



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 17.10.2007
KOM(2007) 617 endelig

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN

**Kvaliteten af benzin og diesellole til brug for vejtransport i Den Europæiske Union
Fjerde årsrapport
(Rapporteringsår 2005)**

DA

DA

1. RESUMÉ

Direktiv 98/70/EF¹ opstiller af sundheds- og miljømæssige grunde mindstespecifikationer for brændstof til motorkøretøjer med styret tænding og kompressionstænding. Brændstofkvaliteten er vigtig for miljøet, fordi den påvirker motorers forurenende emissioner og derved luftkvaliteten. Den har også en indvirkning på, hvor let det er for, og hvor meget det koster, fabrikkerne at nå de ønskede forurenings- og drivhusgasemissioner. Direktiv 2003/17/EF² om ændring af direktiv 98/70/EF foreskriver en yderligere reduktion af svovlindholdet i benzin- og dieselbrændstof.

Manglende overholdelse af brændstofs-specifikationer kan føre til forøgede emissioner (f.eks. kan for mange oxygenatorer øge NO_x-emissionerne) og kunne skade motorer og udstødnings-efterbehandlingssystemer (f.eks. beskadiger for meget svovl katalysatorerne), der fører til højere luftforurenende emissioner. 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 offentliggør Kommissionen hvert år en rapport om brændstofkvaliteten i medlemsstaterne. Denne fjerde rapport fra Kommissionen opresumerer det indsendte materiale fra medlemsstaterne om benzin- og dieselkvaliteten og mængderne, der blev solgt i 2005. Samtlige medlemsstater undtagen Frankrig har aflagt rapport for 2005.

Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2005 viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt overholdes, og der blev igen kun påvist få overskridelser. For benzin var de væsentligste parametre, der blev overskredet, research-oktanttal (RON)³, sommerdamptryk⁴ og destillation – fordampning ved 100/150 °C⁵. For diesel var de hovedparametre, der blev overskredet, svovlindhold, destillation 95 % kogepunkt, cetantal og massefylde.

Selv om adskillige medlemsstater har indberettet prøver, der ikke var i overensstemmelse med direktivet, har generelt langt færre prøver overskredet grænseværdierne (og tolerancegrænserne for testmetoderne) i forhold til de foregående år. Adskillige EU-10 medlemsstater indberettede et betydeligt antal prøver, der ikke overholdt grænseværdierne. Belgien indberettede en højere andel (ca. 3,5 %) af ikke overholdende prøver end andre medlemsstater, men har forbedret overensstemmelsesniveauerne i forhold til tidligere år.

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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/17/EF af 3. marts 2003 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie, EUT L 76 af 22.3.2003, s. 10

³ Research oktantal (RON) er et kvantitativt mål for det højeste kompressionsforhold, hvor benzin kan anvendes i en motor uden at noget af blandingen selv tænder i motoren. Selvtænding medfører overdrevent brændstofforbrug og øgede emissioner af flygtige organiske forbindelser og kulmonoxid.

⁴ Damptryk er et mål for brændstoffets tilbøjelighed til at fordampe. Det reguleres 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.

⁵ Destillationsparametret fastlægger den andel af brændstoffet, der fordampes ved 100 °C og 150 °C. Det begrænser antallet af lettere forbindelser, der kan blandes i benzinen. Overskridelser kunne medføre dampblåse og køreegenskabsproblemer.

Svovlindholdet for diesel viste sig at være et særligt problem i 2005 (hovedsagelig EU-10), på grund af det nye obligatoriske <50 ppm-niveau, der gjaldt fra starten af 2005. Adskillige EU-10 medlemsstater havde problemer med salget af de svovlholdige brændstoffer tidligt på året, og der så ud til at være et højere antal prøver forurenede med mere svovlholdig diesel eller gasolie end i de tidligere år.

Kommissionen er ikke bekendt med negative virkninger for udstødningen eller motorfunktionen i relation til disse overskridelser, men vil fortsat tilskynde medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger for at sikre fuldstændig overholdelse. Det gør de fleste medlemsstater allerede, og hvor der foreligger oplysninger om de foranstaltninger, medlemsstaterne har truffet i tilfælde af manglende overholdelse, er disse anført i kapitlerne om de enkelte lande i den udførlige rapport for 2005⁶. Kommissionen vil fortsat holde øje med overensstemmelse med brændstofkvalitetskravene i direktivet og sigter mod at forbedre analysen af de data, der rapporteres fra 2006 og fremover.

Med hensyn til bekæmpelse af luftforureningen og indførelse af ny motorteknologi er det vigtigt at bemærke, at andelen i EU-15 af brændstoffer med et svovlindhold på <10 ppm og <50 ppm voksede betydeligt mellem 2001 og 2005. Fra 2005 blev det obligatorisk for alle brændstoffer at overholde <50 ppm svovlniveauet og at indføre brændstoffer med <10 ppm svovl i alle medlemsstater. Det gennemsnitlige svovlindhold i 2005 ligger betydeligt lavere end i 2004, som det fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Benzins og dieselolies gennemsnitlige svovlindhold – den årlige udvikling i EU

Brændstof / år	Gennemsnitligt svovlindhold, ppm					EU15	EU10
	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2005*	2005
<i>Benzin</i>	68	51	37	38	19	19	23
<i>Diesel</i>	223	169	125	113	25	24	37

Indeholder EU-10 landes data fra 2004. *Omfatter ikke Frankrig, som ikke har indgivet rapporter fra 2003 til 2005.

De nationale brændstofkvalitetsovervågningssystemer varierer stadig betydeligt; direktivets krav forventes imidlertid at fremme større ensartethed og forbedre rapporteringskvaliteten.

