

**DA**

**DA**

**DA**



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 11.3.2011  
KOM(2011) 116 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union  
Syvende årsrapport  
(Rapporteringsår 2008)**

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union Syvende årsrapport (Rapporteringsår 2008)

### RESUMÉ

Direktiv 98/70/EF<sup>1</sup> 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 indflydelse på, hvor let det er for fabrikanterne at overholde de ønskede grænser for emissionen af forurenende stoffer og drivhusgasser, og hvor meget det koster dem at gøre det. Direktiv 2003/17/EF<sup>2</sup> om ændring af direktiv 98/70/EF foreskriver en yderligere reduktion af svovlindholdet i benzin og dieselolie. 2008 er det sidste år, hvor brændstof med et svovlindhold på over 10 ppm vil være i overensstemmelse med direktivet.

Manglende overholdelse af brændstofs-specifikationer kan føre til forøgede emissioner (f.eks. kan for mange oxygenater øge NOx-emissionerne) og skade motorer og udstødnings-efterbehandlingssystemer (f.eks. beskadiges katalysatorer af for meget svovl), der fører til højere luftforurenende emissioner. For at sikre overholdelsen af direktivets obligatoriske standarder for brændstofkvalitet 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 syvende rapport fra Kommissionen opsummerer det indsendte materiale fra medlemsstaterne om benzin- og dieselkvaliteten og de mængder, der blev solgt i 2008. Samtlige medlemsstater med undtagelse af Luxembourg, der heller ikke indsendte en rapport i 2007, har indsendt nationale rapporter vedrørende 2008.

Kvaliteten af medlemsstaternes overvågningssystemer forbedres til stadighed, og det samme gælder overholdelsen af grænseværdier og de oplysninger, der medtages i rapporterne. Kommissionen vil vedblive med at kontrollere, at kravene i direktivet overholdes, og den vil om nødvendigt foreslå, at der træffes passende og proportionale foranstaltninger.

Som bemærket i 2006 og 2007 tegner svovlfrie brændstoffer<sup>3</sup> sig for en stigende andel af brændstofkvaliteterne og brændstofsælget i de fleste medlemsstater, men de er stadig ikke altid mærket ved standen. Rapporterne afleveres stadig ikke altid til tiden. 14 medlemsstater afleverede deres rapporter efter fristens udløb, om end de ti af dem med mindre end en måneds forsinkelse. Malta afleverede sin rapport syv måneder for sent, Tyskland fem

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Udtrykket "svovlfri" svarer til et svovlindhold på <10 ppm.

måneder for sent, Det Forenede Kongerige fire måneder for sent og Spanien tre måneder for sent. Ligesom i 2007 afleverede Luxembourg ikke en rapport i 2008.

Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2008 viste, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt blev overholdt, og der blev igen kun påvist få overskridelser. For benzin var de væsentligste parametre, der blev overskredet, research/motoroktantal (RON/MON)<sup>4</sup>, sommerdamptryk<sup>5</sup> og destillation/fordampning<sup>6</sup> ved 100/150 °C. Der var også en stigning i antallet af prøver med et svovlindhold på over grænseværdien. For diesel var de hovedparametre, der blev overskredet, svovlindhold, 95 %-destillationspunkt og cetantal.

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 motorenes funktionsmåde. Kommissionen opfordrer dog medlemsstaterne til fortsat at sørge for, at alle krav overholdes, så der ikke opstår problemer i fremtiden. Kapitlerne om de enkelte medlemsstater i den udførlige rapport vedrørende 2008<sup>7</sup> indeholder nærmere oplysninger om de trufne foranstaltninger. Kommissionen vil fortsat kontrollere, at direktivets krav til brændstofkvalitet overholdes.

Et lavt svovlindhold bidrager til at bekæmpe luftforurening og udvikle ny motorteknologi. Det gennemsnitlige svovlindhold faldt i 2008 og ligger betydeligt under niveauet i 2004, jf. tabel 1. Det var det største fald siden 2005, hvor svovlfattige brændstoffer<sup>8</sup> blev gjort obligatoriske, og der blev markedsført svovlfattige brændstoffer i hele EU. 2008 er det sidste år, hvor svovlfattige brændstoffer vil leve op til kravene i direktivet. Derfor kan faldet i det gennemsnitlige svovlindhold være en udløber af, at medlemsstaterne forbereder sig på 2009-grænsen på <10ppm.

**Tabel 1: Årlig udvikling i benzins og dieselolies gennemsnitlige svovlindhold**

EU	Gennemsnitligt svovlindhold, ppm								EU15	EU12
	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2008***	2008***	2008
<i>Benzin</i>	68	51	37	38	19	18	18	14	14	15
<i>Diesel</i>	223	169	125	113	25	22	23	18	18	23

\* Ekskl. Frankrig, som ikke aflagde rapport i 2003-2005. Nye EU10-lande med fra 2004.

\*\* Ekskl. Malta, som ikke aflagde rapport i 2006.

\*\*\* Ekskl. Luxembourg, som ikke aflagde rapport i 2007 og 2008.

<sup>4</sup> Research-oktantal (RON) er et kvantitativt mål for det højeste kompressionsforhold, hvor benzin kan anvendes i en motor, uden at noget af blandingen selvtænder i motoren. Selvtænding medfører overdrevent brændstofforbrug og øgede emissioner af flygtige organiske forbindelser og kulmonoxid.

<sup>5</sup> 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 resulterer i forøgede VOC-emissioner.

