20 397	24 875

Le tableau 3 montre le volume des ventes par type de carburant et par État membre. Certaines tendances générales se dégagent:

- le gazole est majoritaire dans tous les États membres à l'exception de deux;
- la Belgique est l'État membre qui dépend le plus du gazole, celui-ci représentant 82,7 % des ventes de carburant sur le marché, soit le pourcentage le plus élevé parmi tous les États membres;
- l'Allemagne a enregistré le volume de ventes de carburant le plus important en 2010, avec 17,6 % des ventes dans l'UE, la part de l'essence et du gazole étant respectivement de 21,9 % et de 15,5 %. Le deuxième marché le plus important est celui de la France, avec une part de 13,8 % des ventes, la part de l'essence étant de 9,0 % et celle du gazole de 16,1 %. Le marché du Royaume-Uni représente, quant à lui, 12,3 % du volume total des ventes de carburant, la part de l'essence et du gazole étant respectivement de 16,8 % et de 10,1 %.

Comme pour la période allant de 2001 à 2009, ce sont l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Italie et le Royaume-Uni qui ont enregistré les plus fortes ventes de carburant en 2010.

Depuis 2001, on observe une homogénéisation croissante des types de qualités de carburant déclarées disponibles dans l'UE. Les qualités d'essence se différencient principalement par leur indice d'octane (indice RON). En 2010, seuls six États membres ont indiqué avoir trois qualités d'essence disponibles, les autres déclarant disposer de deux qualités d'essence (aucun État membre n'a signalé la disponibilité d'une seule qualité d'essence).

Avant 2009, deux qualités de gazole pouvaient être utilisées dans les véhicules routiers: la qualité «pauvre en soufre» et la qualité «sans soufre» (soit des qualités présentant des concentrations en soufre inférieures à 10 ppm). Comme escompté et confirmé par les données de 2010, tous les États membres sont passés aux carburants gazole totalement exempts de soufre pour se conformer à la teneur en soufre maximale obligatoire et, partant, il n'existe plus qu'un seul type de gazole.

5. ÉCHANTILLONS ET RAPPORTS

La norme EN 14274 contient des exigences détaillées relatives au nombre d'échantillons à prélever, à l'endroit où il convient de les prélever et aux rapports nationaux sur la qualité des carburants qu'il convient d'établir. La norme EN 14274 dresse la liste des facteurs à prendre en considération lors de l'évaluation du régime d'échantillonnage, et notamment le nombre de raffineries qui approvisionnent le marché, le nombre de qualités de carburants disponibles et le nombre de qualités de carburants différents importés et leurs sources. La norme indique le nombre minimal d'échantillons à prélever par qualité de carburant pour les périodes hivernale et estivale. Les années précédentes, les États membres avaient des doutes quant aux exigences relatives à l'échantillonnage, mais les quantités prélevées et la distinction dans les rapports entre les périodes estivale et hivernale s'est améliorée ces dernières années.

Le tableau 4 fournit une ventilation des échantillons prélevés par chaque État membre, ainsi que des rapports présentés en 2010. Le nombre minimal d'échantillons requis est calculé dans les cas où l'État membre a utilisé un modèle statistique tel que présenté dans la norme EN 14274, étant donné que les exigences minimales relatives à l'échantillonnage sont connues pour chaque modèle⁸. Le tableau fournit également une ventilation de tous les échantillons prélevés, ainsi que de l'échantillonnage réalisé dans les stations-service. Tous les États membres n'ont pas fourni cette ventilation en 2010 (Suède, Royaume-Uni, Espagne, Allemagne et Lettonie). La norme EN 14274 précise que les exigences minimales relatives à l'échantillonnage concerne les sites de distribution de carburant, qui sont définis comme des sites, station-service de réseau ou station privée hors réseau, où du carburant est distribué dans des véhicules routiers pour leur propulsion». En conséquence, tout échantillon prélevé dans un terminal de distribution ou une raffinerie doit être pris en considération en plus des échantillons prélevés dans les stations-service afin de respecter les exigences minimales relatives à l'échantillonnage.

Lorsque les États membres ont établi leur rapport en se fondant sur un «système de surveillance national»⁹, l'équivalent des exigences minimales relatives à l'échantillonnage a été calculé en fonction de la taille du pays et d'autres détails disponibles. Lorsque le lieu de prélèvement des échantillons est connu, il est possible de déterminer si les quantités prélevées sont conformes à la norme EN 14274.

