



Bruxelles, den 13.12.2012
COM(2012) 749 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union:
Niende årsrapport
(Rapporteringsår 2010)**

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union: Niende årsrapport (Rapporteringsår 2010)

RESUMÉ

I direktiv 98/70/EF¹ fastsættes med udgangspunkt i sundheds- og miljømæssige hensyn tekniske minimumsspecifikationer for brændstoffer til brug i motorkøretøjer med styret tænding og motorkøretøjer med kompressionstænding. Brændstofkvaliteten er vigtig for miljøet, fordi den påvirker motorers forurenende emissioner og dermed luftkvaliteten. Den har også indflydelse på, hvor let det er for fabrikanterne at overholde de ønskede grænseværdier for forurenende stoffer og drivhusgasemissioner, og hvor meget det koster dem at gøre det.

Manglende overholdelse af brændstofs-specifikationer kan føre til forøgede emissioner (f.eks. kan for mange oxygenater øge NO_x-emissionerne) og skade motorer og udstødnings-efterbehandlingssystemer (f.eks. beskadiger for meget svovl katalysatorerne), hvilket øger luftforureningen. For at sikre overholdelsen af de obligatoriske standarder for brændstofkvalitet, der er fastsat i dette direktiv, skal medlemsstaterne indføre systemer til overvågning af brændstofkvaliteten.

I henhold til artikel 8 i direktiv 98/70/EF skal Kommissionen hvert år offentliggøre en rapport om brændstofkvaliteten i medlemsstaterne. Denne niende rapport fra Kommissionen opsummerer det indsendte materiale fra medlemsstaterne om benzin- og dieselkvaliteten og de mængder, der blev solgt i 2010. Samtlige medlemsstater har fremsendt en fuldstændig rapport for 2010. Nogle medlemsstater indberettede senere end den fastsatte frist, som var den 30. juni.

Den rettidige indsendelse af rapporterne var lidt ringere end i 2009, idet 17 medlemsstater afleverede deres 2010-rapporter før fristens udløb, og af de resterende 10 rapporter blev fem modtaget tre måneder eller mere efter fristens udløb.

Data for overvågningen af brændstofkvaliteten i 2010 viste, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt blev overholdt, og der blev kun påvist få overskridelser. For benzin var de væsentligste parametre, der blev overskredet, research-/motoroktanttal (RON/MON)², sommerdamptryk³, destillation/fordampning ved 100/150°C⁴ og maksimalt svovlindhold. For diesel var de hovedparametre, der blev overskredet, svovlindhold, 95 %-destillationspunkt og cetantal.

¹ Direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF, EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58.

² Research-oktanttal (RON) er et kvantitativt mål for det højeste kompressionsforhold, hvor benzin kan anvendes i en motor, uden at noget af blandingen selvantænder i motoren. Selvantænding medfører større brændstofforbrug og øgede emissioner af flygtige organiske forbindelser og carbonmonoxid.

³ Damptryk er et mål for brændstoffets tilbøjelighed til at fordampe. Det er reguleret om sommeren, fordi temperaturerne på denne årstid kan føre til højere emissioner af flygtige organiske forbindelser (VOC), der er en forløber for ozon ved jorden. Overskridelser vil resultere i forøgede VOC-emissioner.

⁴ Destillationsparametret fastlægger den andel af brændstoffet, der fordamper ved 100°C og 150°C. Det begrænser antallet af lettere forbindelser, der kan blandes i benzinen. Overskridelser kan føre til dampplommer og forringe køreegenskaberne.

Eftersom det er forholdsvis sjældent, at parametrene overskrides, og da de fleste medlemsstater skrider ind for at fjerne brændstof, der ikke overholder kravene, fra markedet, har Kommissionen ikke kendskab til nogen negative konsekvenser for emissionerne fra køretøjer eller for motorernes funktionsmåde. Kommissionen opfordrer dog medlemsstaterne til fortsat at sørge for, at alle krav overholdes, så der ikke opstår problemer i fremtiden.

Et lavt svovlindhold bidrager til at mindske luftforureningen og til at fremme udviklingen af ny motorteknologi. En ny specifikation for motorbrændstof trådte i kraft den 1. januar 2009, som begrænser svovlindholdet i alt motorbrændstof i EU til 10 ppm (svovlfrit brændstof). Dette er det andet rapporteringsår siden dette krav trådte i kraft, og det gennemsnitlige svovlindhold lå fortsat under dette niveau i 2010, jf. tabel 1:

Tabel 1: Årlig udvikling i benzins og dieselolies gennemsnitlige svovlindhold

EU	Gennemsnitligt svovlindhold, ppm*								
	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2008***	2009***	2010
<i>Benzin</i>	51	37	38	19	18	18	14	6	6
<i>Diesel</i>	169	125	113	25	22	23	18	8	7.5

*Eksklusive Frankrig, som ikke fremsendte rapporter i 2003-2005.