<sup>6</sup> 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 kan medføre damplåse og forringe køreegenskaberne

<sup>7</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

<sup>8</sup> Udtrykket "svovlfattig" svarer til et svovlindhold på 50 <ppm.

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 dieselolie, der sælges i EU, er fastsat i bilagene til direktiv 98/70/EF. Siden den 1. januar 2005 har der kun eksisteret et sæt brændstofs-specifikationer. Direktivet pålægger medlemsstaterne at indsende kortfattede rapporter om kvaliteten af det brændstof, som sælges på deres områder. Siden 2004 har medlemsstaterne aflagt rapporter om deres overvågning i overensstemmelse med enten den europæiske standard, EN 14274<sup>9</sup>, eller systemer af tilsvarende pålidelighed. Ifølge 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 syvende rapport en kort oversigt over benzin- og dieselkvaliteten i EU samt over de solgte mængder i 2008. De tidligere års rapporter er tilgængelige på Kommissionens websted<sup>10</sup>.

## 3. DE NATIONALE OVERVÅGNINGSSYSTEMER

Ændringerne (som skitseret i Excel-rapporteringsskabelonen) af de standardskemaer, der er beskrevet i Kommissionens beslutning 2002/159/EF og den europæiske standard EN 14274: 2003, har gjort oplysningerne mere anvendelige og gjort det nemmere at analysere EU-trends. I de fleste tilfælde optræder der en konstant forbedring af kvaliteten af overvågningssystemernes design, af overholdelsen af grænseværdierne og af oplysningerne i rapporterne. Der er dog stadig plads til forbedringer på en række centrale områder:

Nogle medlemsstater har afleveret deres rapporter efter fristens udløb: Malta, Tyskland, Det Forenede Kongerige og Spanien afleverede alle fire deres rapporter med over tre måneders forsinkelse. De opfordres til at overholde fristen for ikke at ødelægge andre medlemsstaters indsats.

Adskillige medlemsstater udtager ikke et tilstrækkeligt antal prøver for alle brændstoftyper eller udtager ikke et tilstrækkeligt antal prøver på tankstationer (da nogle prøver udtages på depoter eller raffinaderier). Sådanne prøver skal ligge *ud over* det minimum af prøver, der skal udtages på tankstationer.

Når en medlemsstat benytter sit eget nationale system, skal det være udtømmende beskrevet, så det kan verificeres, om det er i overensstemmelse med den europæiske standard. Beskrivelsen skal vise, at overvågningssystemet er på højde med EN 14274:2003, når det gælder statistisk sikkerhed. Dette er i mange tilfælde *stadig* ikke sket i forbindelse med overvågningen i 2004-2008, men det bør ske i fremtiden.

Når medlemsstaterne benytter EN 14274 Statistisk Model C, bør de give en klar begrundelse herfor. For adskillige medlemsstaters vedkommende synes der at være god grund til at benytte Model A eller B i stedet.

Svovlfrie brændstoffer skal mærkes tydeligt for at give forbrugerne mulighed for at vælge dem. I nogle medlemsstater er svovlindholdet ikke klart angivet ved standen. Dette bør

<sup>9</sup> EN 14274:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselkvalitet - Overvågningssystem for brændstofkvalitet (FQMS).

<sup>10</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

ikke længere være nødvendigt fra og med 2009, da alle brændstoftyper skal være svovlfrie på det tidspunkt.

Eftersom 2008 har været det sidste år, hvor der i EU har været adgang til brændstof med et svovlindhold på over 10 ppm, burde det have været muligt for medlemsstaterne at udlede særskilte salgs- og prøvetagningsdata efter svovlindhold. Det er imidlertid ikke lykkedes i visse medlemsstater.

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.