⁸ La norme EN 14274 fixe des nombres minimaux d'échantillonnage pour chaque carburant (en fonction du modèle statistique utilisé et du prorata des ventes). La norme précise un nombre minimal d'échantillons à prélever par qualité de carburant:

			Échantillons par qualité et par période hivernale et estivale*	
Modèle			Petit pays	Grand pays
EN	14274	Modèle statistique A	50	100
EN	14274	Modèle statistique B	100	200
EN	14274	Modèle statistique C	50	-
Système national			-	-

- Les exigences relatives à l'échantillonnage annuel sont donc deux fois plus importantes que les valeurs qui figurent dans le tableau pour chaque qualité.

⁹ La directive n'exclut pas le recours à des «systèmes de surveillance nationaux», à condition qu'ils donnent des résultats d'une fiabilité équivalente à celle des résultats obtenus conformément à la norme EN 14274.

Sept États membres (qui ont utilisé un système fondé sur la norme EN 14274 ou un système de surveillance national) ne sont pas parvenus à satisfaire aux exigences de la norme. Les défaillances sont liées aux lieux où les échantillons ont été prélevés ou au nombre d'échantillons prélevés, mais elles ne compromettent nullement l'efficacité et la crédibilité des résultats communiqués à la Commission.

La Commission s'efforce, en collaboration avec les États membres, de clarifier les raisons de ces défaillances et de faire en sorte que la situation s'améliore à l'avenir.

Le tableau 4 indique le nombre minimal d'échantillons à prélever dans les stations-service des États membres pour assurer la conformité avec la directive.

Tableau 4: résumé de l'échantillonnage réalisé dans les États membres et informations relatives aux exigences de la directive 98/70/CE et de la norme européenne EN 14274

EM		Modèle FQMS (1)	Taille (2)	Distinction entre la période estivale et hivernale (3)	Échantillons par qualité et par période	Total des échantillons requis (5)		Échantillons prélevés (6)		Échantillons prélevés dans les stations-service (7)	
						Essence	Gazole	Essence	Gazole	Essence	Gazole
Autriche	AT	C	S	✓	50	102	100	203	100	203	100
Belgique	BE	N	S	✓	100	400	200	2133	4985	2133	4958
Bulgarie	BG	B	S	✓	100	200	200	427	468	418	456
Chypre	CY	C	S	✓	50	100	100	293	167	149	167
République tchèque	CZ	C	S	✓	50	101	100	747	877	747	877
Danemark	DK	N	S	✓	50	201	100	42	22	42	22
Estonie	EE	C	S	✓	50	103	100	350	200	350	200
Finlande	FI	A	S	✓	50	103	100	185	162	140	117
France	FR	B	L	✓	200	416	400	827	395	827	395
Allemagne	DE	N	L	✓	200	405	400	417	305	-	-
Grèce	EL	A	S	✓	50	105	100	250	120	29	17
Hongrie	HU	C	S	✓	50	101	100	120	120	120	120
Irlande	IE	C	S	✓	50	100	100	144	126	92	92
Italie	IT	A	L	✓	100	200	200	200	200	100	100
Lettonie	LV	N	S	✓	100	400	200	438	674	-	-
Lituanie	LT	C	S	✓	50	101	100	101	100	97	95
Luxembourg	LU	C	S	✓	50	104	100	47	75	43	71
Malte	MT	N	S	✓	100	209	200	49	43	39	30
Pays-Bas	NL	A	S	✓	50	100	100	100	100	100	100
Pologne	PL	B	L	✓	200	408	400	291	229	291	229
Portugal	PT	N	S	✓	100	209	200	236	118	200	100
Roumanie	RO	B	S	✓	100	400	200	360	210	360	210
Slovaquie	SK	C	S	✓	50	101	100	168	137	168	137
Slovénie	SI	C	S	✓	50	103	100	149	181	145	115
Espagne	ES	N	L	✓	200	409	400	520	264	-	-
Suède	SE	N	S	✓	100	203	200	553	620	-	-
Royaume-U	UK	N	L	✓	200	404	400	2195	2428	-	-