**Eksklusive Malta, som ikke fremsendte rapport i 2006.

***Eksklusive Luxembourg, som ikke fremsendte rapporter i 2007 og 2008 og ikke fremsendte en fuldstændig rapport i 2009.

Der er stadig store forskelle mellem de nationale systemer til overvågning af brændstofkvaliteten. Direktivets krav forventes dog at skabe større ensartethed og forbedre rapporteringskvaliteten.

2. INDLEDNING

Specifikationerne for benzin og diesel solgt i EU fremgår af direktiv 98/70/EF. Direktivet pålægger medlemsstaterne at indsende kortfattede rapporter om kvaliteten af det brændstof, som sælges på deres område. Siden 2004 har medlemsstaterne aflagt rapporter om deres overvågning i overensstemmelse med enten den europæiske standard EN 14274⁵ eller systemer med en tilsvarende pålidelighed. Ifølge artikel 8 i direktiv 98/70/EF (som ændret ved artikel 1, nr. 5, i direktiv 2003/17/EF) skal Kommissionen offentliggøre resultaterne af medlemsstaternes rapporter om brændstofkvaliteten. I medfør af denne bestemmelse giver Kommissionen med denne niende rapport en kort oversigt over dels benzin- og dieselkvaliteten i EU, dels de solgte mængder i 2010. De tidligere års rapporter er tilgængelige på Kommissionens websted⁶.

⁵ EN 14274:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselkvalitet - Overvågningssystem for brændstofkvalitet (FQMS).

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

3. DE NATIONALE OVERVÅGNINGSSYSTEMER

Kommissionens beslutning 2002/159/EF og den europæiske standard EN 14274 har gjort oplysningerne mere anvendelige og gjort det nemmere at analysere EU-tendenser. Der sker en konstant forbedring af overvågningssystemernes udformning, af overholdelsen af grænseværdierne og af de oplysninger, der indsendes. Der er dog stadig plads til forbedringer på nogle få centrale områder:

Medlemsstaterne opmuntres til fortsat at gøre en indsats for at indsende deres rapporter til tiden.

Adskillige medlemsstater udtager ikke et tilstrækkeligt antal prøver for alle brændstoftyper eller udtager ikke et tilstrækkeligt antal prøver på tankstationer (i modsætning til depoter/raffinaderier) med henblik på at opfylde kravene i den europæiske standard EN 14274⁷ (se tabel 4).

Når medlemsstaterne benytter deres egne nationale overvågningssystemer, skal de være udtømmende beskrevet, så det kan verificeres, om de er i overensstemmelse med den europæiske standard. Beskrivelsen skal vise, at overvågningssystemet er på højde med EN 14274 for så vidt angår statistisk sikkerhed.

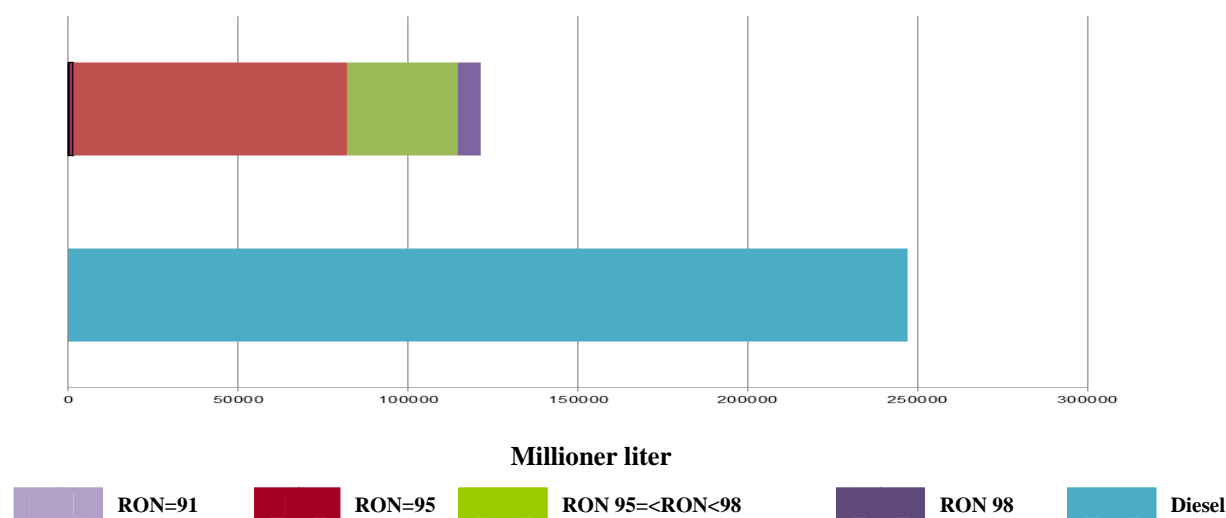
Medlemsstaternes rapporter evalueres på sæsonbasis for at gøre det muligt at sammenligne de forskellige medlemsstaters rapporteringer. Når en medlemsstat vælger at benytte en anden sæson end den, der er angivet, bør der gives oplysninger herom i det nationale bilag til rapporten om brændstofkvalitet.

