ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.11.2020
COM(2020) 742 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ που χρησιμοποιούνται για τις οδικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση
(Έκθεση για το έτος 2018)

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ που χρησιμοποιούνται για τις οδικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Έκθεση για το έτος 2018)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 7α της οδηγίας 98/70/ΕΚ[1] σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ (στο εξής: οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων) και το άρθρο 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου για τον καθορισμό των μεθόδων υπολογισμού και των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την οδηγία 98/70/ΕΚ[2], τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την ένταση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (στο εξής: ΑΘ) που προκύπτει από τα καύσιμα και την ενέργεια που παρέχονται στο έδαφός τους. Η εν λόγω υποχρέωση υποβολής εκθέσεων ίσχυσε για πρώτη φορά για το έτος αναφοράς 2017, έπειτα από την εφαρμογή και τη μεταφορά της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου. Η παρούσα ετήσια έκθεση περιλαμβάνει τα στοιχεία που υποβλήθηκαν για το έτος 2018.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 98/70/ΕΚ, τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλλουν εκθέσεις σχετικά με τα εθνικά στοιχεία για την ποιότητα των καυσίμων για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Η παρούσα ετήσια έκθεση συνοψίζει τις πληροφορίες που παρείχαν τα κράτη μέλη σχετικά με τις προαναφερθείσες απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων. Βασίζεται στα στοιχεία που υπέβαλαν τα κράτη μέλη στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) για το έτος 2018.

2. ΌΓΚΟΙ ΚΑΙ ΕΝΤΑΣΗ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΖΩΗΣ ΤΩΝ ΕΙΔΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Το άρθρο 7α της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων, σε συνδυασμό με την οδηγία (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου, ορίζει απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σχετικά με τα ακόλουθα:

- τον συνολικό όγκο κάθε τύπου καυσίμου ή ενέργειας που παρέχεται για τις οδικές μεταφορές και τα μη οδικά κινητά μηχανήματα (συμπεριλαμβανομένων των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όταν δεν βρίσκονται στη θάλασσα), τους γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες και τα σκάφη αναψυχής όταν δεν βρίσκονται στη θάλασσα·
- τις εκπομπές ΑΘ κατά τον κύκλο ζωής ανά μονάδα ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών μέσων τιμών των εκτιμώμενων εκπομπών λόγω έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης (στο εξής: ILUC) από τα βιοκαύσιμα[3]·

[1] Οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 350 της 28.12.1998, σ. 58).

[2] Οδηγία (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου, της 20ής Απριλίου 2015, για τον καθορισμό των μεθόδων υπολογισμού και των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ (ΕΕ L 107 της 25.4.2015, σ. 26).

[3] Οδηγία (ΕΕ) 2015/1513 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την τροποποίηση της οδηγίας 98/70/ΕΚ σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/28/ΕΚ σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 239 της 15.9.2015, σ. 8).

- τις πρώτες ύλες και την οδό παραγωγής βιοκαυσίμων που χρησιμοποιούνται για κάθε ένα από τα βιοκαύσιμα που παρέχονται στην επικράτεια των κρατών μελών.

Η οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων υποχρεώνει τα κράτη μέλη να απαιτούν από τους προμηθευτές καυσίμων να μειώσουν την ένταση των εκπομπών ΑΘ του κύκλου ζωής των καυσίμων κίνησης, δηλαδή των εκπομπών ΑΘ του κύκλου ζωής ανά μονάδα ενέργειας από τα καύσιμα και την ενέργεια που παρέχονται, κατά τουλάχιστον 6 % έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 σε σύγκριση με το βασικό πρότυπο καυσίμου για το 2010 της τάξης των 94,1 gCO2eq/MJ[4]. Οι εκπομπές ΑΘ λόγω ILUC δεν λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον ελάχιστο στόχο μείωσης κατά 6 %.

Το 2018, και τα 28 κράτη μέλη (καθώς και η Νορβηγία και η Ισλανδία) υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με τις μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην κατάλληλη μορφή.