2. INDLEDNING

Specifikationerne for benzin og diesel, der sælges i Den Europæiske Union, er fastsat i bilagene til direktiv 98/70/EF, og siden den 1. januar 2005 gælder der kun et sæt brændstofs-specifikationer. Direktivet pålægger også medlemsstaterne at indgive kortfattede rapporter om kvaliteten af det brændstof, som sælges på deres territorium. Efter 2004 aflægger medlemsstaterne rapporterne om deres overvågning i overensstemmelse med den europæiske standard, EN 14274⁷, eller efter systemer af tilsvarende pålidelighed. Ifølge

⁶ Jf. http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/fqm_summary_2005.pdf

⁷ EN 14274:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselkvalitet - Overvågningssystem for brændstofkvalitet (FQMS).

artikel 8 i direktiv 98/70/EF, som ændret ved artikel 1, stk. 5, i direktiv 2003/17/EF, skal Kommissionen fremlægge resultaterne af medlemsstaternes rapporter om brændstofkvaliteten. I medfør af denne bestemmelse giver Kommissionen med denne fjerde rapport en kort oversigt over benzin- og dieselskvaliteten i Fællesskabet samt over de solgte mængder i 2005. De tidligere års rapporter er tilgængelige på Kommissionens websted⁸.

3. DE NATIONALE OVERVÅGNINGSSYSTEMER

Der er i hele EU blevet iværksat en række forskellige foranstaltninger til gennemførelse af overvågningssystemer for brændstofkvalitet (FQMS). Foranstaltningerne rækker lige fra systemer, der bygger på den europæiske standard EN 14274, og hvor der udtages prøver fra en række tankstationer, til nationale systemer. I f.eks. Sveriges og Det Forenede Kongeriges systemer indgår prøveudtagning og analyse af samtlige raffinerede og importerede partier i kravene til brændstoffdistributionen i disse lande. Der udtages også stikprøver i hele distributionskæden året rundt. De systemer, der anvendes i visse medlemsstater, blev oprindeligt udviklet til andre formål, og det forklarer til dels, hvorfor omfang og anvendelse varierer så meget mellem de forskellige EU-medlemsstater. Man forventede en større ensartethed fra 2004, idet det ændrede direktiv foreskrev, at medlemsstaterne: "*opretter et system til brændstofkvalitetsovervågning, som er i overensstemmelse med kravene i den relevante europæiske standard*" (EN 14274 og EN 14275⁹) fra den 1. januar 2004. Siden 2001 er der foretaget et betydeligt antal ændringer af overvågningssystemerne. Blandt EU-15 medlemsstater har 6 nu ændret deres systemer til dem, der er baseret på EN 14274, lige som 6 af EU-10 medlemsstaterne. Portugal har erklæret, at det stadig er i færd med at ændre sit system for at bringe det i overensstemmelse med EN 14274. Ifølge direktivet kan alternative overvågningssystemer tillades, når blot disse systemer skaber resultater af tilsvarende pålidelighed. Indtil videre har alene Cypern, Danmark og Malta forelagt oplysninger, hvormed de begrundet anvendelsen af deres nationale systemer med begrænset prøveudtagning. UK har også indgivet oplysninger om dets systems statistiske pålidelighed. I figur 2 opsummeres prøveudtagningsfrekvensen i EU i 2005.

4. 2005-RAPPORTERNE

4.1. Brændstofkvalitet og brændstofmængde

Skønt der i 2005 fandtes benzin med vidt forskellige oktantal og svovlindhold i EU, tegnede RON95 sig for størstedelen af salget (84 % af det samlede salg, hvoraf 66 % svovlfattigt og 34 % svovlfrit brændstof¹⁰). Der findes udførlige oplysninger om de enkelte medlemsstater i figur 1 og tabellen i bilaget (Frankrig har ikke aflagt rapport om overvågning af brændstofkvaliteten fra 2003 til 2005). Af den solgte benzin var 61 % svovlfattig (<50 ppm) og 39 % svovlfri (<10 ppm). Af den solgte diesel var den tilsvarende fordeling henholdsvis 67 % og 33 %. Sammenlignet med 2001 er mængderne af brændstof med <50 ppm og <10 ppm svovl steget betydeligt, eftersom de i det år tegnede sig for ca. 20 % af hele benzin- og dieselsalget i EU, medens de nu tegner sig for praktisk talt hele benzin- og dieselsalget.

