



Bruxelles, den 10.3.2014
COM(2014) 127 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union:
Ellevte årsrapport
(Rapporteringsår 2012)**

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Kvaliteten af benzin og diesellole til brug for vejtransport i Den Europæiske Union: Ellevte årsrapport (Rapporteringsår 2012)

1. INDLEDNING

I denne rapport konsolideres det ellevte år af medlemsstaternes forelæggelser i henhold til direktiv 98/70/EF¹ ("direktivet") med et sammendrag af kvaliteten af benzin og diesellole til brug for vejtransport i EU i 2012. Direktivet indeholder specifikationer for den benzin og diesel, som sælges til brug for vejtransport i EU: Den første specifikation trådte i kraft den 1. januar 2000, den anden den 1. januar 2005 og den tredje den 1. januar 2009. Sidstnævnte begrænsede svovlindholdet i alt motorbrændstof i EU til 10 ppm. Der er fastsat yderligere krav i den europæiske standard for overvågningssystemer for brændstofkvalitet ("FQMS"), EN 14274:2012, som medlemsstaterne har været forpligtet til at anvende siden 2004.

Direktivet fastlægger også, at medlemsstaterne skal forelægge sammenfattende rapporter om kvaliteten af de brændstoffer, der sælges i de respektive lande. Det oprindelige rapporteringsformat for dette blev fastlagt i Kommissionens beslutning 2002/159/EF af 18. februar 2002². Direktivets krav har ændret sig med indførelsen af nye brændstofs-specifikationer og rapporteringskrav. Alle medlemsstater modtager en rapporteringsskabelon for at sikre, at alle relevante detaljer medtages, så der kan foretages en analyse og sammenligning af resultaterne af medlemsstaternes overvågning af brændstofkvaliteten for hele Europa. Denne skabelon følger rapporteringskravene i Kommissionens beslutning 2002/159/EF og revideres og vedtages årligt af Kommissionen.

I 2012 har alle medlemsstater opfyldt brændstofs-specifikationerne, ifølge hvilke motorbrændstof skal have et svovlindhold på mindre end 10 ppm. Derudover er medlemsstaterne begyndt at rapportere om brændstof med tilsat ethanol, hvilket er et obligatorisk rapporteringskrav fra den 1. januar 2011.

Samtlige medlemsstater har udarbejdet deres rapport efter den fremsendte skabelon. Af de 27 årlige FQMS-rapporter blev 19 modtaget inden for rapporteringsfristen den 30. juni, seks blev modtaget mindre end en uge for sent, og de sidste to rapporter blev forelagt inden for to måneder efter den oprindelige frist. Dette er en klar forbedring i forelæggelsen af rapporter, som er modtaget inden for fristen, sammenlignet med 2009 og 2010, men et svagt fald vedrørende 2011, hvor 21 medlemsstater rapporterede til tiden.

2. BRÆNDSTOFSALGET I EUROPA

Brændstofsalget i EU hældte i 2012 klart til dieselsiden med 242 829 mio. liter solgt diesel sammenlignet med et samlet salg på 109 328 mio. liter benzin.