2.1 Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και απόσταση από τον στόχο του 2020

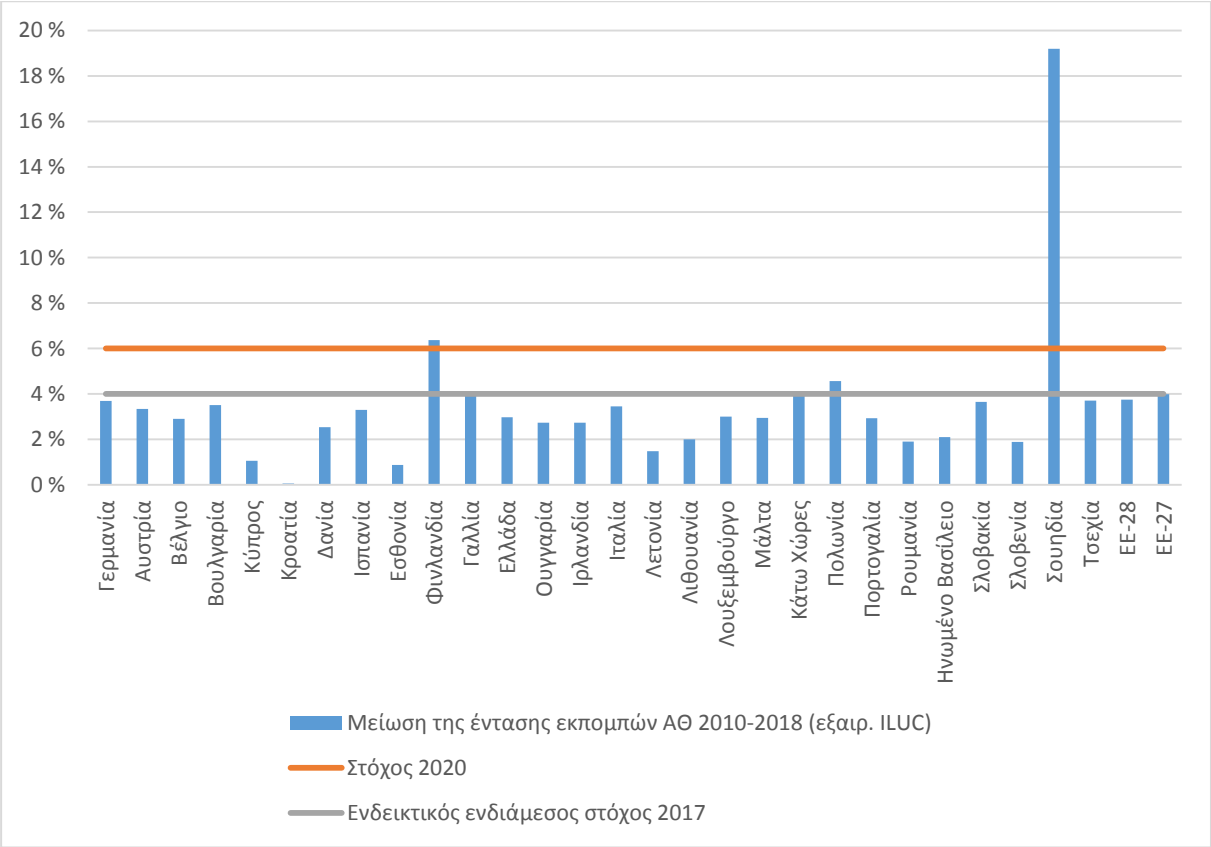
Σύμφωνα με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν, η μέση ένταση των εκπομπών ΑΘ των καυσίμων και της ενέργειας που παρασχέθηκε στα 28 κράτη μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις το 2018 ήταν 90,6 gCO_{2eq}/MJ, δηλαδή κατά 3,7 % χαμηλότερη από τη βάση αναφοράς του 2010, η οποία ήταν 94,1 gCO2eq/MJ. Αυτό αντιστοιχεί σε εξοικονόμηση 51 Mt ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα(CO_{2eq}) το 2018. Η πρόοδος που επιτεύχθηκε από τους προμηθευτές καυσίμων ήταν περιορισμένη μεταξύ των ετών 2017 και 2018, με βελτίωση κατά 0,3 ποσοστιαία μονάδα της αναφερθείσας στις εκθέσεις μέσης έντασης των εκπομπών ΑΘ των καυσίμων.

Τα στοιχεία που αναφέρθηκαν για το 2018 επιβεβαιώνουν ότι οι προμηθευτές καυσίμων της ΕΕ στα 28 κράτη μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις βρίσκονταν, κατά μέσο όρο, πίσω ως προς τον στόχο μείωσης της έντασης των εκπομπών ΑΘ των καυσίμων κίνησης κατά 6 % έως το 2020, σε σύγκριση με το 2010 (βλ. *διάγραμμα 1*). Πρέπει να σημειωθεί ότι το 2018 δεν αναφέρθηκαν μειώσεις των εκπομπών κατά το πρώτο στάδιο (UER)[5]. Αυτές αναμένεται να συμβάλουν στον στόχο μείωσης το 2020.