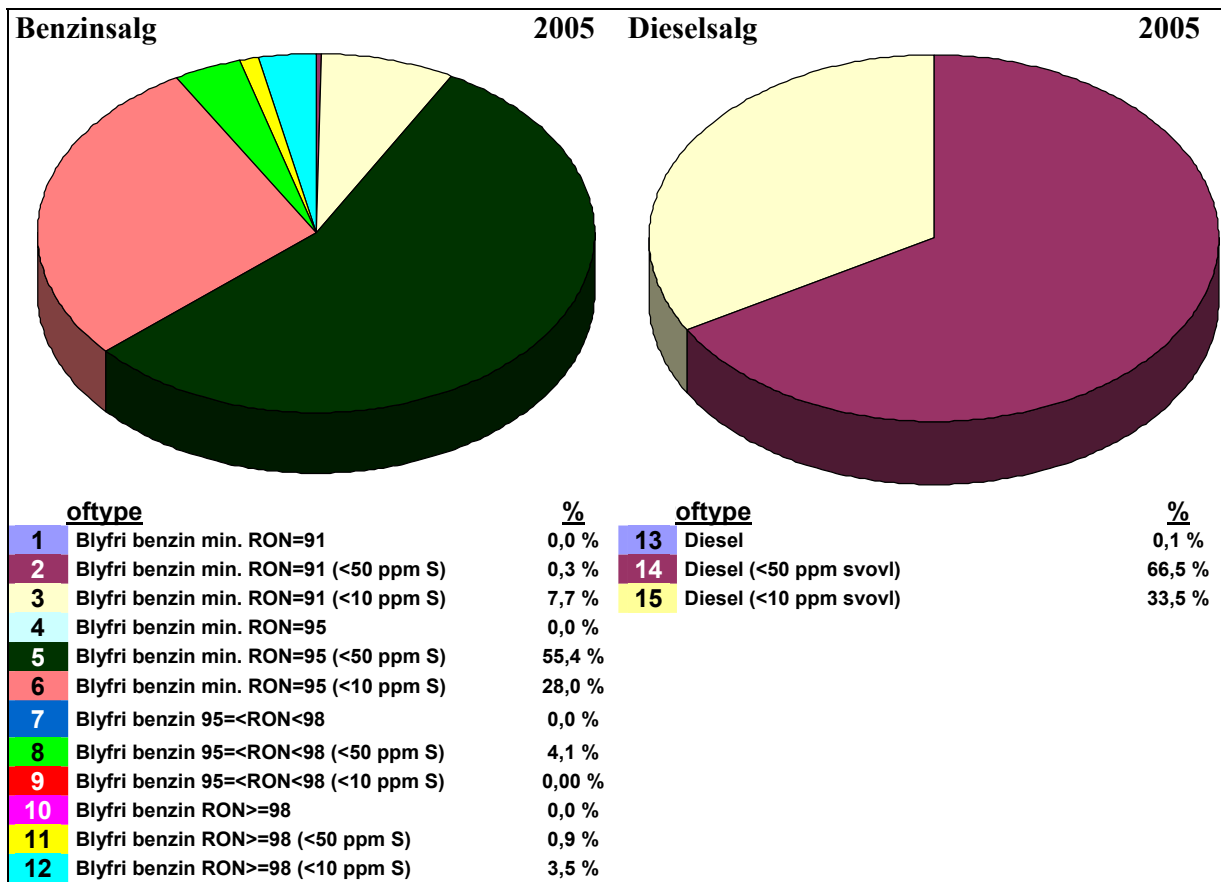
⁸ http://europa.eu.int/comm/environment/air/fuel_quality_monitoring.htm

⁹ EN 14275:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselsbrændstofs kvalitet - Prøvetagning fra detailstandere og kommercielle tankningsanlæg.

¹⁰ Udtrykket "svovlfattig" svarer til et svovlindhold på 50 ppm; udtrykket "svovlfri" svarer til et svovlindhold på 10 ppm.

Salget i EU-10 medlemsstater omfattede henholdsvis 10,5 % og 11,3 % af det samlede benzin- og dieselsalg i EU (en mindre stigning i forhold til 2004). Sammenlignet med EU-15 blev der solgt en meget lavere andel svovlfri benzin i EU-10 (15,5 %), men en lidt højere andel svovlfri diesel (36 %).

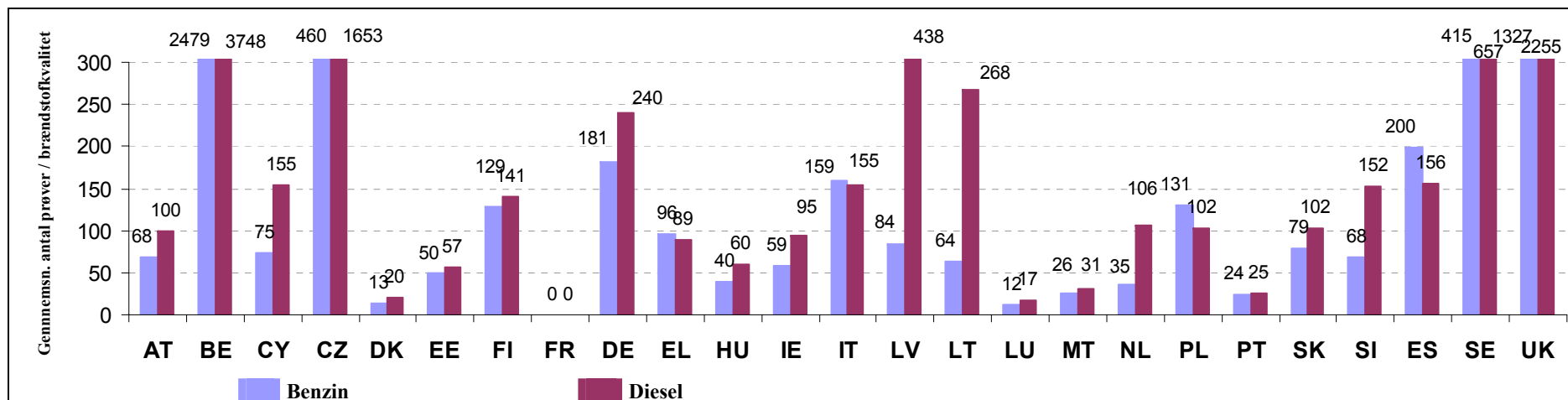
Figur 1: Brændstofsalg i EU opdelt på brændstoftype (%)