4. 2010-RAPPORTERNE

4.1 Brændstofkvalitet og brændstofmængde

I modsætning til tidligere år har den nye øvre grænse for svovlindhold på 10 ppm (indført i 2009) for alle motorbrændstoffer fremskyndet overgangen fra RON 95 (<50 mg/kg) til RON 95 (<10 mg/kg) benzin. Med hensyn til oktantal bestod hovedparten af benzinsalget i 2010, nemlig 67 % af det samlede salg, af RON 95. Af den resterende del var 27 % 95=<RON<98, RON 98 lå på omkring 5 % og RON 91 på 1 % af det samlede salg.

Figur 1: Brændstofsalg i EU i 2010 fordelt på brændstoftype (%)*



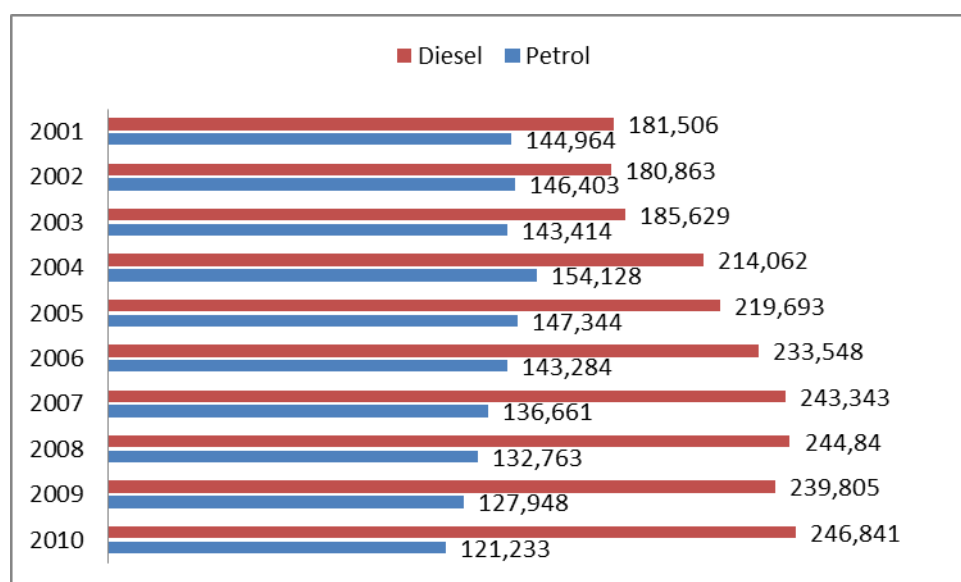
⁷ Jf. afsnit 5 nedenfor.

Tabel 2: Resumé efter brændstoftype 2010

Brændstofkvalitet	Millioner liter	Markedsandel i EU
Blyfri benzin min. RON=91	1 618	1 %
Blyfri benzin min. RON=95	80 308	67 %
Blyfri 95≤RON<98	32 898	27 %
Blyfri RON≥98	6 409	5 %
Benzin i alt	121 233	100,0 %
Diesel (<10 ppm S)	246 841	100,0 %
Diesel i alt	246 841	100,0 %

Tidsbestemte tendenser i brændstofsalget i EU

I figur 2 illustreres udviklingen i brændstofforbruget i EU i de seneste 10 år, og der ses en klar stigning i forbruget af diesel i forhold til benzin.

Figur 2: Udvikling i brændstofforbruget i EU

Millioner liter

Eksklusive Frankrig i 2003-2005, hvor der ikke blev fremsendt rapporter, eksklusive Luxembourg i 2007-2009 og Malta i 2006 og 2009, hvor der ikke blev fremsendt rapporter.