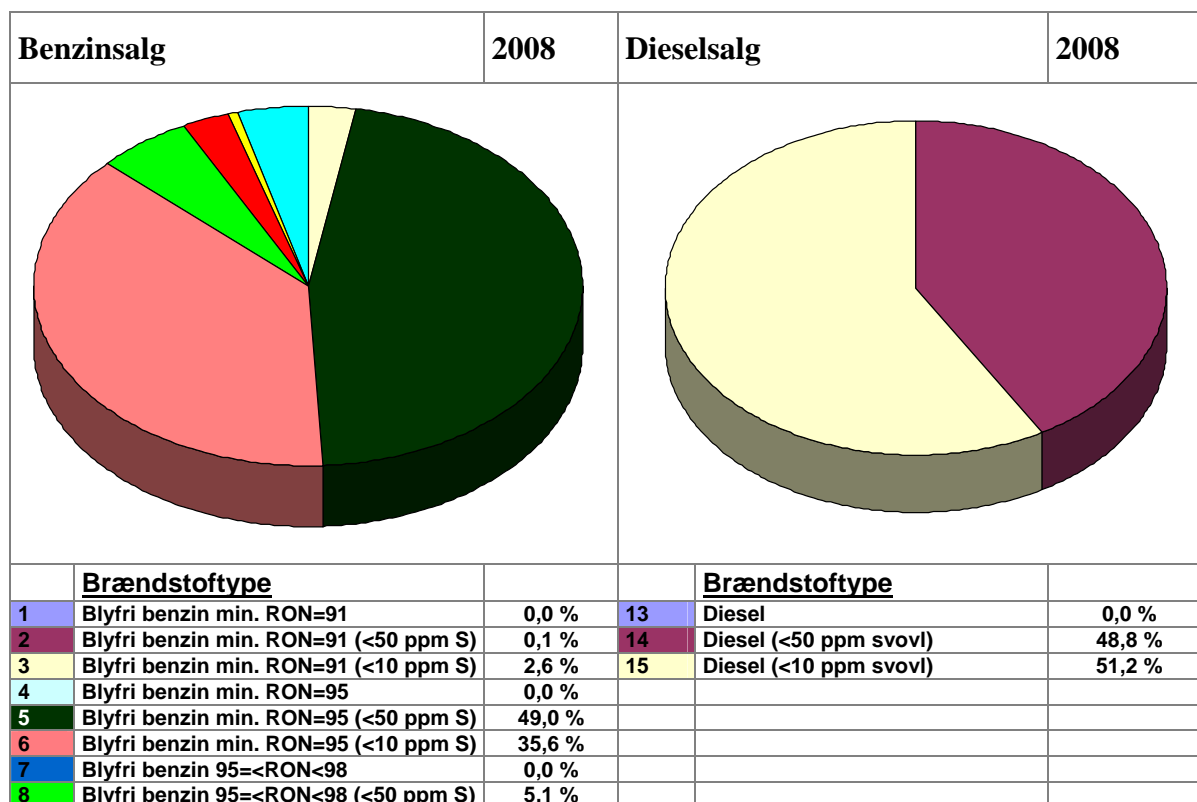
#### 4. 2008-RAPPORTERNE

##### 4.1 Brændstofkvalitet og brændstofmængde

Al den benzin og diesel, der nu sælges i EU, er svovlfattig eller svovlfri. Af den solgte benzin i 2008 var 55 % svovlfattig og 45 % svovlfri (<10 ppm). For den solgte dieselloles vedkommende var den tilsvarende fordeling henholdsvis 49 % og 51 %.

Udbuddet af forskellige brændstofkvaliteter (RON og svovlindhold) i EU faldt i 2005 med den nye obligatoriske grænse på <50 ppm svovl. Hovedparten af benzinsalget i 2008 bestod af RON 95 (84 %, heraf 46 % svovlfattig og 38 % svovlfri benzin). Figur 1 og tabellen i bilaget indeholder komplette oplysninger fordelt på de enkelte medlemsstater.

**Figur 1: Brændstofsalg i 2008 i EU fordelt på brændstoftype (%)**



9	Blyfri benzin 95= $\leq$ RON $\leq$ 98 (<10 ppm S)	2,6 %			
10	Blyfri benzin RON $\geq$ 98	0,0 %			
11	Blyfri benzin RON $\geq$ 98 (<50 ppm S)	0,4 %			
12	Blyfri benzin RON $\geq$ 98 (<10 ppm S)	7,0 %			

Som i 2001-2007 var brændstofsalg i 2008 størst i Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige (se figur 3). Dieselsalg dominerer i næsten alle medlemsstater. Det relative salg af henholdsvis benzin og diesel varierer dog betydeligt.

Salget i EU12-medlemsstaterne tegnede sig for 14,0 % og 15,8 % af det samlede salg i EU af henholdsvis benzin og diesel (en markant stigning i forhold til 2007, hvor tallet udgjorde henholdsvis 12,4 % og 12,6 %).

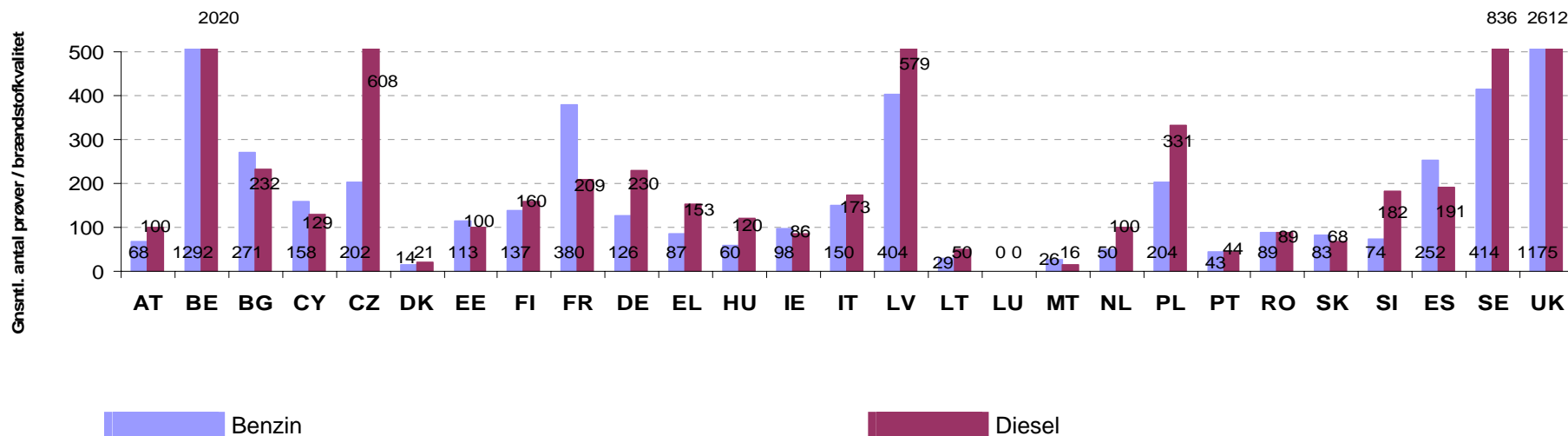
I 2008 kunne flertallet af medlemsstaterne (nemlig 14) berette, at der fandtes to benzinkvaliteter på deres område, mens der i Bulgarien, Irland og Malta kun fandtes en enkelt benzinkvalitet. Distinktionen mellem kvaliteter har først og fremmest været et udslag af forskellige oktantal (RON-kategorier). 16 medlemsstater har rapporteret om salg af blot én dieselkvalitet i 2008. Se nærmere herom i figur 4.