Επιπλέον, η πρόοδος διαφέρει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών. Σε 23 κράτη μέλη, οι μειώσεις το 2018 εξακολουθούν να είναι χαμηλότερες από τον προαιρετικό ενδιάμεσο στόχο του 4 %, τη συμμόρφωση με τον οποίο μπορούσαν τα κράτη μέλη να απαιτήσουν από τους προμηθευτές καυσίμων ήδη για το έτος 2017. Η Σουηδία και η Φινλανδία είναι τα μόνα κράτη μέλη που έχουν ήδη υπερβεί τον στόχο μείωσης κατά 6 % για το 2020 (περισσότερες πληροφορίες παρέχονται στην τεχνική έκθεση αριθ. 2/2020 του ΕΟΠ με τίτλο «Ένταση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου των καυσίμων κίνησης στην ΕΕ το 2018). Επομένως, σχεδόν όλα τα κράτη μέλη πρέπει να προχωρήσουν άμεσα σε περαιτέρω ενέργειες για να εξασφαλίσουν την επίτευξη του στόχου για το 2020.

[4] Οδηγία (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου, της 20ής Απριλίου 2015, για τον καθορισμό των μεθόδων υπολογισμού και των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ (ΕΕ L 107 της 25.4.2015, σ. 26).

[5] «εκπομπές κατά το πρώτο στάδιο»: κάθε εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου που πραγματοποιείται προτού η πρώτη ύλη εισέλθει στο διυλιστήριο ή στην εγκατάσταση επεξεργασίας όπου παρήχθη το καύσιμο.



Διάγραμμα 1: Μειώσεις της έντασης εκπομπών ΑΘ των καυσίμων που επιτυγχάνονται από προμηθευτές καυσίμων της ΕΕ, 2010-2018 *(Πηγή: ΕΟΧ)*

Λαμβανομένων υπόψη των εκπομπών ILUC[6], η μέση ένταση των εκπομπών ΑΘ των καυσίμων που καταναλώθηκαν το 2018 ήταν κατά 2,1 % χαμηλότερη από αυτή του 2010. Αυτό αντιστοιχεί σε εξοικονόμηση 29 Mt CO_{2eq} το 2018. Οι εκπομπές ILUC δεν λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον ελάχιστο στόχο μείωσης κατά 6 %.