Brændstofsalg efter type i EU-27

I tabel 3 vises brændstofforbruget pr. type og medlemsstat for 2010:

Tabel 3: Brændstofforbruget pr. type og medlemsstat

Brændstoftype	Benzinsalg (millioner liter)				Dieselsalg (millioner liter)		
	Medlemsstat	min. RON=91	min. RON=95	95 ≤ RON < 98	RON ≥ 98	Benzin i alt	Diesel i alt
Østrig		150	-	2 251	64	2 465	7 437
Belgien		-	1 251	-	363	1 614	7 733
Bulgarien		-	847	-	-	847	2 168
Cypern		-	479	-	47	526	428
Tjekkiet		5	-	2 459	49	2 513	4 637
Danmark		517	1 570	-	3	2 090	3 101
Estland		-	-	338	33	371	572
Finland		-	2 075	162	-	2 237	2 790
Frankrig		-	8 677	-	2 202	10 879	39 749
Tyskland		943	-	24 901	740	26 584	38 356
Grækenland		-	4 634	220	153	5 007	2 977
Ungarn		-	1 743	-	47	1 790	3 274
Irland		-	1 974	-	-	1 974	2 672
Italien		-	11 678	-	-	11 678	30 238
Letland		-	-	347	29	376	801
Litauen		-	385	-	9	394	1 190
Luxembourg		1	373	-	92	466	1 894
Malta		-	-	91	10	101	120
Nederlandene		-	5 496	-	75	5 571	7 634
Polen		-	5 138	-	513	5 651	13 896
Portugal		-	-	1 703	187	1 890	5 898
Rumænien		-	-	1 274	793	2 067	4 997
Slovakiet		-	781	-	19	800	1 281
Slovenien		-	-	660	79	739	1 419
Spanien		-	6 908	-	766	7 674	31 540
Sverige		-	4 394	-	138	4 532	5 164
Det Forenede Kongerige		-	19 444	953	-	20 397	24 875

I tabel 3 vises salget af brændstof pr. type og medlemsstat. Der kan udledes nogle generelle tendenser:

- Dieselsalget dominerer markedet i alle medlemsstater undtagen to.
- Belgien er mest afhængig af diesel, som dominerer brændstofsalg med en markedsandel på 82,7 % – den højeste andel i alle medlemsstater.
- Det største brændstofsalg i 2010 fandt sted i Tyskland med 17,6 % af det samlede brændstofsalg i EU og en benzin/diesel andel på 21,9 % benzin og 15,5 % diesel. Det næststørste marked var Frankrig med en andel på 13,8 % af benzin- og dieselsalget i EU svarende til henholdsvis 9,0 % og 16,1 %, mens brændstofsalg i Det Forenede Kongerige lå på i alt 12,3 % af det samlede brændstofsalg fordelt på 16,8 % (benzin) og 10,1 % (diesel).

Som i perioden fra 2001 til 2009 var brændstofsalg størst i Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige i 2010.

Siden 2001 har typerne af brændstofkvaliteter på markedet i EU været stadig mere ensartede. Sondringen mellem benzinkvaliteterne hviler først og fremmest på forskellige oktantal (RON-kategorier). I 2010 indberettede kun seks medlemsstater, at der på markedet var adgang til tre benzinkvaliteter, mens de resterende gav indberetning om to benzinkvaliteter (ingen medlemsstat har oplyst, at der kun findes en enkelt benzinkvalitet på markedet).

Før 2009 fandtes der kun to dieselkvaliteter til motorkøretøjer, nemlig svovlfattig og svovlfri diesel (dvs. koncentrationer på under 10 ppm svovl). Som forventet og bekræftet af dataene for 2010 er alle medlemsstaterne gået over til 100 % svovlfri diesel i overensstemmelse med den obligatoriske øvre grænse for svovlindhold, og derfor er antallet af dieselkvaliteter faldet til en.

5. PRØVEUDTAGNING OG RAPPORTERING

Der findes detaljerede krav i EN 14274 til antallet af prøver, der skal udtages, og de steder, de skal udtages, og som skal indberettes i medlemsstaternes rapporter om brændstofkvalitet. I EN 14274 opstilles en række faktorer, som skal tages i betragtning ved vurdering af prøveudtagningen: f.eks. antallet af raffinaderier, der forsyner markedet, antallet af brændstofkvaliteter og antallet af forskellige importerede brændstofkvaliteter og -kilder. Standarden specificerer det mindste antal prøver, der skal udtages for hver enkelt brændstofkvalitet i vinterhalvåret og i sommerhalvåret. Tidligere var der i medlemsstaterne nogen usikkerhed omkring prøveudtagningskravene – men antallet af prøver og opdelingen mellem sommerperioden og vinterperioden er blevet bedre i de senere år.