Medlemsstaterne skal ikke gå fuldstændigt over til svovlfrie brændstoffer før i 2009. I 2008 var der imidlertid otte medlemsstater, der kun rapporterede om salg af svovlfrit benzin, og otte medlemsstater, der kun rapporterede om salg af svovlfri dieselolie. I Tyskland har der været markedsført svovlfri dieselolie siden 2003, og i Sverige har praktisk taget al dieselolie været svovlfri siden 1999.

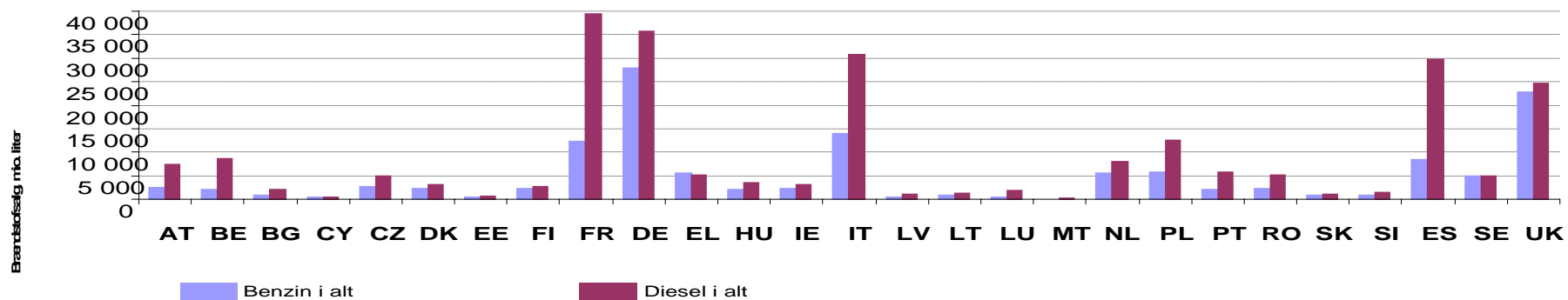
I Tjekkiet, Polen og Slovakiet ligger det gennemsnitlige svovlindhold under 2009-grænserne (<10 ppm), men de har ikke alle givet oplysninger om, hvorvidt der markedsføres 100 % svovlfrit brændstof, jf. figur 7. I disse lande lader det til, at det brændstof, der sælges, kan være svovlfrit, om end det ikke er mærket som sådant. Desuden har nogle medlemsstater ikke indberettet tilstrækkelige oplysninger til, at det kan afgøres, om der er adgang til svovlfrit brændstof "*på en passende geografisk afbalanceret måde*" som krævet i direktivet.



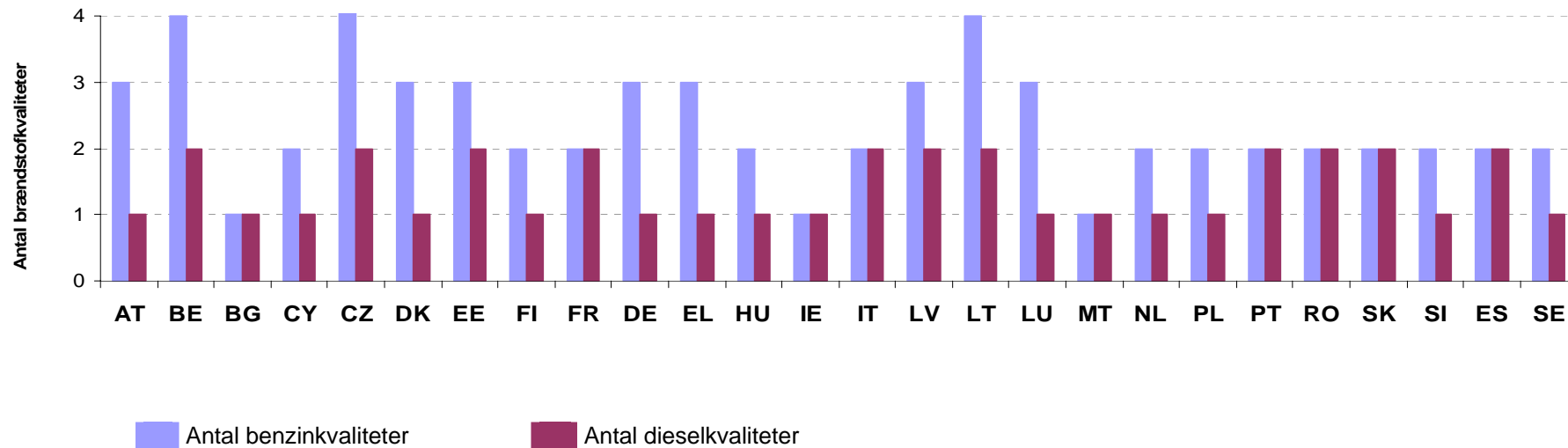
Figur 2: Prøvetagningsfrekvens ved overvågning af brændstofkvaliteten i EU i 2008 (gennemsnitligt antal prøver pr. brændstofkvalitet)