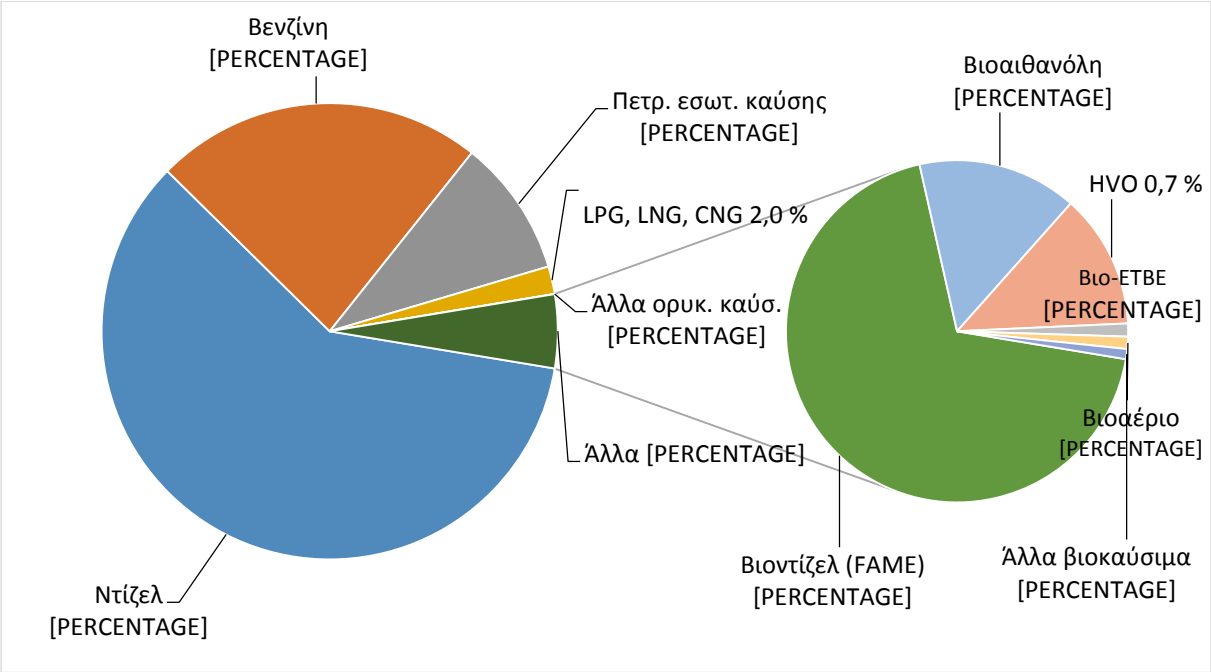
2.2 Εφοδιασμός καυσίμων

Στην παρούσα ενότητα παρέχονται τα στοιχεία που υπέβαλαν τα κράτη μέλη σχετικά με όλα τα ορυκτά καύσιμα, τα βιοκαύσιμα και τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης εντός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων για τις οδικές μεταφορές και για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα.

Η συνολική δηλωθείσα ποσότητα καυσίμων ανέρχεται σε 14 028 petajoules (PJ), εκ των οποίων το 94,8 % προερχόταν από ορυκτά καύσιμα και το 5,2 % από βιοκαύσιμα. Το 2018 δεν αναφέρθηκαν ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης.

Στον εφοδιασμό με ορυκτά καύσιμα το 2018 κυριάρχησε το ντίζελ (59,8 %· 8 386 PJ), ακολουθούμενο από τη βενζίνη (23,3 %· 3 271 PJ) και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (9,7 %· 1 363 PJ). Το υγροποιημένο αέριο πετρελαίου και το πεπιεσμένο φυσικό αέριο είχαν συνολικό μερίδιο 2 % (275 PJ) (βλ. *Διάγραμμα 2*).

[6] Για τον υπολογισμό αυτόν ελήφθησαν υπόψη οι προσωρινές εκτιμώμενες εκπομπές λόγω έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης από τα βιοκαύσιμα, όπως παρατίθενται στο παράρτημα V της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων.

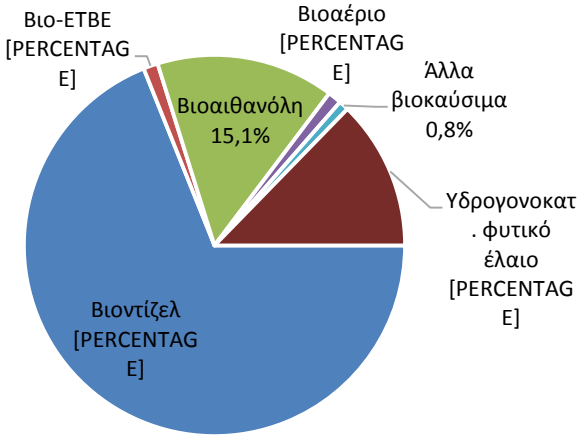


Διάγραμμα 2: Μερίδια στην προμήθεια ενέργειας από καύσιμα ανά τύπο καυσίμου το 2018 *(Πηγή: ΕΟΧ)*

2.3 Κατανάλωση βιοκαυσίμων

Η κατανάλωση βιοκαυσίμων στα 28 κράτη μέλη εξακολουθεί να κυριαρχείται από το βιοντίζελ (μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων, FAME) (68,9 % της συνολικής κατανάλωσης βιοκαυσίμων· 504 PJ), ακολουθούμενο από τη βιοαιθανόλη (15,1 %· 111 PJ) και το υδρογονοκατεργασμένο φυτικό έλαιο (HVO· 13,1 %· 93 PJ). Ο βιο-αιθυλο-tert-βουτυλαιθέρας (βιο-ETBE) και το βιοαέριο αντιστοιχούν σχεδόν στο 0,1 % της συνολικής κατανάλωσης βιοκαυσίμων (18 PJ). Όλα τα άλλα βιοκαύσιμα αντιπροσώπευαν πολύ μικρότερο μερίδιο (βλ. *διάγραμμα 3*).

Λεπτομερείς πληροφορίες για όλα τα βιοκαύσιμα και τις διαδρομές διατίθενται στην τεχνική έκθεση του ΕΟΠ αριθ. 2/2020 με τίτλο «Ένταση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου των καυσίμων κίνησης στην ΕΕ το 2018».