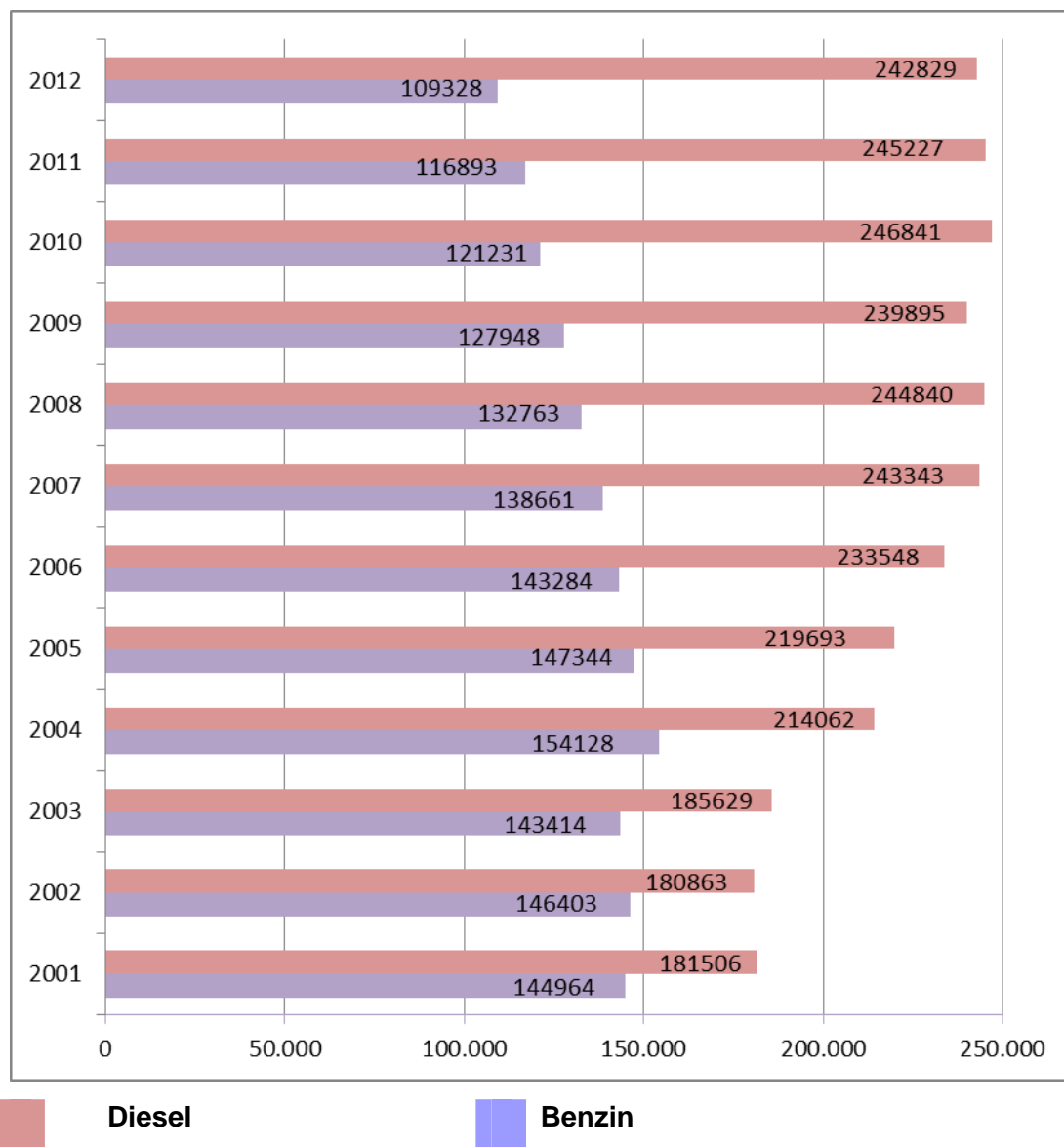
¹ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58