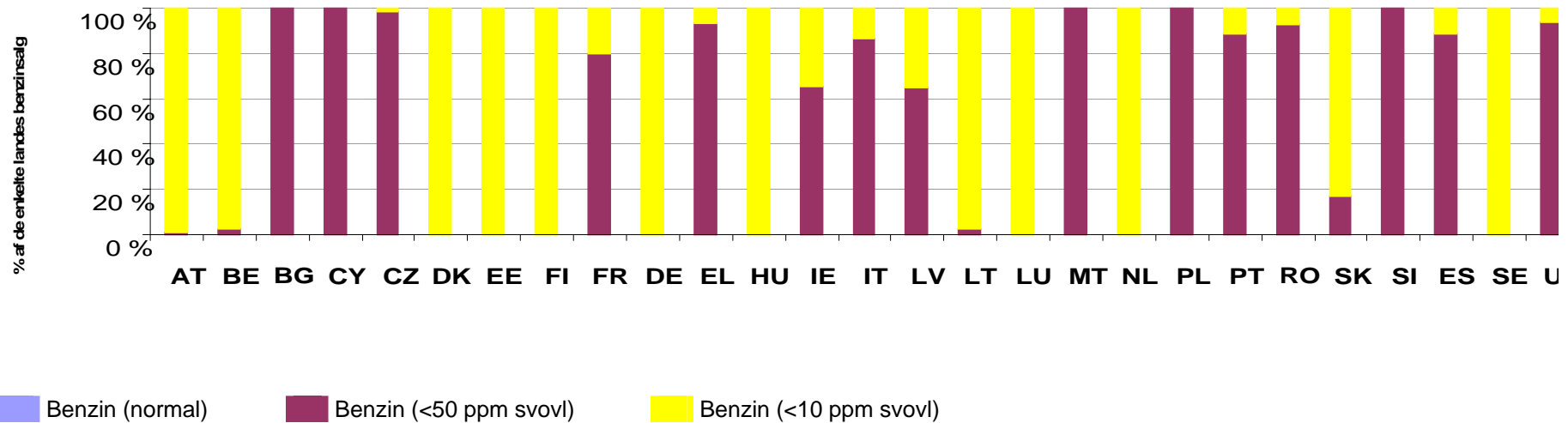
Figur 3: De enkelte EU-landes brændstofsalg i 2008 fordelt på brændstoftype (mio. liter)



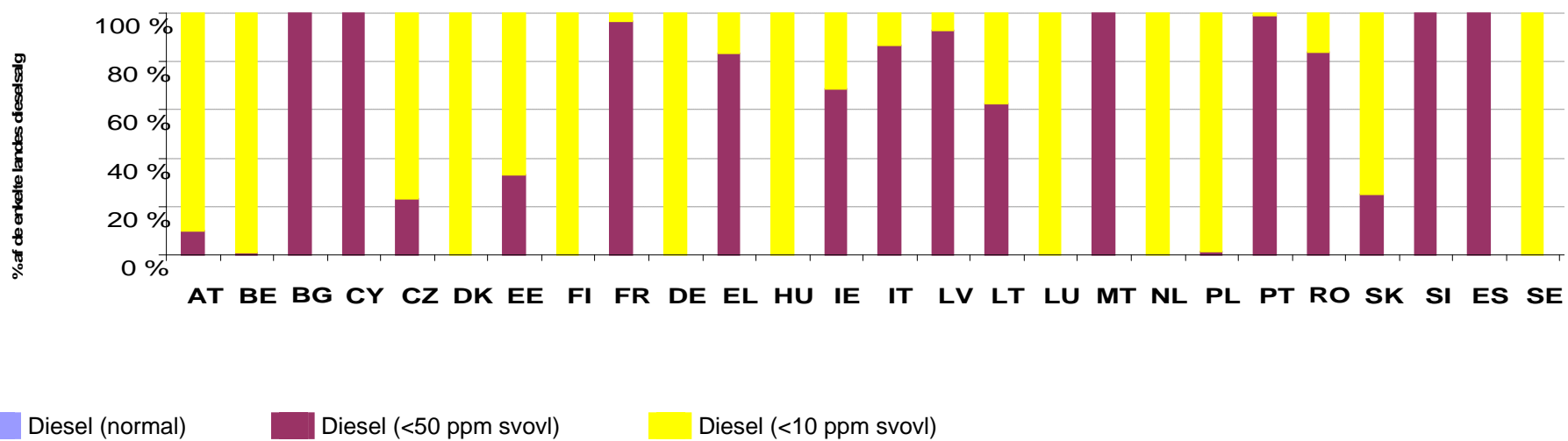
**Figur 4: Antal brændstofkvaliteter, som udbydes i de enkelte EU-lande, fordelt på brændstoftype (2008)**