Διάγραμμα 3: Μερίδια στην προμήθεια ενέργειας από βιοκαύσιμα ανά τύπο καυσίμου το 2018 *(Πηγή: ΕΟΧ)*

2.4 Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας

Η υποβολή στοιχείων σχετικά με την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από τους προμηθευτές καυσίμων είναι προαιρετική και δέκα κράτη μέλη, σε σύγκριση με επτά κράτη μέλη το 2017, υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από ηλεκτρικά οχήματα και μοτοσικλέτες (βλέπε *πίνακα 1*).

Κράτος μέλος	Ποσότητα ενέργειας, εξαιρουμένης της απόδοσης του συστήματος μετάδοσης κίνησης (GJ)	Ποσότητα ενέργειας, συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης του συστήματος μετάδοσης κίνησης (GJ)	Ένταση εκπομπών ΑΘ που αναφέρθηκε ανά κράτος μέλος (g CO_2e/MJ)	Ένταση εκπομπών ΑΘ που αναφέρθηκε ανά κράτος μέλος (g CO_2e/MJ)
Βουλγαρία	189 652	75 861	-	-
Γαλλία	1 122 448	448 979	20,4	73
Γερμανία	774 000	309 600	153	551
Ιταλία	1 444 681	577 872	110,3	397
Κάτω Χώρες	236 081	94 432	165	594
Πορτογαλία	19 224	7 690	74,7	269
Σλοβακία	1 407	563	46,4	167
Σλοβενία	318	127	-	-
Σουηδία	52	21	169,2	609
Ηνωμένο Βασίλειο	867 996	347 198	85,3	307

Πίνακας 1: Ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώθηκε από ηλεκτρικά οχήματα και μοτοσικλέτες το 2018 ως αναφερθείσα συμβολή των προμηθευτών καυσίμων στον οικείο στόχο μείωσης των εκπομπών ΑΘ (*Πηγή: ΕΟΧ*)

3. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ ΓΙΑ ΤΟ 2018

Σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων, όλα τα κράτη μέλη, καθώς και η Ισλανδία, υπέβαλαν εκθέσεις σχετικά με τα εθνικά στοιχεία για την ποιότητα των καυσίμων για το έτος 2018.

Στην παρούσα ενότητα παρέχονται τα στοιχεία για τις πωλήσεις βενζίνης και ντίζελ, καθώς και για τα βιοσυστατικά που περιλαμβάνονται σε αυτά, για τις οδικές μεταφορές που αναφέρθηκαν από όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Εξαιρούνται άλλα ορυκτά καύσιμα, άλλα βιοκαύσιμα και καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, καθώς και καύσιμα που χρησιμοποιούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα.

3.1 Βενζίνη και ντίζελ και περιεκτικότητα βιοσυστατικών

Το ντίζελ εξακολουθεί να κυριαρχεί στις πωλήσεις καυσίμων στην ΕΕ: Το 72,3 % των καυσίμων που πωλήθηκαν το 2018 ήταν ντίζελ και το 27,7 % ήταν βενζίνη, όπως και το 2017 (βλέπε *πίνακα 2*).

	2017	2018

Πωλήσεις ντίζελ	270 668 (72,3%)	271 018 (72,3%)
Πωλήσεις βενζίνης	103 766 (27,7%)	103 856 (27,7 %)

Πίνακας 2: Πωλήσεις ντίζελ και βενζίνης (σε εκατ. λίτρα και τα αντίστοιχα μερίδιά τους) το 2017 και το 2018

Το μερίδιο του ντίζελ σε σύγκριση με τις πωλήσεις βενζίνης αυξήθηκε με την πάροδο των ετών, από το 55,6 % των συνολικών πωλήσεων το 2001 στο 72,3 % το 2018. Η αύξηση αυτή αντανακλά σε μεγάλο βαθμό την αυξανόμενη στροφή του ευρωπαϊκού στόλου οχημάτων στη ντιζελοκίνηση κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

Η κατανάλωση ντίζελ κυριαρχεί στα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ (αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 60 % των συνολικών πωλήσεων καυσίμων), εκτός από την Κύπρο, την Ελλάδα και τις Κάτω Χώρες.

Οι περισσότερες πωλήσεις βενζίνης το 2018 αφορούσαν την ποιότητα βενζίνης με αριθμό οκτανίων έρευνας (RON) 95 και το μερίδιο των πωλήσεων αυτών σημείωσε μικρή μείωση σε σύγκριση με το 2017. Το μερίδιο των πωλήσεων 95 ≤ RON < 98 αυξήθηκε, ενώ το μερίδιο των πωλήσεων RON ≥ 98 μειώθηκε από το 2017 (βλέπε *πίνακα 3*).