ni											
----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

6. CONFORMITE AVEC LA DIRECTIVE 98/70/CE EN 2010

6.1 Essence

En 2010, la plupart des États membres ont communiqué des informations complètes en ce qui concerne la conformité des échantillons d'essence. Pour déterminer la conformité, il faut savoir quelle méthode d'essai a été utilisée pour tester certains paramètres (parce que la reproductibilité et les niveaux de tolérance varient selon la méthode d'essai utilisée). Des mesures ont été prises afin que les États membres communiquent cette information dans les rapports. Il ne s'agit pas d'un élément obligatoire du rapport, mais il est néanmoins indispensable pour déterminer les niveaux de conformité. En 2010, 11 531 échantillons d'essence et 13 391 échantillons de gazole ont été prélevés.

En 2010, les paramètres qui n'étaient pas conformes aux spécifications établies pour l'Union étaient le plus souvent les suivants:

- la pression de vapeur en été a été dépassée à 215 reprises en 2010, soit 1,85 % de l'ensemble des échantillons. Toutefois, il apparaît que de nombreux dépassements sont dus aux carburants de transition, lorsque les fournisseurs passent des spécifications établies pour le carburant d'été à celles établies pour le carburant d'hiver et vice versa;
- les échantillons RON/MON non conformes aux spécifications étaient au nombre de 59 en 2010, soit 0,5 % du total des échantillons;
- trente-quatre échantillons, soit 0,29 % du total des échantillons, présentaient une teneur en soufre supérieure à la teneur maximale de 10 ppm, la teneur la plus élevée relevée dans un échantillon étant de 45,9 mg/kg. Toutefois, pour tous les États membres, la teneur moyenne en soufre reste inférieure à la limite obligatoire de 10 ppm et se situe à 5,8 ppm.

Les Pays-Bas n'ont pas fourni d'informations détaillées sur les échantillons qui n'étaient pas conformes aux limites de tolérance et l'Allemagne n'a pas été en mesure de fournir des précisions sur certains échantillons d'essence RON 91 non conformes.

6.2 Gazole

En 2010, seuls deux États membres n'ont pas fourni de précisions concernant les échantillons de gazole non conformes aux spécifications (Lettonie et Pays-Bas, pays dans lesquels au moins un échantillon de carburant contrôlé dépassait les limites de tolérance). Sur les cinq paramètres vérifiés pour le gazole en 2010, les spécifications n'ont pas été respectées dans les cas suivants:

- bien que la teneur moyenne en soufre de l'UE soit restée inférieure à la limite obligatoire de 10 ppm (6,5 ppm), 169 échantillons, soit 1,26 % de l'ensemble des échantillons, n'étaient pas conformes aux valeurs extrêmes:

- valeur maximale de 500 mg/kg en Bulgarie (où une amende a été imposée au fournisseur en raison de la non-conformité de l'échantillon),
 - un ou plusieurs échantillons prélevés en Pologne n'étaient pas conformes, la valeur maximale pour la teneur en soufre étant de 455 mg/kg. En Pologne, où la teneur en soufre du carburant était extrêmement élevée, le carburant a été retiré du marché. Les autorités polonaises ont également notifié la non-conformité du carburant au Bureau des contrôles fiscaux et douaniers et à l'Inspection régionale pour la protection de l'environnement,
 - 294 mg/kg en Roumanie (aucun détail relatif aux mesures adoptées n'a été fourni) et,
 - 94,2 mg/kg à Chypre, où il s'est avéré que la contamination à la station-service était due à un mélange de gazole automobile avec du gazole de chauffage. Des poursuites pénales ont été engagées contre la station-service,
- trente-huit échantillons ne respectaient pas les limites de distillation en 2010,
 - en tout, quatre échantillons dont l'indice de cétane a été vérifié se sont révélés non conformes aux spécifications.