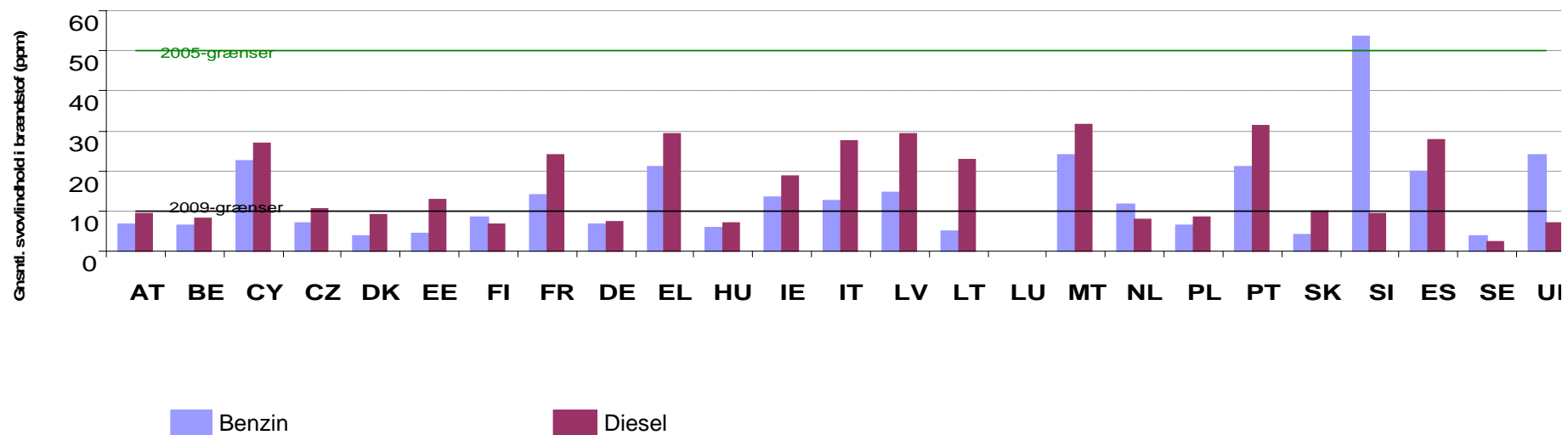
**Figur 5: De enkelte EU-landes salg af svovlfattige benzinkvaliteter (%) i 2008**



**Figur 6: De enkelte EU-landes salg af svovlfattige dieselkvaliteter (%) i 2008**



Figur 7: Gennemsnitligt svovlindhold i benzin- og dieselkvaliteter i EU (%) i 2008



## 4.2. Overensstemmelse med direktiv 98/70/EF i 2008

Tabel 2 indeholder en oversigt over, hvordan medlemsstaterne overholdt direktiv 98/70/EF i 2008. Den indeholder oplysninger om både resultaterne af prøveanalyserne i forhold til grænseværdierne og om overholdelsen af kravene til format og indhold. Som det var tilfældet i 2001-2007, var oplysningerne fra nogle medlemsstater ufuldstændige og/eller forsinkede, og det har påvirket kvaliteten af overensstemmelsesvurderingen. Kommissionen vil derfor arbejde sammen med medlemsstaterne for om nødvendigt at forbedre deres rapportering.

I henhold til artikel 9a er det medlemsstaternes ansvar at fastsætte de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af direktivet. Når der foreligger nærmere oplysninger om foranstaltninger truffet i tilfælde af manglende overholdelse af grænseværdier, er de anført i kapitlerne om de enkelte lande i den udførlige rapport for 2008<sup>11</sup>.

Fire medlemsstaterne respekterer til fulde grænseværdierne for både benzin og diesel for samtlige prøvers vedkommende (sammenlignet med syv i 2007). 18 medlemsstater afgav desuden fuldstændig beretning om samtlige de parametre, som direktivet fastsætter med henblik på overvågningen. Belgien udtager flere prøver end de øvrige medlemsstater. Da dette fordrejer resultaterne og skjuler tendenser i EU som helhed, er de belgiske overskridelser og prøver ikke medtaget i nedenstående analyse af overskridelserne.

For benzins vedkommende indberettede fem medlemsstater, at samtlige prøver overholdt direktiv 98/70/EF fuldt ud (sammenlignet med ni i 2007). De parametre, der gav anledning til særlig bekymring, var igen research/motoroktanttal (RON/MON, 33 – et fald i forhold til 68 i 2007), sommerdamptryk (DVPE, 101 – en stigning i forhold til 43 i 2007) og destillation/fordampning ved 100/150 °C (13 prøver – identisk med 2007). Desuden var der 34 svovlindholdsprøver, der overskred direktivets grænser, mens der i 2007 kun var fem.

Antallet og andelen af benzinprøver, der ikke opfyldte kravene, voksede i 2008 for EU15's vedkommende, men forblev forholdsvis konstant for EU12's vedkommende. I EU15-medlemsstaterne voksede den andel af prøverne, der overskred grænseværdierne, fra 1,0 % i 2007 til 1,6 % i 2008. Denne stigning skyldtes primært, at der var flere prøver, der overskred grænseværdierne for sommerdamptryk og svovlindhold. I EU12-medlemsstaterne steg det absolutte antal prøver, der overskred grænseværdier, en anelse i 2008, men der blev samtidig taget flere prøver. Det betød, at andelen af prøver, der overskred grænseværdier, faldt fra omkring 3,5 % i 2007 til 3 % i 2008. Der optrådte et stort fald i antallet af prøver, der overskred grænseværdierne for MON/RON, men dette var ledsaget af en tilsvarende stigning i antallet af prøver, der overskred grænseværdien for sommerdamptryk.

For diesels vedkommende har 11 medlemsstater indberettet, at samtlige prøver overholdt direktiv 98/70/EF (sammenlignet med 14 i 2007). De problematiske parametre var svovlindhold (31 prøver), 95 %-destillationspunkt (23 prøver) og cetantal (4 prøver).

I EU15-medlemsstaterne voksede antallet af prøver, der overskred grænseværdier, igen i 2008. Omkring 0,3 % af prøverne overskred grænseværdier, hvilket er den største andel siden overvågningens start, men mindre end i EU12-medlemsstaterne eller for benzins vedkommende. I EU12-medlemsstaterne lå andelen af overtrædelser af grænseværdien for

---

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

svovlindhold på samme niveau som i 2006 og 2007. Antallet af prøver, der overskred destillationsgrænseværdien, var imidlertid steget. Andelen af prøver, der overskred grænseværdier, forblev konstant på lidt over 1 %, eftersom antallet af udtagne prøver steg.