² EFT L 53 af 23.2.2002, s. 30

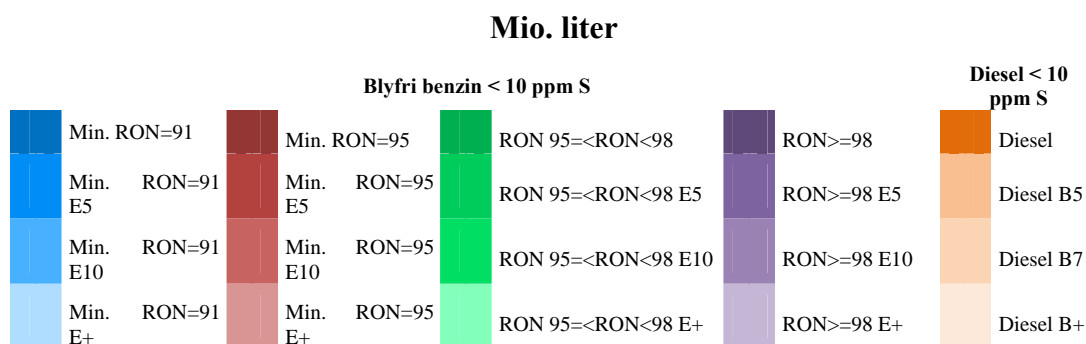
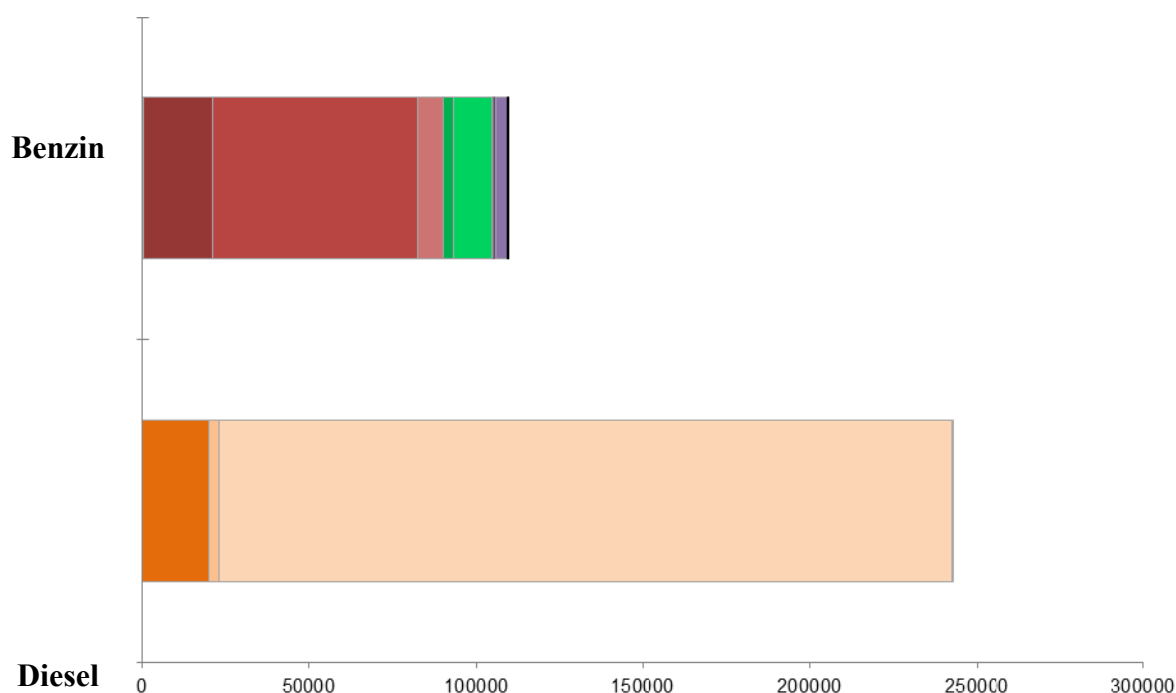
Siden 2004 er benzinsalget fortsat med at falde, og 2012 var endnu et år, hvor benzinsalget var mindre end det foregående år. Af benzinkvaliteterne taber RON 91 fortsat markedsandele og sælges aktuelt kun i små mængder med et salg i 2012 på 456 mio. liter. Der blev solgt i alt 4 418 mio. liter RON 98, RON 95= <til<98 14 622 mio. liter, mens RON 95 udgjorde størstedelen af benzinsalget med 89 832 mio. liter.

Salget af diesel faldt også for tredje år i træk. Af dieselkvaliteterne stod B7 for størstedelen af salget med 219 769 mio. liter (90 %). Salget af B5, B+ og almindelig diesel udgjorde i alt 23 061 mio. liter (hhv. 2 720, 137 og 20 204 mio. liter).