I tabel 4 findes en opdeling af de enkelte medlemsstaters prøveudtagning og rapportering i 2010. Det samlede krævede minimumsantal prøver er beregnet, hvor medlemsstaten har anvendt en statistisk model som skitseret i EN 14274, da kravet til minimumsantallet af prøver er kendt for hver model⁸. Tabellen indeholder også en opdeling af det samlede antal udtagne prøver og prøveudtagningen på tankstationer. Ikke alle medlemsstater fremsendte denne opdeling i 2010 (Sverige, Det Forenede Kongerige, Spanien, Tyskland og Letland). EN 14274 specificerer, at minimumskravet til prøveudtagning skal opfyldes ved, at der tages prøver fra brændstofsalssteder – som defineres som ”detailudsalgssteder, hvor der fyldes motorbrændstof på vejretøjer”. Derfor skal eventuelle prøver, der tages fra distributionsterminaler eller raffinaderier, tages som supplement til de prøver, der tages fra tankstationer, for at minimumskravene til prøveudtagning er opfyldt.

Når medlemsstaterne har indberettet, at de bruger et ”nationalt overvågningssystem”⁹ – er der gennemført en vurdering af de tilsvarende minimumskrav til prøver på grundlag af landets størrelse og andre fremsendte oplysninger. Når det sted, hvor prøverne er taget, er kendt, er det muligt at afgøre, om prøveantallet er i overensstemmelse med EN 14274.

Syv medlemsstater (som enten bruger et system baseret på EN 14274 eller et nationalt overvågningssystem) levede ikke fuldt ud op til standardens krav. Dette skyldtes de steder, hvor prøverne blev udtaget, og antallet af indsamlede prøver. Disse problemer omfatter dog ikke effektiviteten og troværdigheden af de resultater, der er blevet indberettet til Kommissionen.

Kommissionen samarbejder i øjeblikket med medlemsstaterne om at klarlægge årsagerne til disse afvigelser og forsøger at sikre, at denne situation vil blive bedre i fremtiden.

I tabel 4 anføres nøjagtigt det krævede minimumsantal prøver, der skal udtages fra tankstationer for, at medlemsstaterne kan anses for at have overholdt direktivet.

⁸ EN 14274 fastsætter, hvor mange prøveudtagninger der skal tages for hver type brændstof (afhænger af den statistiske model, der benyttes, og salgsandel). Standarden specificerer det mindste antal prøver, der skal udtages for hver enkelt brændstofkvalitet

Model	Prøver pr. brændstofkvalitet i sommer- og vinterperiode*	
	Lille land	Stort land
EN 14274 statistisk Model A	50	100
EN 14274 statistisk Model B	100	200
EN 14274 statistisk Model C	50	-
Nationalt system	-	-

* De årlige prøveudtagningskrav er derfor det dobbelte af tabelværdierne for hver enkelt kvalitet.

⁹ "Nationale overvågningssystemer" tillades i direktivet, når blot disse systemer medfører resultater med en pålidelighed svarende til pålideligheden af EN 14274.

Tabel 4: Sammendrag af medlemsstaternes prøveudtagning og rapportering i tilknytning til kravene i direktiv 98/70/EF og den europæiske standard EN 14274

Medlemsstat	FQMS Model (1)	Størrelse (2)	Separat S&W? (3)	Antal prøver pr. kvalitet og pr. periode (4)	Samlet antal krævede prøver (5)		Udtagne prøver (6)		Prøver udtaget på tankstationer (7)		
					Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	
Østrig	AT	C	S	✓	50	102	100	203	100	203	100
Belgien	BE	N	S	✓	100	400	200	2133	4985	2133	4958
Bulgarien	BG	B	S	✓	100	200	200	427	468	418	456
Cypern	CY	C	S	✓	50	100	100	293	167	149	167
Tjekkiet	CZ	C	S	✓	50	101	100	747	877	747	877
Danmark	DK	N	S	✓	50	201	100	42	22	42	22
Estland	EE	C	S	✓	50	103	100	350	200	350	200
Finland	FI	A	S	✓	50	103	100	185	162	140	117
Frankrig	FR	B	L	✓	200	416	400	827	395	827	395
Tyskland	DE	N	L	✓	200	405	400	417	305	-	-
Grækenland	EL	A	S	✓	50	105	100	250	120	29	17
Ungarn	HU	C	S	✓	50	101	100	120	120	120	120
Irland	IE	C	S	✓	50	100	100	144	126	92	92
Italien	IT	A	L	✓	100	200	200	200	200	100	100
Letland	LV	N	S	✓	100	400	200	438	674	-	-
Litauen	LT	C	S	✓	50	101	100	101	100	97	95
Luxembourg	LU	C	S	✓	50	104	100	47	75	43	71
Malta	MT	N	S	✓	100	209	200	49	43	39	30
Nederlandene	NL	A	S	✓	50	100	100	100	100	100	100
Polen	PL	B	L	✓	200	408	400	291	229	291	229
Portugal	PT	N	S	✓	100	209	200	236	118	200	100
Rumænien	RO	B	S	✓	100	400	200	360	210	360	210
Slovakiet	SK	C	S	✓	50	101	100	168	137	168	137
Slovenien	SI	C	S	✓	50	103	100	149	181	145	115
Spanien	ES	N	L	✓	200	409	400	520	264	-	-
Sverige	SE	N	S	✓	100	203	200	553	620	-	-
Det Forenede Kongerige	UK	N	L	✓	200	404	400	2195	2428	-	-