**Tabel 2: Oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i rapporteringsåret 2008**

Medlemsstat	Manglende overholdelse af grænseværdi <sup>(1)</sup> (95 %-konfidensgrænser) (ikke-overensstemmende prøver / prøver i alt)		Ufuldstændig indberetning (Antal parametre, der ikke er målt/i alt)		Forsinket rapport (frist 30.6.2009) <sup>(2)</sup>	Noter
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel		
Østrig	3 / 203				<1 måned	
Belgien	7 / 5168	4 / 4040	4 / 18			(3)
Bulgarien	>39 / 271	>15 / 232	5 / 18			(21) (22)
Cypern	17 / 316	1 / 129			<1 måned	
Tjekkiet	23 / 1011	8 / 1216			<1 måned	(18)
Danmark						
Estland	13 / 340				<1 måned	
Finland	2 / 274	3 / 160				(4) (5)
Frankrig	52 / 759	1 / 417				(6)
Tyskland	12 / 377	1 / 230			< 5 måneder	(7)
Grækenland	3 / 260		6 / 18		<1 måned	(8)
Ungarn	9 / 120					
Irland	9 / 98	1 / 86				
Italien	4 / 299	2 / 346	6 / 13			(9) (10)
Letland	2 / 1212	1 / 1157			<1 måned	
Litauen	3 / 114				<1 måned	
Luxembourg	-	-	-	-	Ikke modtaget	(11)
Malta		1 / 16			< 7 måneder	(19) (20)
Nederlandene	13 / 100	3 / 100	1 / 17		<1 måned	(12) (13)
Polen	21 / 407					
Portugal:	1 / 86		3 / 15		<1 måned	(14)
Rumænien	>2 / 177	>22 / 177				(23) (24)
Slovakiet	7 / 165	1 / 136				
Slovenien					<1 måned	
Spanien					< 3 måneder	
Sverige			7 / 11			(15) (16)
UK	>3 / 2350	>2 / 2612	6 / 12		< 4 måneder	(17)
<b>Antal lande</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	

Detaljerede noter til denne tabel findes på s. 197 i den detaljerede rapport vedrørende 2008

## 5. KONKLUSION

Brændstofkvaliteten er vigtig for miljøet, da den har indflydelse på motorers forurenende emissioner og derved luftkvaliteten, og den er ligeledes afgørende for, hvor let eller bekosteligt det er for fabrikkerne at overholde grænseværdierne for emissionen af forurenende stoffer og drivhusgasser. Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2008 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. 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 motorens funktionsmåde. Kommissionen opfordrer dog medlemsstaterne til fortsat at sørge for, at alle krav overholdes, så der ikke opstår problemer i fremtiden. Kommissionen vil vedblive med at kontrollere, at direktivets krav til brændstofkvalitet overholdes, og den vil om nødvendigt foreslå, at der træffes passende og proportionale foranstaltninger.

Det gennemsnitlige svovlindhold faldt i 2008 og ligger betydeligt under niveauet i 2004. Det var det største fald siden 2005, hvor svovlfattige brændstoffer blev gjort obligatoriske, og der blev markedsført svovlfrie brændstoffer i hele EU. 2008 er det sidste år, hvor svovlfattige brændstoffer vil leve op til kravene i direktivet. Derfor kan faldet i det gennemsnitlige svovlindhold være en udløber af, at medlemsstaterne forbereder sig på 2009-grænsen på <10ppm.

I en række medlemsstater er svovlfrie brændstoffer imidlertid stadig ikke mærket korrekt ved standen. Dette kan have forsinket lanceringen af motorkøretøjer, hvori benyttes en teknologi, der kræver svovlfrie brændstoffer, før den obligatoriske indførelse af sådanne brændstoffer i 2009. Uden mærkning kan forbrugerne ikke vælge disse brændstoffer, og der er mindre sandsynlighed for, at de vil vælge en teknologi, der kræver svovlfrit brændstof. Dette underminerer værdien af at udbyde brændstoffer, der opfylder dette kriterium. Som følge heraf vil det potentiale for CO<sub>2</sub>-reduktioner, der kunne komme fra vejtransportsektoren, måske ikke bliver udnyttet. Desuden foreligger der kun få oplysninger fra medlemsstaterne om den geografiske udbredelse af svovlfrie brændstoffer. De fleste medlemsstater har blot erklæret, at disse brændstoffer er blevet udbudt i stort omfang, men uden at give supplerende oplysninger, der kan give et mål for den geografiske spredning. Dette problem burde dog blive løst i 2009, hvor svovlfrie brændstoffer bliver obligatoriske.

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 i overensstemmelse med EN 14274-formatet, skal der gives en begrundelse herfor.