	2017	**2018**
RON 95	85,7 %	82 %
95 ≤ RON < 98	8,3 %	13,7 %
RON ≥ 98	5,8 %	4,2 %
RON = 91	0,1 %	0,1 %

Πίνακας 3: Μερίδιο των πωλήσεων βενζίνης σύμφωνα με τους αριθμούς RON

Όλα τα καύσιμα ντίζελ που πωλούνται στην ΕΕ διατίθενται στο εμπόριο ως ντίζελ που περιέχει βιοντίζελ, ενώ σχεδόν το 96 % της βενζίνης διατίθεται στο εμπόριο ως βενζίνη που περιέχει βιοαιθανόλη. Το 2018 το 84,3 % της βενζίνης που πωλήθηκε στην ΕΕ είχε περιεκτικότητα 5 % κατ' όγκο σε αιθανόλη, ενώ το 11,4 % είχε έως και 10 % περιεκτικότητα σε αιθανόλη. Από το ντίζελ που πωλήθηκε, το 99,2 % περιείχε έως και 7 % FAME, ενώ το 0,8 % περιείχε περισσότερο.

3.2 Συμμόρφωση των πωληθέντων καυσίμων με τα όρια ποιότητας

Συνολικά, στην ΕΕ παρατηρείται υψηλή συμμόρφωση με τα όρια ποιότητας. Η πολύ μεγάλη πλειονότητα των βασικών παραμέτρων των καυσίμων στα δείγματα που ελήφθησαν το 2018 αναφέρθηκαν εντός των ορίων ανοχής.

Η Λιθουανία, η Σλοβενία και η Σουηδία πραγματοποίησαν εξακριβώσεις και ανέφεραν πλήρη συμμόρφωση τόσο για τη βενζίνη όσο και για το ντίζελ. Έξι κράτη μέλη πραγματοποίησαν εξακριβώσεις και ανέφεραν πλήρη συμμόρφωση για τη βενζίνη (Βουλγαρία, Ελλάδα, Λετονία, Λιθουανία, Σλοβενία και Σουηδία) και δώδεκα για το ντίζελ (Αυστρία, Κροατία, Ελλάδα, Φινλανδία, Γερμανία, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Λιθουανία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβενία και Σουηδία). Ένα κράτος μέλος (Βέλγιο) ανέφερε περισσότερες από 100 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης για τη βενζίνη και 30 για το ντίζελ το 2018, ωστόσο αυτό αντιπροσωπεύει μικρό ποσοστό του συνολικού αριθμού δειγμάτων που ελήφθησαν στο Βέλγιο.

Τα κράτη μέλη ανέφεραν συνολικά 410 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης για τη βενζίνη και 114 για το ντίζελ για το 2018. Όσον αφορά τη βενζίνη, οι συνηθέστερες παράμετροι που βρίσκονταν εκτός των προδιαγραφών ήταν η τάση ατμών κατά τη θερινή περίοδο (σε δεκαεννέα κράτη μέλη), ο αριθμός οκτανίων έρευνας RON (σε δέκα κράτη μέλη), ο αριθμός οκτανίων κινητήρα MON (σε οκτώ κράτη μέλη) και η περιεκτικότητα σε θείο (σε πέντε κράτη μέλη). Όσον αφορά το ντίζελ, οι συνηθέστερες παράμετροι που βρίσκονταν εκτός των προδιαγραφών ήταν η περιεκτικότητα σε FAME (σε επτά κράτη μέλη) και η περιεκτικότητα σε θείο (σε οκτώ κράτη μέλη).

Όλα τα κράτη μέλη έχουν περιγράψει τα μέτρα που έλαβαν όταν εντοπίστηκαν μη συμμορφούμενα δείγματα. Τα μέτρα αυτά περιλάμβαναν την ενημέρωση των αρμόδιων αρχών, την έναρξη ερευνών, την επιβολή κυρώσεων και προστίμων και την εκ νέου δειγματοληψία. Σε έναν μικρό αριθμό υποθέσεων δεν ελήφθησαν μέτρα όταν διαπιστώθηκε ότι οι μη συμμορφούμενες παράμετροι ήταν πολύ κοντά στα όρια ανοχής.

Δεν ήταν συνεπώς απαραίτητο για την Επιτροπή να ξεκινήσει νέα έρευνα στον εν λόγω τομέα.