6. OVERENSSTEMMELSE MED DIREKTIV 98/70/EF I 2010

6.1 Benzin

I 2010 fremsendte de fleste medlemsstater fuldstændige oplysninger om benzinprøvedtagningens overensstemmelse. For at afgøre, om der er overensstemmelse, er det nødvendigt at vide, hvilken prøvemethode der er blevet anvendt til at teste visse parametre (fordi reproducerbarhed og toleranceniveauer er forskellige afhængigt af testmetoden). Der er åbnet mulighed for, at medlemsstaterne kan give disse oplysninger i rapporteringsskabelonen – selv om dette ikke er en obligatorisk del af indberetningen, er det vigtigt for bestemmelse af overensstemmelsesniveauerne. I 2010 blev der udtaget 11 531 prøver af benzin og 13 391 af diesel.

De parametre, der hyppigst lå uden for specifikationen i EU i 2010, var:

- Sommerdamptrykket blev overskredet 215 gange i 2010 eller i 1,85 % af det samlede antal prøver. Det står imidlertid klart, at mange overskridelser skyldes overgangsbrændstoffer, når leverandørerne går fra sommerbrændstoffspezifikationen til vinterbrændstoffspezifikationen og omvendt.
- Antallet af RON/MON-prøver, der lå uden for specifikationen i 2010, var på i alt 59 eller 0,5 % af det samlede antal prøver.
- Det maksimale svovlindhold på 10 ppm blev overskredet i 34 prøver eller 0,29 % af det samlede antal prøver, idet den højeste prøveværdi var på 45,9 mg/kg. Det gennemsnitlige svovlindhold for alle medlemsstater ligger dog under den obligatoriske grænse på 10 ppm, nemlig på 5,8 ppm.

Nederlandene har ikke fremsendt fuldstændige oplysninger om de prøver, der ikke lå inden for tolerancetærsklerne, og Tyskland var ude af stand til at fremsende nærmere oplysninger om nogle tilfælde af manglende overensstemmelse for RON 91 benzin.

6.2 Diesel

I 2010 var der kun to medlemsstater, som ikke fremsendte nærmere oplysninger om de prøver, der ikke levede op til specifikationen for diesel (Letland og Nederlandene – hvor mindst én brændstofprøve testet i hver medlemsstat overskred tolerancetærsklerne). Af de fem parametre, der blev testet for diesel i 2010, lå følgende uden for specifikationen:

- Til trods for, at det gennemsnitlige svovlindhold i EU ligger under den obligatoriske grænse på 10 ppm – nemlig på 6,5 ppm – var der 169 prøver eller 1,26 % af det samlede antal prøver, som ikke var overensstemmende, med ekstreme værdier på:
 - En maksimumsværdi på 500 mg/kg i Bulgarien (hvor leverandøren blev idømt en bøde som følge af brændstofprøven, der ikke overholdt kravene).
 - En eller flere prøver i Polen overholdt ikke kravene – med et maksimalt svovlindhold på 455 mg/kg. I Polen, blev brændstof, der havde et ekstremt højt svovlindhold, trukket tilbage fra markedet. De polske myndigheder underrettede ligeledes kontoret for fiskal kontrol, toldstyrelsen og det regionale miljøbeskyttelsestilsyn om brændstoffet, der ikke levede op til kravene

- 294 mg/kg i Rumænien (ingen nærmere oplysninger om, hvilke skridt der blev taget, er fremsendt)
 - 94,2 mg/kg i Cypern – hvor det blev konstateret, at der var sket en forurening på tankstationen, fordi diesel til biler var blevet blandet med diesel til opvarmning. Der blev indledt en strafferetssag mod tankstationen.
- I alt 38 prøver overskred destillationsgrænserne i 2010.
 - Det blev konstateret, at i alt 4 prøver, der blev testet for cetantal, lå uden for specifikationen.