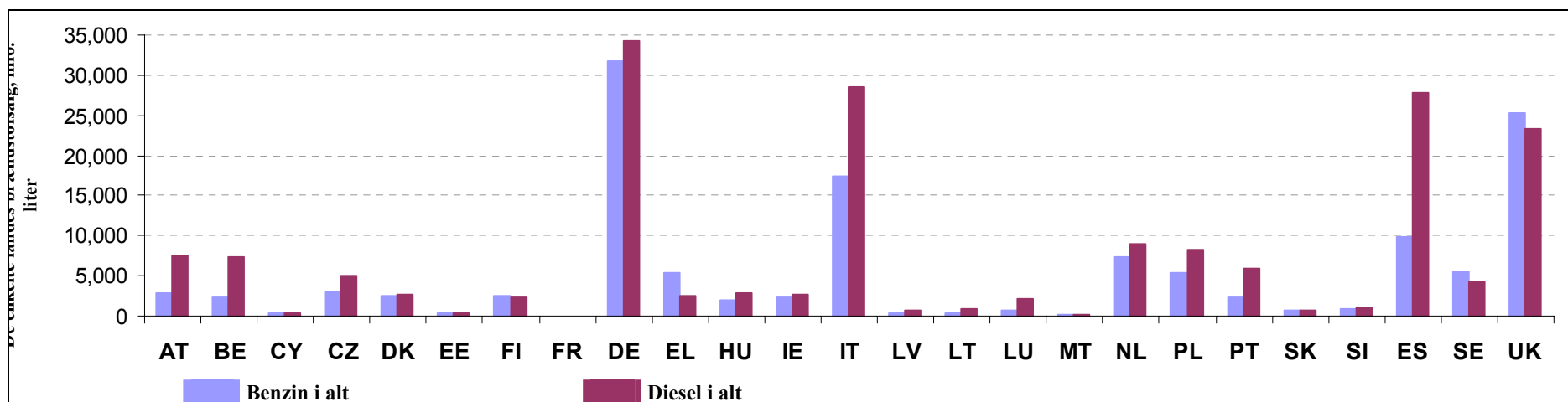
Som i 2001-2004 blev der også i 2005 solgt mest brændstof (ifølge de hidtil modtagne oplysninger) i Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige (figur 3). Dieselsalg dominerer i mange medlemsstater, men det relative salg af benzin og diesel varierer.

Siden 2001 er der stadig større sammenfald i antallet af brændstofkvaliteter på markedet i EU (fig. 4). I 2005 var der generelt 2-3 benzinkvaliteter på markedet, hovedsagelig på grund af forskellige oktantal (RON-kategori); der er imidlertid ved at dukke separate svovlfrie kvaliteter op i nogle tilfælde (f.eks. i Estland, der har en svovlfri udgave af hver brændstoftype). Separate (markerede) nationale svovlfrie (<10 ppm) brændstofkvaliteter var til rådighed i 10 EU-15 medlemsstater (kun 1 i 2001) og 4 EU-10 medlemsstater i 2005 (i andre udbydes der brændstof, der overholder svovlgrænseværdien, men det er ikke markeret ved salgsstedet).

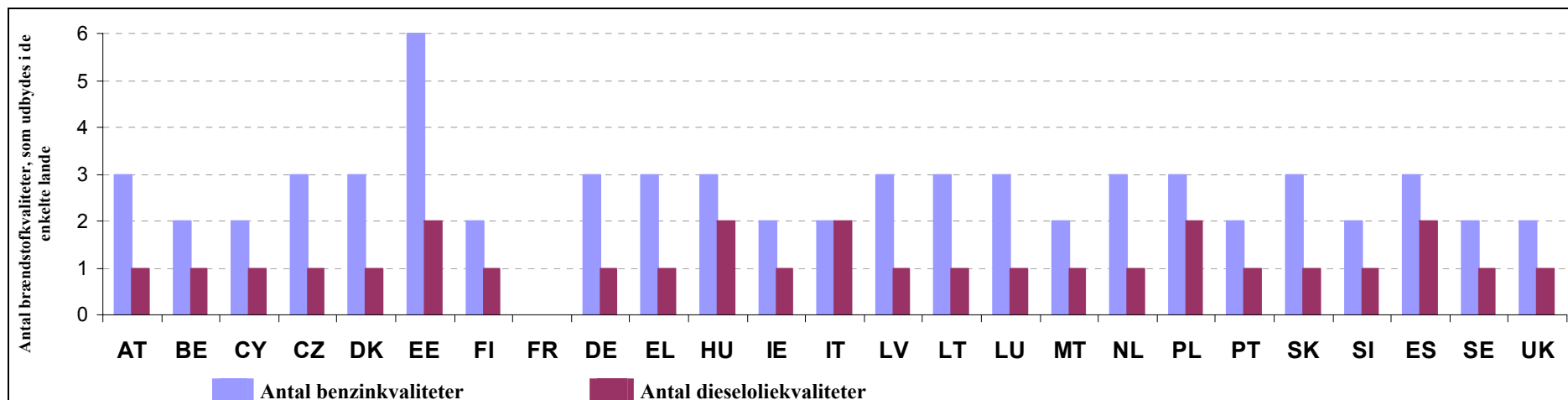
Figur 2: Prøvetagningsfrekvens ved overvågning af brændstofkvaliteten i EU i 2005 (gennemsnitligt antal prøver opdelt på brændstofkvalitet)



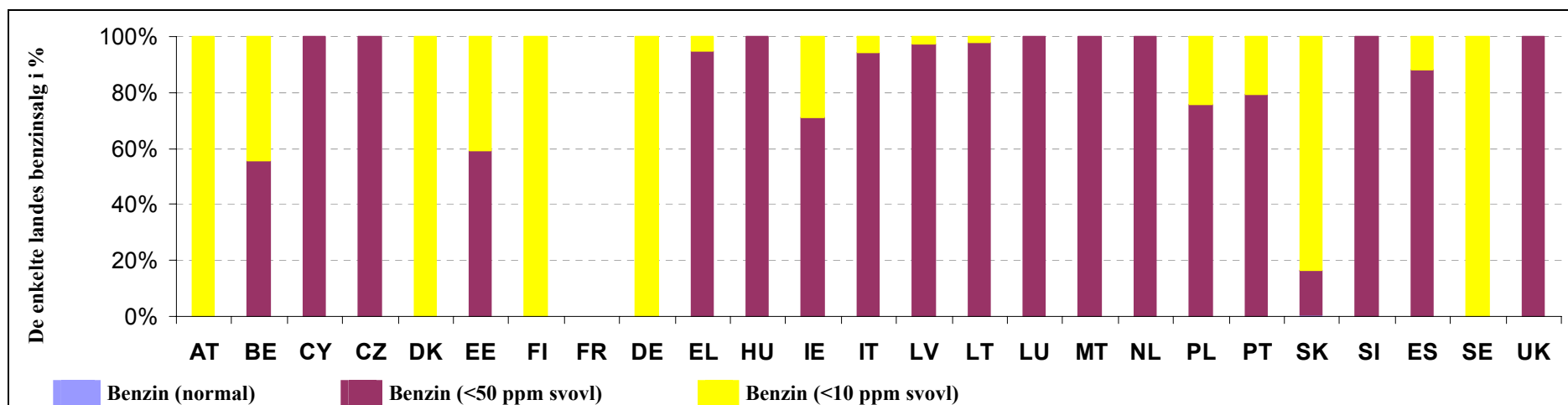
Figur 3: De enkelte EU-landes brændstofsalg opdelt på brændstoftype (mio. liter)*