## BILAG: Brændstofsalg i EU i 2008 efter brændstoftype (mio. liter)

ID	Millioner liter	Østrig	Belgien	Danmark	Finland	Frankrig	Tyskland	Grækenland	Irland	Italien	Luxembourg	Nederlandene	Portugal	Spanien	Sverige	UK	EU15	EU15
	Brændstofkvalitet	AT	BE	DK	FI	FR	DE	EL	IE	IT	LU	NL	PT	ES	SE	UK	EU15	EU15
1	Blyfri benzin min. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	420	-	488	-	-	2 495	-	-	-	0	-	-	-	-	-	3 404	3,0 %
4	Blyfri benzin min. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	20	44	-	-	9 841	-	4 767	1 533	12 168	-	-	-	7 553	-	21 255	57 181	49,6 %
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	1 980	1 461	-	2 176	-	24 560	-	817	1 850	385	5 426	-	-	4 713	-	43 367	37,6 %
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	345	-	-	-	-	1 786	-	-	-	2 131	1,8 %
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	1 846	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 460	3 306	2,9 %
10	Blyfri benzin RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,0 %
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	65	463	7	171	2 484	785	379	-	-	100	142	228	960	198	-	5 982	5,2 %
	<b>Benzin (normal)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0 %</b>
	<b>Benzin (&lt;50 ppm svovl)</b>	<b>20</b>	<b>46</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 841</b>	<b>0</b>	<b>5 111</b>	<b>1 533</b>	<b>12 168</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 786</b>	<b>7 553</b>	<b>0</b>	<b>21 255</b>	<b>59 314</b>	<b>51,4 %</b>
	<b>Benzin (&lt;10 ppm svovl)</b>	<b>2 465</b>	<b>1 923</b>	<b>2 341</b>	<b>2 347</b>	<b>2 484</b>	<b>27 840</b>	<b>379</b>	<b>817</b>	<b>1 850</b>	<b>485</b>	<b>5 568</b>	<b>228</b>	<b>960</b>	<b>4 911</b>	<b>1 460</b>	<b>56 059</b>	<b>48,6 %</b>
	<b>Benzin i alt</b>	<b>2 485</b>	<b>1 970</b>	<b>2 341</b>	<b>2 347</b>	<b>12 325</b>	<b>27 840</b>	<b>5 490</b>	<b>2 350</b>	<b>14 018</b>	<b>485</b>	<b>5 568</b>	<b>2 015</b>	<b>8 513</b>	<b>4 911</b>	<b>22 715</b>	<b>115 373</b>	<b>100,0 %</b>
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
14	Diesel (<50 ppm svovl)	729	63	-	-	38 134	-	4 323	2 141	26 776	-	-	5 675	29 713	-	-	107 552	51,0 %
15	Diesel (<10 ppm svovl)	6 564	8 518	3 148	2 660	1 218	35 789	863	972	4 026	1 922	8 056	48	0	4 837	24 634	103 254	49,0 %
	<b>Diesel i alt</b>	<b>7 293</b>	<b>8 581</b>	<b>3 148</b>	<b>2 660</b>	<b>39 351</b>	<b>35 789</b>	<b>5 186</b>	<b>3 113</b>	<b>30 802</b>	<b>1 922</b>	<b>8 056</b>	<b>5 723</b>	<b>29 713</b>	<b>4 837</b>	<b>24 634</b>	<b>210 806</b>	<b>100,0 %</b>

ID	Millioner liter	Cypern	Tjekkiet	Estland	Ungarn	Letland	Litauen	Malta	Polen	Slovakiet	Slovenien	Bulgaren	Rumænien	EU12	EU12
	Brændstofkvalitet	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	BG	RO	EU12	%
1	Blyfri benzin min. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	-	69	-	-	2	0	-	-	-	-	-	-	71	0,4 %
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	-	0	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	0,1 %
4	Blyfri benzin min. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	454	-	-	-	316	18	82	5 231	137	784	825	-	7 847	45,1 %
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	-	-	328	2 022	128	687	-	-	669	-	-	-	3 834	22,0 %
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	2 551	-	-	-	-	15	-	-	52	-	2 035	4 653	26,8 %
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153	153	0,9 %
10	Blyfri benzin RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	49	-	-	-	2	-	-	517	3	-	-	-	571	3,3 %
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	-	47	46	63	43	26	-	-	19	-	0	-	244	1,4 %
	<b>Benzin (normal)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0 %</b>
	<b>Benzin (&lt;50 ppm svovl)</b>	<b>503</b>	<b>2 619</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>320</b>	<b>18</b>	<b>97</b>	<b>5 748</b>	<b>140</b>	<b>836</b>	<b>825</b>	<b>2 035</b>	<b>13 143</b>	<b>75,6 %</b>
	<b>Benzin (&lt;10 ppm svovl)</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>391</b>	<b>2 085</b>	<b>171</b>	<b>713</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>687</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>153</b>	<b>4 247</b>	<b>24,4 %</b>
	<b>Benzin i alt</b>	<b>503</b>	<b>2 667</b>	<b>391</b>	<b>2 085</b>	<b>491</b>	<b>731</b>	<b>97</b>	<b>5 748</b>	<b>827</b>	<b>836</b>	<b>825</b>	<b>2 189</b>	<b>17 390</b>	<b>100,0 %</b>
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
14	Diesel (<50 ppm svovl)	440	1 121	188	-	894	825	108	181	267	1 526	2 086	4 314	11 951	35,1 %
15	Diesel (<10 ppm svovl)	-	3 710	383	3 472	68	495	-	12 326	797	-	-	834	22 085	64,9 %
	<b>Diesel i alt</b>	<b>440</b>	<b>4 831</b>	<b>571</b>	<b>3 472</b>	<b>962</b>	<b>1 320</b>	<b>110</b>	<b>12 507</b>	<b>1 064</b>	<b>1 526</b>	<b>2n 085</b>	<b>5 148</b>	<b>34 035</b>	<b>100,0 %</b>

EU	EU
EU	%
0	0,0 %
71	0,1 %
3 420	2,6 %
0	0,0 %
65 028	49,0 %
47 201	35,6 %
0	0,0 %
6 784	5,1 %
3 459	2,6 %
0	0,0 %
573	0,4 %
6 226	4,7 %
0	0,0 %
72 457	54,6 %
60 306	45,4 %
132 763	100,0 %
0	0,0 %
119 503	48,8 %
125 338	51,2 %
244 840	100,0 %