6.3 Resumé

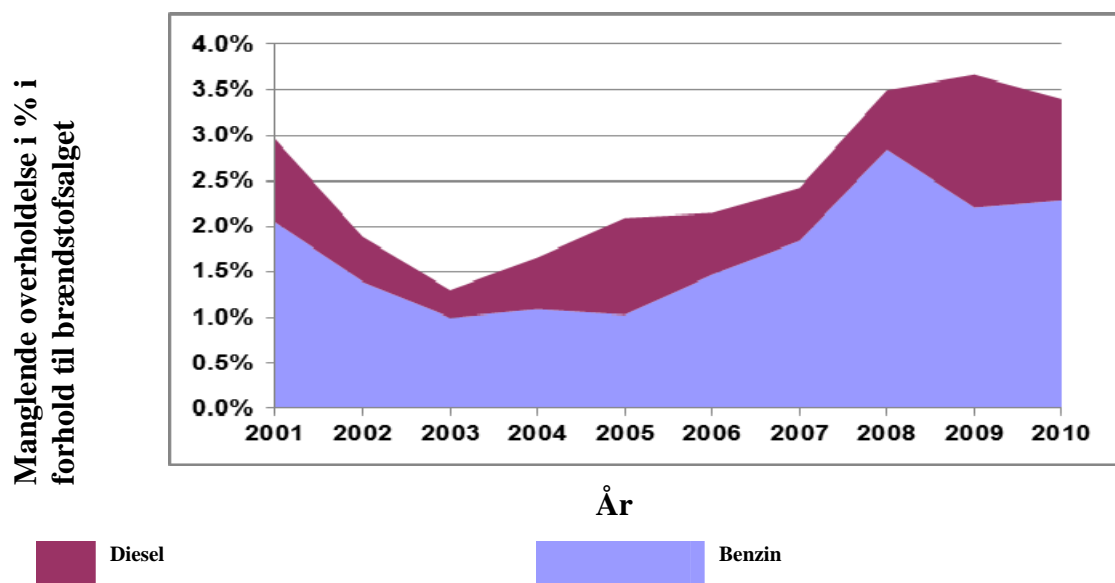
Tabel 5 indeholder en oversigt over, hvordan medlemsstaternes rapporter for 2010 opfylder direktiv 98/70/EF med hensyn til analyseresultaterne af prøverne i forhold til tolerancetærskler samt rapporteringsformat og -indhold. Ændringerne af direktiv 98/70/EF (direktiv 2003/17/EF) omfattede indsættelse af et stykke begyndende med ”Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af gennemførelsesbestemmelserne til dette direktiv. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.”

Nogle medlemsstater har givet en forklaring på de afhjælpende foranstaltninger og sanktioner, som de nationale myndigheder har indført, når prøverne lå uden for specifikationen.

Generelt lå 411 af de 11 531 prøver af benzin i 2010 uden for specifikationen med tolerancetærskler for en eller flere parametre – som repræsenterer en manglende overensstemmelse på 3,6 %. Af de 13 391 prøver, der blev testet for de fem obligatoriske parametre for diesel i 2010, lå 211 ikke inden for de fastsatte grænser – hvilket svarer til 1,6 % af alle de indberettede prøver.

Antallet af prøver, der ligger uden for specifikationen, er afhængigt af antallet af udtagne prøver – som (i de enkelte medlemsstater) skulle være afhængigt af størrelsen af brændstofsallet og forsyningskilderne. I medlemsstater, der benytter nationale overvågningssystemer, som måske ikke svarer til EN 14274, er det imidlertid nødvendigt også at se på manglende overensstemmelse inden for EU vægtet efter mængde og antal prøver. Figur 3 viser andelen af manglende overholdelse vægtet i forhold til salgsmængde og antal prøver og viser en stigende tendens frem til 2010.

Figur 3: Tidsmæssige tendenser i de samlede overskridelser af grænseværdien for benzin og diesel



*Eksklusive Frankrig i 2003-2005, hvor der ikke blev fremsendt rapporter. Eksklusive Luxembourg i 2007-2009 og Malta i 2006 og 2009, hvor der ikke blev fremsendt rapporter.