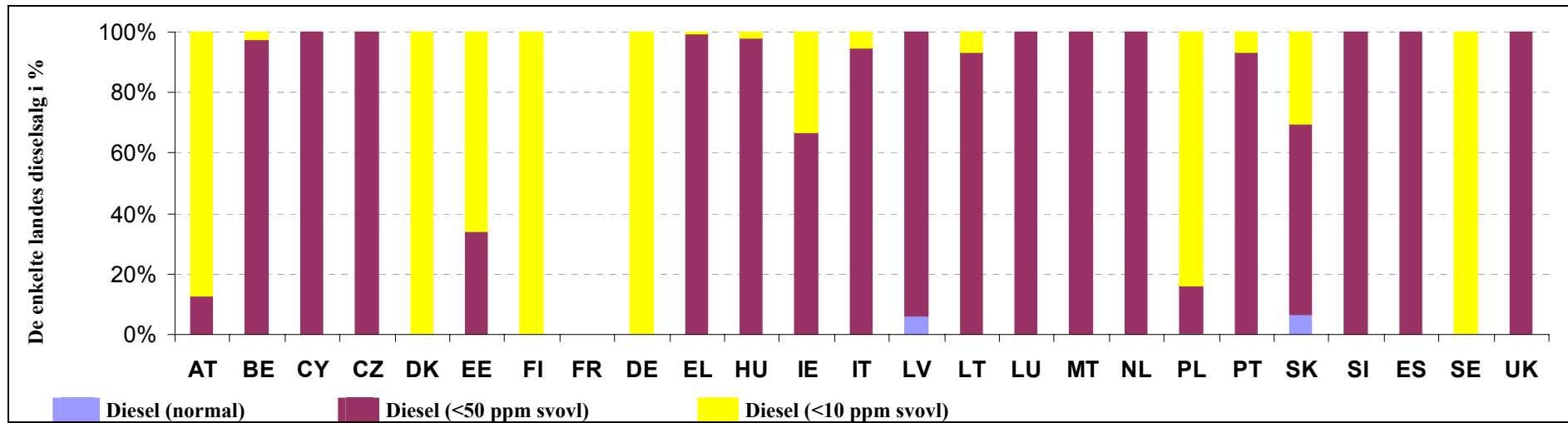
Figur 4: Antal brændstofkvaliteter, som udbydes i de enkelte EU-lande, opdelt på brændstoftype



Figur 5: De enkelte EU-landes salg af svovlfattige benzinkvaliteter (%)

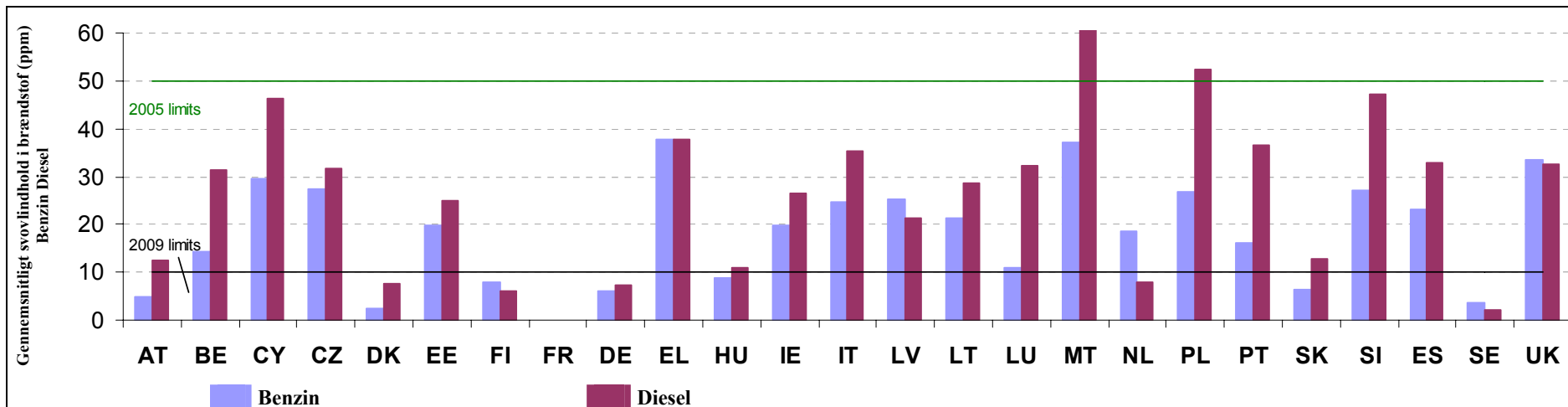


Figur 6: De enkelte EU-landes salg af svovlfattige dieseloliekvaliteter (%)



Figur 7: Gennemsnitligt svovlindhold i benzin og dieselolie i EU (%)

114 ppm



Mellem 2001 og 2004 blev der udbudt svovlfattigt brændstof i mange EU-medlemsstater, selv om det først obligatorisk skulle indføres i 2005 (se figur 5 og figur 6). Svovlfattige (<50 ppm) kvaliteter blev obligatoriske fra den 1. januar 2005, såvel som indførelse af svovlfrie (<10 ppm) brændstoffer. Adskillige medlemsstater har imidlertid stadig ikke indført separat udbudte (og mærkede) svovlfrie brændstoffer. Nogle har ikke givet tilstrækkelige oplysninger til at det kan afgøres, om de er til rådighed "*på en passende geografisk afbalanceret måde*", som det kræves i direktivet, og Cypern, Malta og UK har overhovedet ikke markedsført dem endnu.