Figur 1: Udvikling i brændstofsalget i EU fra 2001 til 2012



Figur 2: Brændstofsalget i EU fordelt på brændstoftype i 2012



Brændstofsalget i 2012 var mindre end i 2011 med et fald i salget af både benzin (reduktion på 7 565 mio. liter) og diesel (reduktion på 2 398 mio. liter), hvilket medførte et overordnet samlet fald på 9 963 mio. liter solgt motorbrændstof.

2.1 Brændstofudbud 2012

En af de vigtigste konstateringer i 2012 er, at RON 91 næsten er forsvundet fra markedet, og det sælges nu blot i fire lande, hvoraf det kun har en væsentlig tilstedeværelse i Danmark.

E10 sælges kun i tre medlemsstater: Frankrig, Finland og Tyskland.

Tabel 1 viser mængder og typer af solgt brændstof efter medlemsstat.

Tabel 1: Brændstofsalg efter type i EU-27 i 2012

Brændstoftype	Benzinsalg (millioner liter)				Dieselsalg (millioner liter)	
	Medlemsstat	min. RON=91	min. RON=95	min. RON=98	RON \geq 98	Benzin i alt
Østrig	41	-	2 215	49	2 305	7 294
Belgien	-	1 385	-	297	1 682	8 317
Bulgarien	-	691	-	36	727	2 049
Cypern	-	-	471	31	502	365
Den Tjekkiske Republik	16	2 195	62	-	2 273	4 865
Danmark	349	1 531	2	-	1 882	3 205
Estland	-	-	312	28	340	719
Finland	-	1 144	-	948	2 092	2 843
Frankrig	-	9 666	-	-	9 666	40 378
Tyskland	50	23 479	-	1 502	25 031	40 232
Grækenland	-	3 831	52	102	3 985	2 506
Ungarn	-	1 541	-	42	1 583	3 121
Irland	-	1 684	-	-	1 684	2 630
Italien	-	9 750	-	-	9 750	27 445
Letland	-	274	21	-	295	852
Litauen	-	300	-	7	307	1 342
Luxembourg	-	347	-	77	424	2 001
Malta	-	-	98	-	98	119
Nederlandene	-	5 436	59	-	5 495	7 512
Polen	-	4 690	-	412	5 102	13 555
Portugal	-	-	1 403	110	1 513	5 268
Rumænien	-	-	2 418	205	2 623	6 602
Slovakiet	-	649	-	7	656	1 227
Slovenien	-	-	607	78	686	2 270
Spanien	-	-	6 170	487	6 657	25 111
Sverige	-	3 738	125	-	3 863	5 273
Det Forenede Kongerige	-	17 501	607	-	18 108	25 728

På grundlag af tabel 1 kan der gøres nogle generelle bemærkninger:

- Diesel dominerer markedet i alle medlemsstater med undtagelse af to, idet benzin udgør 61,4 % af det græske brændstofsalg og 57,9 % af det cypriotiske brændstofsalg.