Table 5: Oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i rapporteringsåret 2010.

Medlemsstat	Manglende overholdelse af grænseværdier (prøver, der ikke opfylder kravene (NC)/prøver i alt)				Ufuldstændig indberetning (parametre, der ikke er blevet målt (NM)/i alt)				For sen fremsendelse af rapport (måneder)
	(1)		(2)		(3)				
	Benzin NC	Diesel Total	Benzin NM	Diesel Total	Benzin NC	Diesel Total			
AT	6	203	3	100	0	18	0	5	<1
BE	103	2133	79	4985	0	18	0	5	Til tiden
BG	39	427	56	468	3	18	0	5	Til tiden
CY	41	293	1	167	0	18	0	5	<1
CZ	>61	747	29	877	0	18	0	5	Til tiden
DK	0	42	0	22	0	18	0	5	Til tiden
EE	17	350	3	200	0	18	0	5	Til tiden
FI	0	185	1	162	0	18	0	5	Til tiden
FR	56	827	10	395	0	18	1	5	Til tiden
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	Til tiden
IE	15	144	1	126	0	18	0	5	Til tiden

Medlemsstat	Manglende overholdelse af grænseværdier (prøver, der ikke opfylder kravene (NC)/prøver i alt)				Ufuldstændig indberetning (parametre, der ikke er blevet målt (NM)/i alt)				For sen fremsendelse af rapport (måneder)
	(1)		(2)		(3)				
	Benzin		Diesel		Benzin		Diesel		
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total	
IT	2	200	0	200	1	18	0	5	<1
LV	0	438	0	674	0	18	0	5	Til tiden
LT	0	101	>1	100	0	18	0	5	Til tiden
LU	7	47	0	75	1	18	0	5	<1
MT	2	49	3	43	0	18	0	5	Til tiden
NL	>2	100	>1	100	0	18	0	5	<5
PL	15	291	3	229	0	18	0	5	Til tiden
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	Til tiden
SI	0	149	0	181	0	18	0	5	Til tiden
ES	6	520	0	264	0	18	0	5	<2
SE	0	553	0	620	6	18	0	5	Til tiden
UK	5	2195	0	2428	2	18	0	5	Til tiden
Antal lande		18	18		5		1		10

#	Kolonne	Forklarende noter
(1)	Manglende overholdelse af grænseværdierne (95 % konfidensgrænser)	Det er ikke muligt at konstatere, om grænseværdierne er overholdt i samtlige prøver, når de opgivne data er ufuldstændige. Når antallet af prøver, som overskrider grænseværdien, ikke fremgår af medlemsstaternes indberetning, angives det med symbolet ”>”, at det anførte antal prøver, som overskrider grænseværdierne, er et minimum, og at tallet kan være højere.
(2)	Ufuldstændig indberetning	Nogle parametre er måske blevet testet i færre prøver, men alle parametrene skal testes, for at brændstofkvaliteten kan vurderes nøjagtigt. Medlemsstaterne skal gøre det klart, når der er opnået prøveresultater, og fremsende prøveresultaterne.
(3)	For sen fremsendelse af rapport	Ifølge direktiv 98/70/EF forelægger medlemsstaterne deres overvågningsrapporter senest den 30. juni hvert år.

7. KONKLUSIONER

Brændstofkvaliteten har stor betydning for både CO₂-emissioner og luftkvalitet, og den er ligeledes afgørende for, hvor let det er for fabrikanterne at overholde grænseværdierne for forurenende stoffer og drivhusgasemissioner, og hvor meget det koster dem.

Resultaterne af overvågningen af brændstofkvaliteten i 2010 viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt overholdes, og der blev kun påvist meget få overskridelser. Medlemsstaterne er gradvist ved at indføre standard EN 14274, hvilket fører til større konsistens i de data, der benyttes til vurdering af de forskellige brændstofkvalitetsparametre, og medlemsstaterne har taget skridt til at forbedre deres forståelse af indberetningskravene.

Eftersom det er forholdsvis sjældent, at parametrene overskrides, og da de fleste medlemsstater skrider ind for at fjerne brændstof, der ikke overholder kravene, fra markedet, har Kommissionen ikke kendskab til, at sådanne overskridelser har haft negative konsekvenser for emissionerne fra køretøjer eller for motorernes funktionsmåde. Kommissionen opfordrer dog på det kraftigste medlemsstaterne til fortsat at træffe foranstaltninger til at sikre fuld overensstemmelse, så sådanne problemer ikke opstår i fremtiden, og til at sikre, at rapporten fremsendes til Kommissionen inden for den fastsatte frist.