6.3 Résumé

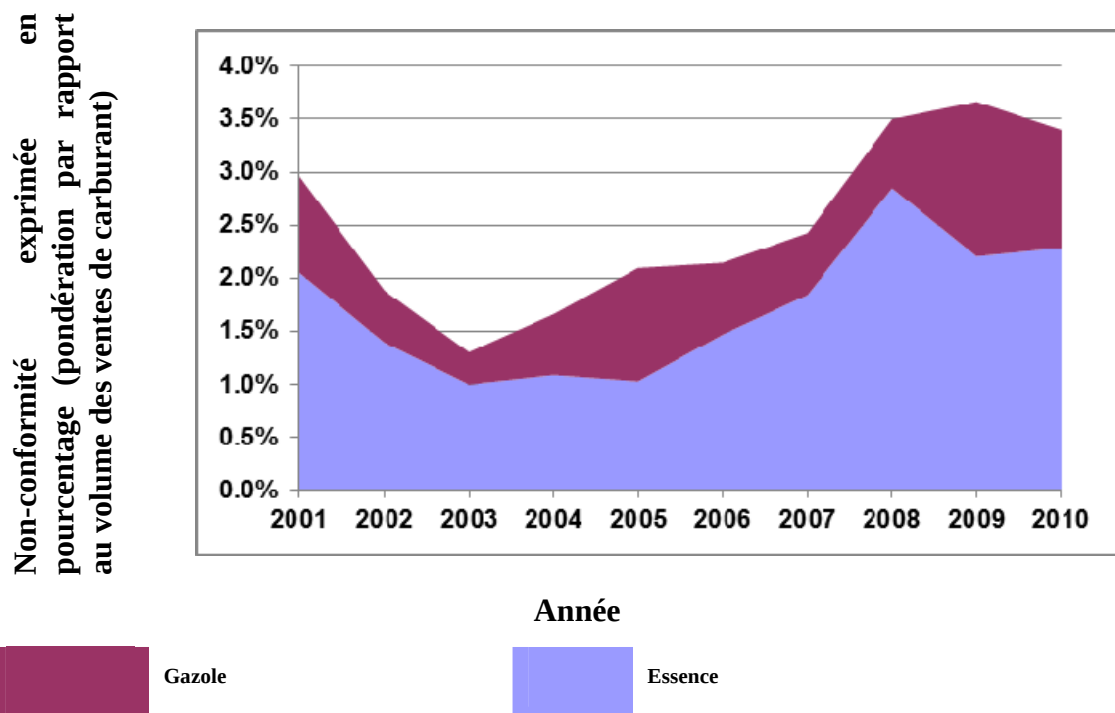
Le tableau 5 montre dans quelle mesure les États membres ont respecté les dispositions de la directive 98/70/CE en 2010 en ce qui concerne les résultats de l'analyse des échantillons par rapport aux limites de tolérance, ainsi que la présentation et le contenu des rapports. Parmi les modifications apportées à la directive 98/70/CE (directive 2003/17/CE) figure l'insertion du paragraphe suivant: «Les États membres déterminent les pénalités applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales de transposition de la présente directive. Ces pénalités doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.»

Certains États membres ont fourni une explication relative aux mesures correctives et aux sanctions imposées par les autorités nationales dans les cas où des échantillons n'étaient pas conformes aux spécifications.

D'une manière générale, sur les 11 531 échantillons d'essence analysés en 2010, 411 se sont révélés non conformes aux spécifications, les limites de tolérance fixées pour un ou plusieurs paramètres n'étant pas respectées; le taux de non-conformité s'élève donc à 3,6 %. Sur les 13 391 échantillons analysés en ce qui concerne les cinq paramètres obligatoires pour le gazole en 2010, 211 se sont révélés non conformes aux limites établies, soit 1,6 % de l'ensemble des échantillons dont il est question dans le rapport.

La proportion d'échantillons non conformes aux spécifications dépend du nombre d'échantillons prélevés, qui doit être fonction (dans chaque État membre) du volume des ventes de carburant et des sources d'approvisionnement. Toutefois, étant donné que les États membres utilisent des systèmes de surveillance nationaux qui ne sont peut-être pas équivalents à la norme EN 14274, il y a lieu de tenir compte également dans l'Union d'un taux de non-conformité pondéré par volume et par nombre d'échantillons prélevés. La figure 3 indique le taux de non-conformité pondéré en fonction du volume des ventes et du nombre d'échantillons prélevés et montre une évolution à la hausse jusqu'en 2010.

Figure 3: évolution temporelle du nombre total de cas de non-conformité par rapport aux valeurs limites fixées pour l'essence et le gazole



*À l'exclusion de la France, qui n'a pas transmis les informations pour les années 2003, 2004 et 2005; à l'exclusion du Luxembourg, qui n'a pas transmis les informations pour les années 2007, 2008 et 2009, et de Malte, qui n'a pas transmis les informations pour les années 2006 et 2009.