Medlemsstaterne skal ikke fuldstændigt gå over til svovlfrie brændstoffer før 2009. Med hensyn til benzin i EU-15 var 4 medlemsstater (Østrig, Finland, Tyskland og Sverige) allerede fuldstændig gået over til svovlfri benzin i 2005. Med hensyn til diesel i EU-15 var 3 medlemsstater (Finland, Tyskland og Sverige) allerede fuldstændig gået over til svovlfri diesel i 2005 (i Tyskland har det været på markedet siden 2003, og i Sverige har praktisk talt al diesel været svovlfri siden 1999). Ingen af EU-10 medlemsstaterne er endnu gået fuldstændig over til svovlfrie brændstoffer.

Separate (eller mærkede) svovlfrie brændstofkvaliteter, eller separate salgstal, var ikke til rådighed i 2005 i nogle medlemsstater, men brændstoffer, der overholder <10ppm svovlindholdskriteriet var til rådighed i mange tilfælde, f.eks. i Belgien, Irland og Nederlandene. Det fremgår af figur 7, som viser benzinen og dieselolien gennemsnitlige svovlindhold i EU's enkelte medlemsstater. (Det gennemsnitlige svovlindhold beregnes på grundlag af det gennemsnitlige svovlindhold ifølge rapporteringen om brændstofprøver, vægtet efter de solgte mængder af de forskellige benzin- og dieselolie kvaliteter). Det fremgik af den tidligere tabel 1, at det årlige gennemsnitlige svovlindhold i benzin og diesel, der sælges i EU, er faldende, og sammen med fig. 7 fremgår det, at meget af det i de tidligere år solgte brændstof allerede overholdt 2005-svovlgrænseværdien (<50 ppm svovl) for benzin og diesel.

4.2 Overensstemmelse med direktiv 98/70/EF i 2005

Tabel 2 indeholder en oversigt over, hvordan medlemsstaternes rapporter for 2005 opfylder direktiv 98/70/EF med hensyn til analyseresultaterne af prøverne i forhold til grænseværdier samt rapporteringsformat og -indhold. Som det var tilfældet i 2001-2004, er det i enkelte tilfælde vanskeligt at bedømme overholdelsen, fordi der mangler oplysninger fra medlemsstaterne. Når der foreligger nærmere oplysninger om medlemsstaternes foranstaltninger i tilfælde af manglende overholdelse af grænseværdier, er de anført i kapitlerne om de enkelte lande i den udførlige rapport for 2005¹¹.

Det fremgår, at 6 medlemsstater fuldt ud opfylder grænseværdierne i direktiv 98/70/EF for alle benzin- og dieselprøver (sammenlignet med 5 i 2001 for EU-15 og 11 i 2004 for EU-25). Når der ses bort fra oxygenatorer (for 7 medlemsstater, jf. tabellens note 4 og 5), forelagde 21 medlemsstater også fyldestgørende oplysninger om samtlige parametre, som udpeges i direktivet med henblik på overvågningen.

I 2005 meddelte 17 medlemsstater (8 af EU-15), at mindst én benzinprøve ikke var i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF sammenlignet med 13 medlemsstater i 2004 (6 af

¹¹ Jf. http://europa.eu.int/comm/environment/air/fuel_quality_monitoring.htm

EU-15). For EU-15 i 2002 og 2003 indberettede 9 medlemsstater mindst én ikke overensstemmende prøve, medens der var 10 i 2001. Af disse var de vigtigste problemparametre endnu engang research-oktantal (38 prøver), sommerdamptryk (45 prøver) og destillation – fordampning ved 100/150° C (9 prøver).

For diesels vedkommende indberettede 13 medlemsstater (4 EU-15) mindst én prøve, der ikke var i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF. Dette sammenlignet med 4 i 2001, 6 i 2002 og 5 i 2003 fra EU-15 medlemsstater og 8 medlemsstater i 2004 (2 EU-15). Af disse var problemparametrene svovlindhold (133 prøver), destillation 95 % kogepunkt (54 prøver), cetantal (6 prøver) og massefylde (5 prøver).

Selv om en række medlemsstater har indberettet prøver, der ikke var i overensstemmelse med direktivet, har langt færre prøver overskredet grænseværdierne (og tolerancegrænserne for testmetoderne) i forhold til de foregående år. Adskillige EU-10 medlemsstater indberettede et betydeligt antal prøver, der ikke overholdt grænseværdierne. Belgien har indberettet en højere andel af ikke overholdende prøver end andre medlemsstater, men har forbedret overensstemmelsesniveauet i forhold til tidligere år. Svovlindholdet for diesel viste sig at være et særligt problem i 2005 (hovedsagelig EU-10) på grund af det obligatoriske <50 ppm-niveau, der trådte i kraft ved starten af 2005. Adskillige EU-10 medlemsstater havde problemer med salget af de svovlholdige brændstoffer tidligt på året, og der så ud til at være et højere antal prøver forurenet med mere svovlholdig diesel eller gasolie end i de tidligere år.

Tabel 2: Oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i rapporteringsåret 2005.