- Belgien viser på den anden side den største afhængighed af diesel: Salget af diesel har en markedsandel på 83,2 % i Belgien – den højeste andel i samtlige medlemsstater.
- Det største brændstofsalg i 2012 fandt sted i Tyskland med 18,5 % af det samlede brændstofsalg i EU og en benzin/diesel andel på 38,4 % benzin og 61,6 % diesel. Det næststørste marked var Frankrig med en andel på 14,2 % af benzin- og dieselsalget i EU fordelt på 19,3 % (benzin) og 80,7 % (diesel). Brændstofsalget i Det Forenede Kongerige lå på i alt 12,4 % af det samlede brændstofsalg fordelt på 41,3 % (benzin) og 58,7 % (diesel).
- I de fleste lande er afgiften for dieselbrændstof lavere end for benzin (undertiden signifikant). Dette i kombination med dieseldrevne køretøjers højere effektivitet (i forhold til benzindrevne køretøjer) og forbedringer af dieselmotorer har været en vigtig drivkraft for overgangen til øget brug af diesel i EU. I Det Forenede Kongerige er punktafgifterne på benzin og diesel pr. liter de samme, hvilket til dels forklarer den lavere relative andel af brændstof sammenlignet med andre EU-lande på grund af de lavere besparelser i omkostningerne til bilbrændstof.
- E10 har fortsat en lav markedspenetration, da det i dag kun sælges i tre lande (Tyskland, Frankrig og Finland). Markedsituationen er meget forskellig i disse lande: I Finland har E10 en andel på 54,7 % af benzinsalget, i Frankrig 24,1 %, mens E10 tegner sig for 14,2 % af benzinmarkedet i Tyskland.

3. OVERVÅGNING AF BRÆNDSTOFKVALITETEN 2012

3.1 Beskrivelse af de forskellige medlemsstaters systemer

Der er benyttet en række forskellige foranstaltninger til at gennemføre FQMS i EU. Selv om medlemsstaterne bliver en smule mere konsekvente for hvert år, rækker foranstaltningerne rækker lige fra systemer, der bygger på den europæiske standard EN 14274³, og hvor der udtages prøver fra en række tankstationer, til nationale systemer.

Direktivet kan give mulighed for alternative overvågningssystemer, forudsat at sådanne systemer sikrer, at resultaterne har en pålidelighed svarende til EN 14274, selv om kriterierne for at vurdere dette ikke er angivet. Det er derfor uklart, om de eksisterende systemer, som ikke er baseret på EN 14274, opfylder dette kriterium.

I 2012 har størstedelen af medlemsstaterne forelagt yderligere oplysninger om deres valg af overvågningssystem (ved brug af en statistisk model fra EN 14274) eller har indgivet oplysninger om valg af nationalt overvågningssystem.

Af de 27 medlemsstaters overvågningssystemer for brændstofkvalitet i 2012 har:

- fem valgt at bruge statistisk model A i EN 14274 (Østrig, Finland, Grækenland, Italien og Spanien)
- fem valgt at bruge statistisk model B i EN 14274 (Frankrig, Tyskland, Polen, Bulgarien og Rumænien)

³ EN 14274:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselkvalitet - Overvågningssystem for brændstofkvalitet FQMS).

- ni valgt at bruge statistisk model C i EN 14274 (Irland, Portugal, Cypern, Tjekkiet, Estland, Ungarn, Litauen, Slovakiet og Slovenien), og
- de resterende otte har valgt at bruge et nationalt overvågningssystem

3.2 Prøveudtagning og rapportering

Et af de vigtigste punkter i målingen af brændstofkvalitet er, hvordan der udtages prøver af brændstoffet. Denne prøveudtagning skal ske i overensstemmelse med kravene i EN 14274.

I denne standard anføres det, hvor mange prøver medlemsstaterne skal udtage og rapportere i deres brændstofkvalitetsrapporter, samt hvor de skal udtages. Standarden specificerer endvidere det mindste antal prøver, der skal udtages for hver enkelt brændstofkvalitet i vinterhalvåret og i sommerhalvåret. I tabel 2 findes en opdeling af de enkelte medlemsstaters prøveudtagning og rapportering i 2012. 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 model (A, B og C).

Tabel 2 indeholder også en opdeling af det samlede antal udtagne prøver og prøveudtagningen på tankstationer. Alle medlemsstater fremsendte denne opdeling i 2012. EN 14274 specificerer, at minimumskravet til prøveudtagning skal opfyldes ved, at der udtages prøver fra brændstofsalsgssteder – som defineres som "*detailudsalgssteder, hvor der fyldes motorbrændstof på vejretøjer*". Derfor skal eventuelle prøver, der udtages fra distributionsterminaler eller raffinaderier, udtages som supplement til de prøver, der udtages fra tankstationer, for at minimumskravene til prøveudtagning er opfyldt.