Tableau 5: conformité des États membres avec la directive 98/70/CE en ce qui concerne les rapports établis pour l'année 2010.

EM	Non-conformité par rapport aux valeurs limites échantillons non conformes (NC)/ nombre total d'échantillons				Rapports incomplets paramètres non mesurés (NM)/total				Rapport tardif
	(1)				(2)				(3)
	Essence		Gazole		Essence		Gazole		
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total	(mois)
AT	6	203	3	100	0	18	0	5	<1
BE	103	2133	79	4985	0	18	0	5	Dans les délais
BG	39	427	56	468	3	18	0	5	Dans les délais
CY	41	293	1	167	0	18	0	5	<1
CZ	>61	747	29	877	0	18	0	5	Dans les délais
DK	0	42	0	22	0	18	0	5	Dans les délais
EE	17	350	3	200	0	18	0	5	Dans les délais
FI	0	185	1	162	0	18	0	5	Dans les délais
FR	56	827	10	395	0	18	1	5	Dans les délais
DE	>7	417	1	305	0	18	0	5	<4
EL	0	250	0	120	0	18	0	5	<1
HU	0	120	0	120	0	18	0	5	Dans les délais

EM	Non-conformité par rapport aux valeurs limites échantillons non conformes (NC)/ nombre total d'échantillons				Rapports incomplets paramètres non mesurés (NM)/total				Rapport tardif	
	(1)				(2)					(3)
	Essence		Gazole		Essence		Gazole			
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total		
IE	15	144	1	126	0	18	0	5	Dans les délais	
IT	2	200	0	200	1	18	0	5	<1	
LV	0	438	0	674	0	18	0	5	Dans les délais	
LT	0	101	>1	100	0	18	0	5	Dans les délais	
LU	7	47	0	75	1	18	0	5	<1	
MT	2	49	3	43	0	18	0	5	Dans les délais	
NL	>2	100	>1	100	0	18	0	5	<5	
PL	15	291	3	229	0	18	0	5	Dans les délais	
PT	29	236	8	118	0	18	0	5	<1	
RO	>5	360	11	210	0	18	0	5	<1	
SK	0	168	7	137	0	18	0	5	Dans les délais	
SI	0	149	0	181	0	18	0	5	Dans les délais	
ES	6	520	0	264	0	18	0	5	<2	
SE	0	553	0	620	6	18	0	5	Dans les délais	
Royaume-Uni	5	2195	0	2428	2	18	0	5	Dans les délais	
Nb de pays		18	18		5		1		10	

#	Colonne	Notes explicatives
(1)	Non-conformité par rapport aux valeurs limites (limite de confiance de 95 %)	Il est impossible d'affirmer que les valeurs limites ont été respectées pour tous les échantillons lorsque les données communiquées sont incomplètes. Lorsque les rapports reçus n'ont pas permis de déterminer le nombre d'échantillons dépassant la valeur limite, un signe «>» indique que le nombre d'échantillons dépassant les valeurs limites est un nombre minimal et qu'il pourrait être plus élevé.
(2)	Rapports incomplets	Certains paramètres peuvent être vérifiés sur une quantité inférieure d'échantillons; cependant, tous les paramètres devraient être vérifiés de manière à pouvoir évaluer avec exactitude la qualité du carburant. Dans les cas où ils ont obtenu les résultats concernant les échantillons, les États membres doivent l'indiquer clairement et fournir ces résultats.
(3)	Rapport tardif	La directive 98/70/CE dispose que les États membres doivent transmettre leurs rapports de surveillance pour le 30 juin de chaque année au plus tard.

7. CONCLUSIONS

La qualité des carburants a une incidence directe sur les émissions de CO₂ et sur la qualité de l'air. Elle détermine également la facilité avec laquelle les constructeurs automobiles 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 2010 montre que les spécifications définies pour l'essence et le gazole dans la directive 98/70/CE sont généralement respectées et que très peu de cas de dépassements ont été constatés. L'adoption progressive de la norme EN 14274 par les États membres renforce la cohérence des données disponibles pour l'évaluation des différents paramètres relatifs à la qualité des carburants et les États membres ont fait des efforts en vue d'améliorer leur compréhension des exigences en matière de rapports.

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 et afin de s'assurer que les rapports sont transmis à la Commission dans les délais prescrits.