Medlemsstat	Manglende overholdelse af grænseværdi ⁽¹⁾ (95 % konfidensgrænser) [ikke-overensstemmende prøver / prøver i alt]		Ufuldstændig indberetning [Antal parametre, der ikke er målt / total]		Forsinket rapport (frist 30.6.2006) ⁽²⁾	Bemærkninger
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel		
Østrig	4 / 205	3 / 100				
Belgien	232 / 4957	232 / 3748	1 / 18		<6 måneder	(3)
Cypern		19 / 155	7 / 18		<1 måned	(4)
Tjekkiet	45 / 1381	64 / 1653				
Danmark						
Estland	10 / 300	1 / 114			<4 måneder	(7)
Finland	2 / 257					
Frankrig					Ikke modtaget	
Tyskland	6 / 543	1 / 240			<3 måneder	
Grækenland	1 / 289		6 / 18		<2 måneder	(4)
Ungarn	7 / 120					
Irland	3 / 118		6 / 18		<2 måneder	(5)
Italien	3 / 318	6 / 309				
Letland	1 / 251	9 / 438			<1 måned	(8)
Litauen	8 / 192	20 / 268				
Luxembourg					<6 måneder	
Malta	13 / 51	23 / 31		1 / 5	<5 måneder	(9)
Nederlandene	1 / 106					
Polen	16 / 392	15 / 204				
Portugal			7 / 18			(4) (6)
Slovakiet	7 / 236	1 / 102				
Slovenien	22 / 136	25 / 152				
Spanien					<1 måned	
Sverige			6 / 18			(4)
UK					<3 måneder	
Antal lande	17	13	6	1	12	

Noter:

- (1) 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 tallet kunne være højere.
- (2) Ifølge direktiv 98/70/EF skal hver medlemsstat indgive sin overvågningsrapport senest den 30. juni hvert år.
- (3) Iltindholdet er ikke indberettet.
- (4) Oxygenatorer (andre end ætere med mere end 5 kulstofatomer pr. molekyle) er ikke indberettet. I princippet måles alle stofferne på listen imidlertid på én gang med testmetoderne til konstatering af oxygenatorer. Systemet må dog kalibreres med en kalibreringsprøve indeholdende samme oxygenatorer i et målforhold, der svarer til målforholdet i den undersøgte prøve. I de fleste tilfælde står det ikke klart, om kalibreringen er foretaget, men Portugal har angivet, at der ikke tilsættes andre oxygenatorer til brændstoffet. Den samlede mængde organisk bundet ilt beregnes ud fra den procentvise andel af de enkelte bestanddeles masse efter identifikationen.
- (5) Oxygenatorer (andre end ætere med mere end 5 kulstofatomer pr. molekyle) er ikke indberettet (jf. note 4).
- (6) Portugal har heller ikke målt blyindholdet dette år.

- (7) Estland indberettede 5 prøver af svovlfri benzin og 4 prøver af svovlfri diesel, der overskred 10 ppm svovltolerancegrænsen for denne brændstokategori i nationale specifikationer. Disse ikke overholdende prøver er ikke medregnet i totalen, da de ligger under den obligatoriske grænseværdi på <50ppm for benzin og diesel.
- (8) Mængder af normaldiesel <350ppm forekommer at være blevet solgt i Letland i begyndelsen af 2005 i modstrid med den obligatoriske grænseværdi på <50 ppm fra starten af 2005.
- (9) Cetanindeks er målt i stedet for cetantal.

5. KONKLUSION

Brændstofkvaliteten er vigtig for miljøet, fordi den påvirker motorers forurenende emissioner og derved luftkvaliteten, og er ligeledes afgørende for, hvor let eller bekostelig det er for fabrikanterne at nå de ønskede emissionsgrænseværdier for forurenende stoffer og drivhusgasemissioner. Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2005 viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt overholdes, og der blev kun påvist få overskridelser. Kommissionen er ikke bekendt med, at disse overtrædelser har haft negative virkninger for køretøjers emissioner eller motorfunktion. Kommissionen er stadig betænkelig ved overskridelserne og vil fortsat overvåge, om direktivets krav til brændstofkvalitet overholdes. Til støtte herfor har Kommissionen, fra 2006-rapporteringen, til hensigt at foretage en mere detaljeret statistisk analyse af de indberettede oplysninger.

Andelen af brændstof af typerne <10 og <50 ppm har været stigende fra 2001 til 2004. For 2005 steg andelen betydeligt, idet <50 ppm svovlgrænsen blev obligatorisk, og der kom et krav om indførelse af <10 ppm svovlfattige brændstoffer overalt i EU. Der blev udbudt totalt svovlfrie brændstoffer i de fleste medlemsstater i 2005 (UK, Malta og Cypern har endnu ikke indført dem). Af de foreliggende oplysninger fremgår det imidlertid, at der stadig er tilfælde, hvor kvaliteterne i nogle medlemsstater ikke ser ud til at være mærkede.

Denne mangel på mærkning kunne hindre indførelsen af køretøjer, der anvender teknologi, der kræver svovlfrie brændstoffer, før den obligatoriske indførelse i 2009, eftersom forbrugerne ikke har nogen mulighed for at vælge disse brændstofkvaliteter, hvis de ikke er mærkede. Dette er særlig vigtigt for ejerne af de køretøjer, der anvender teknologi, der kræver svovlfrit brændstof, og underminerer værdien af at udbyde brændstoffer, der opfylder dette kriterium. Som følge heraf ville det potentiale for CO₂-reduktioner, der kunne komme fra vejtransportsektoren, ikke blive udnyttet. Belgien, Tjekkiet, Irland, Letland, Luxembourg og Slovenien er lande, hvor der kunne gøres en indsats for mærkning af svovlfrie brændstoffer i årene fremover. Rapportering om denne mærkning kunne give bilindustrien tillid til brændstofudbudet, således at der i større omfang kan introduceres køretøjer, der fuldt ud udnytter svovlfrie brændstoffer, og derved opnås miljøfordelene ved de lavere forurenings- og drivhusgasemissioner. Der er generelt meget få oplysninger fra medlemsstaterne om den geografiske tilgængelighed af svovlfrie brændstoffer. De fleste medlemsstater erklærer blot, at de udbydes i stort omfang, men giver ingen supplerende oplysninger, der giver et mål for den geografiske spredning.