I denne sammenhæng bør det noteres, at Bulgarien rapporterer data et år bagud. Dette forhold er blevet påpeget over for medlemsstaten, og Kommissionen håber, at der vil blive taget hånd om dette i forbindelse med rapporteringen i 2013.

Individuelle prøvers manglende overholdelse af benzinstandard EN 228 er steget svagt i 2012 sammenlignet med 2011, idet den manglende overholdelse for diesel af EN 590 også er steget en smule i 2012. Den komplette rapport kan findes i "EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report – Final report to the European Commission DG Climate Action", som kan findes på GD Klimas websted.

Tabel 2 Sammen drag af medlemsstaternes prøveudtagning og rapportering i tilknytning til kravene i direktiv 98/70/EF og den europæiske standard EN 14274

MS	FQMS-model (1)	Størrelse (2)	Særs kilt S&V? (3)	Antal prøver pr. kvalitet og pr. periode (4)	Samlet antal krævede prøver (5)		Udtagne prøver (6)		Prøver udtaget på tankstationer (7)		Prøvernes overholdelse (8)	
					Ben	Dsl	Ben	Dsl	Ben	Dsl	Ben	Dsl
Østrig	A	S	✓	50	106	100	106	100	106	100	✓	✓
Belgien	N	S	✓	(50)	200	100	2 239	6 036	2 239	6 036	(✓)	(✓)
Bulgarien	B	S	✓	100	212	204	453	496	428	473	✓	✓
Cypern	C	S	✓	50	108	100	328	173	328	173	✓	✓
Den Tjekkiske Republik	C	S	✓	50	106	104	1 294	1 468	1 294	1 468	✓	✓
Danmark	N	S	✓	(50)	202	100	43	21	43	21	(×)	(×)
Estland	C	S	✓	50	110	100	350	215	350	210	✓	✓
Finland	A	S	✓	50	200	100	235	122	235	122	✓	✓
Frankrig	B	L	✓	200	800	400	473	408	473	408	×	✓
Tyskland	B	L	✓	200	826	400	602	415	602	415	×	✓
Grækenland	A	S	✓	50	106	102	116	106	73	53	×	×
Ungarn	C	S	✓	50	104	100	120	120	120	120	✓	✓
Irland	C	S	✓	50	100	100	201	194	160	161	✓	✓
Italien	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Letland	N	S	✓	(50)	112	200	158	244	119	126	(✓)	(✓)
Litauen	C	S	✓	50	104	100	106	100	92	89	×	×
Luxembourg	N	S	✓	(50)	200	100	80	82	80	82	(×)	(×)
Malta	N	S	✓	(50)	100	100	36	37	27	27	(×)	(×)
Nederlandene	N	S	✓	(50)	100	100	50	50	50	50	(×)	(×)
Polen	B	S	✓	200	434	400	279	204	279	204	×	×
Portugal	C	S	✓	50	108	100	200	100	200	100	✓	✓
Rumænien	B	S	✓	100	208	200	244	243	221	223	✓	✓
Slovakiet	C	S	✓	50	102	100	149	118	149	118	✓	✓
Slovenien	C	S	✓	50	200	100	154	162	154	162	×	✓
Spanien	A	L	✓	100	230	200	780	396	0	0	×	×
Sverige	N	S	✓	(50)	104	100	631	717	0	0	(×)	(×)
Det Forenede Kongerige	N	L	✓	(100)	208	200	1 682	2 535	437	263	(✓)	(✓)