De systemer, medlemsstaterne har indført for at overvåge brændstofkvaliteten, er meget forskellige og skal være mere ensartede for at kunne give gennemskuelige og sammenlignelige resultater. Gennemførelsen af direktiv 2003/17/EF har forbedret rapporteringskvaliteten, da medlemsstaterne pålægges at aflægge rapport om overvågningen i

overensstemmelse med den nye europæiske standard EN 14274 eller med systemer af tilsvarende pålidelighed. Hvis medlemsstaterne ikke rapporterer ifølge EN 14274-formatet, skal der gives en begrundelse herfor.

BILAG: Brændstofsalg i EU i 2005 efter brændstoftype (mio. liter)

ID Nr.	Millioner liter Brændstoffs-kvalitet	Østrig AU	Belgien BE	Danmark DK	Finland FI	Frankrig FR	Tyskland DE	Grækenland EL	Irland IE	Italien IT	Luxembourg LU	Nederlandene NL	Portugal PT	Spanien ES	Sverige SE	UK	EU-15 EU-15	EU-15 % Total
1	Blyfri benzin min. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3	0.0%
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	738	-	525	-	-	8,884	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,147	8.6%
4	Blyfri benzin min. RON=95	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	-	1,055	-	-	-	-	4,229	1,646	16,461	524	7,089	-	8,066	-	24,082	63,151	53.4%
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	1,986	659	1,951	2,232	-	21,849	-	669	979	-	-	-	-	5,104	-	35,429	30.0%
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	735	-	-	-	-	1,919	575	-	1,273	4,502	3.8%
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	0.0%
10	Blyfri benzin RON>=98	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	-	276	-	-	-	-	136	-	-	131	310	-	-	-	-	854	0.7%
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	83	395	16	269	-	992	268	-	-	-	1	495	1,190	384	-	4,094	3.5%
	Benzin (normal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
	Benzin (<50 ppm svovl)	0	1,331	0	0	0	0	5,100	1,646	16,461	659	7,399	1,919	8,641	0	25,355	68,510	58.0%
	Benzin (<10 ppm svovl)	2,807	1,055	2,492	2,501	0	31,725	268	670	979	0	1	495	1,190	5,488	0	49,671	42.0%
	Benzin i alt	2,807	2,386	2,492	2,501	0	31,725	5,369	2,315	17,440	659	7,400	2,413	9,831	5,488	25,355	118,181	100.0%
13	Diesel	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
14	Diesel (<50 ppm svovl)	976	7,269	-	-	-	-	2,446	1,801	27,081	2,139	9,000	5,476	27,840	-	23,389	107,418	66.9%
15	Diesel (<10 ppm svovl)	6,535	168	2,782	2,383	-	34,206	9	890	1,467	-	-	403	0	4,270	-	53,113	33.1%
	Diesel i alt	7,511	7,437	2,782	2,383	0	34,206	2,455	2,691	28,549	2,139	9,000	5,879	27,840	4,270	23,389	160,530	100.0%

ID Nr.	Millioner liter Brændstoffs-kvalitet	Cypern CY	Tjekkiet CZ	Estland EE	Ungarn HU	Letland LV	Litauen LT	Malta MT	Polen PL	Slovakiet SK	Slovenien SI	EU-10 EU-10	EU-10 % Total
1	Blyfri benzin min. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	-	280	14	-	21	80	-	-	28	-	423	3.0%
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	-	-	5	-	-	-	-	-	73	-	78	0.6%
4	Blyfri benzin min. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	9	5	-	14	0.1%
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	355	2,762	176	1,801	350	355	66	4,130	94	-	10,088	72.4%
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	-	-	121	-	-	2	-	912	562	-	1,596	11.5%
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	24	-	-	833	857	6.2%
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
10	Blyfri benzin RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	55	27	43	175	36	1	-	-	2	53	393	2.8%
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	-	-	36	4	10	7	-	404	18	-	478	3.4%
	Benzin (normal)	0	0	0	0	0	0	0	9	5	0	14	0.1%
	Benzin (<50 ppm svovl)	410	3,069	233	1,976	408	436	90	4,130	124	886	11,760	84.4%
	Benzin (<10 ppm svovl)	0	0	162	4	10	9	0	1,316	652	0	2,152	15.5%
	Benzin i alt	410	3,069	394	1,980	418	444	90	5,455	781	886	13,927	100.0%
13	Diesel	-	-	-	-	49	-	-	45	45	-	139	0.7%
14	Diesel (<50 ppm svovl)	414	5,003	118	2,901	716	888	116	1,273	443	1,010	12,882	63.0%
15	Diesel (<10 ppm svovl)	-	-	227	59	0	65	-	6,875	215	-	7,441	36.4%
	Diesel i alt	414	5,003	345	2,960	765	953	116	8,193	703	1,010	20,461	100.0%

Den Europæiske Union EU	Den Europæiske Union % Total
0	0.0%
426	0.3%
10,225	7.7%
14	0.0%
73,239	55.4%
37,025	28.0%
0	0.0%
5,359	4.1%
1	0.0%
0	0.0%
1,246	0.9%
4,572	3.5%
14	0.0%
80,270	60.8%
51,823	39.2%
132,108	100.0%
139	0.1%
120,299	66.5%
60,553	33.5%
180,991	100.0%