#	Kolonne	Forklarende noter
(1)	FQMS-model	N = Det nationale overvågningssystem for brændstofkvalitet (FQMS) A = EN 14274 statistisk model A B = EN 14274 statistisk model B C = EN 14274 statistisk model C
(2)	Størrelse – landets størrelse	S = lille (samlet salg af motorbrændstof < 15 mio. tons p.a.) L = stor (samlet salg af motorbrændstof > 15 mio. tons p.a.)
(3)	Særskilt S&V?	✓ Særskilt sommer- og vinterrapportering. × angiver, at der kun rapporteres prøveresultater for hele året.
(4)	Antal prøver pr. kvalitet og pr. periode	EN 14274: Kravene til prøveudtagning er mindre for kvaliteter, der står for mindre end 10 % af det samlede salg. For medlemsstater, der bruger en national FQMS, vises de skønnede tilsvarende minimumsantal af prøver (baseret på brændstofsalg) i parenteser ().
(5)	Samlet antal krævede prøver	Beregning af det samlede minimumsantal af krævede prøver i EN 14274 ifølge en FQM-model og landets størrelse. Det krævede minimumsantal af prøver skal udtages fra "anvendelsesstedet" på brændstofsalssteder. For medlemsstater, der bruger en national FQMS, vises de skønnede tilsvarende minimumsantal af prøver (baseret på brændstofsalg) i parenteser ().
(6)	Udtagne prøver	Det samlede antal udtagne prøver pr. brændstoftype på alle steder (tankstationer, terminaler og raffinaderier).
(7)	Prøver udtaget på tankstationer	Det samlede antal prøver udtaget på tankstationer og brændstofsalssteder (offentlige og kommercielle). Dette rapporteres særskilt i standardskabelonen til rapportering. Såfremt de prøver, der udtages på tankstationer, ikke svarer til de generelle udtagne prøver, skyldes det forskelle i den oprindeligt fremsendte rapport (navnlig Frankrig og Tjekkiet, hvor prøver udtaget på tankstationer er større end de udtagne prøver).
(8)	Prøvernes overholdelse	✓ betyder, at prøverne overholder EN 14274. Prøvenr. og × betyder manglende overholdelse. Bemærk, at dette viser prøvernes overholdelse for alle brændstofkvaliteter. Se medlemsstaternes rapport for at se prøvernes overholdelse for de enkelte brændstofkvaliteter. Såfremt der anvendes et nationalt FQM-system, vises den skønnede overholdelse af EN 14274 i parenteser (). Såfremt medlemsstaterne ikke har angivet en opdeling af prøveudtagningsstederne, er det ikke muligt at vurdere prøvernes overholdelse.
	Ben	Benzin
	Dsl	Diesel

4. OVERHOLDELSE AF DIREKTIVETS GRÆNSEVÆRDIER

4.1 Benzinrapportering

I 2012 fremsendte alle medlemsstater fuldstændige oplysninger om benzinprøveudtagningens overensstemmelse. For at afgøre, om prøverne overholder kravene, 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.

De parametre, der hyppigst lå uden for specifikationen i EU i 2012, var:

Sommerdamptrykket blev overskredet 175 gange i 2012.

Det står imidlertid klart, at mange overskridelser skyldes overgangsperioder, hvor leverandørerne går fra sommerbrændstofs-specifikationen til vinterbrændstofs-specifikationen og omvendt.

Antallet af RON/MON-prøver, der lå uden for specifikationen i 2012, var på i alt 61 i EU.

Visse medlemsstater fremsendte ikke nærmere oplysninger om de prøver, der ikke lå inden for tolerancetærsklerne.

4.2 Dieslrapportering

Visse medlemsstater fremsendte i 2012 ikke nærmere oplysninger om de prøver, der ikke lå inden for tolerancetærsklerne. Af de seks parametre, der skulle testes for diesel i 2012, lå følgende parametre uden for specifikationen:

Det maksimale svovlindhold på 10 ppm blev overskredet i i alt 144 prøver.

Det gennemsnitlige svovlindhold for alle medlemsstater ligger dog under den obligatoriske grænse på 10 ppm, nemlig på 7,42 ppm.

Det blev konstateret, at i alt 22 prøver, der blev testet for destillationsgrænser, lå uden for specifikationen.

4.3 Resumé

Tabel 3 indeholder en oversigt over, hvordan medlemsstaternes rapporter for 2012 opfylder direktivet med hensyn til analyseresultaterne af prøverne i forhold til tolerancetærskler samt rapporteringsformat og -indhold. Ændringerne af direktivet omfattede indsættelse af et stykke begyndende med "*Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser 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. Disse og andre relevante bemærkninger til medlemsstaternes overvågningssystemer er fremhævet og ligeledes uddybet i de enkelte medlemsstaters kapitler i EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report – Final report to the European Commission DG Climate Action, som kan findes på GD Klimas websted.

Generelt lå 322 af de 11 365 prøver af benzin i 2012 uden for specifikationen med tolerancetærskler for en eller flere parametre, hvilket repræsenterer en manglende overholdelse på 2,8 %. Af de 15 039 prøver, der blev testet for de seks obligatoriske parametre for diesel i 2012, lå 237 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 brændstofsalg og forsyningskilderne. Da medlemsstaterne imidlertid anvender nationale systemer, som muligvis ikke svarer til de statistiske modeller A, B og C, og som anvender statistiske modeller, som muligvis ikke er de mest hensigtsmæssige, er det nødvendigt også at overveje manglende overholdelse i EU efter mængde og antal udtagne prøver.

Tabel 3: Sammendrag af medlemsstaternes overholdelse vedrørende rapportering i 2012

MS	Manglende overholdelse af grænseværdier (prøver, der ikke opfylder kravene (NC)/prøver i alt)				Ufuldstændig rapportering (parametre, der ikke er blevet målt (NM)/i alt)				For sen fremsendelse af rapport	
	(1)				(2)					(3)
	Benzin		Diesel		Benzin		Diesel			
NC	I alt	NC	I alt	NM	I alt	NM	I alt	(måned)		
AT	2	106	1	100	0	19	0	6	Til tiden	
BE	104	2 239	102	6 036	0	19	0	6	Til tiden	
BG	9	453	32	496	1	19	0	6	Til tiden	
CY	29	328	0	173	2	19	0	6	Til tiden	
CZ	21	1 293	21	1 413	0	19	0	6	Til tiden	
DK	0	43	0	21	0	19	0	6	Til tiden	
EE	8	350	2	215	1	19	0	6	< 1 måned	
FI	18	235	1	122	1	19	1	6	Til tiden	
FR	16	473	28	408	0	19	0	6	< 1 måned	
DE	5	602	1	415	0	19	0	6	< 2 måneder	
EL	0	116	0	106	6	19	0	6	Til tiden	
HU	5	120	0	120	0	19	0	6	Til tiden	
IE	10	201	4	194	0	19	0	6	Til tiden	
IT	6	200	3	200	4	19	0	6	< 1 måned	
LV	0	158	0	244	0	19	0	6	< 1 måned	
LT	0	106	0	100	0	19	0	6	Til tiden	
LU	8	80	0	82	0	19	0	6	Til tiden	
MT	4	36	8	37	0	19	0	6	Til tiden	
NL	0	50	>1	50	2	19	0	6	< 1 måned	
PL	12	279	7	204	1	19	0	6	Til tiden	
PT	33	257	4	132	1	19	0	6	Til tiden	
RO	6	244	6	243	1	19	0	6	< 1 måned	
SK	8	149	8	118	0	19	0	6	Til tiden	
SI	4	154	4	162	1	19	0	6	Til tiden	
ES	0	780	0	396	0	19	0	6	< 2 måneder	
SE	0	631	0	717	6	19	1	6	Til tiden	
UK	14	1 682	4	2 535	0	19	0	6	Til tiden	
Antal lande									27	

- | | | |
|-----|--|---|
| (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 rapportering | 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 indsende prøveresultaterne. |
| (3) | For sen fremsendelse af | Ifølge direktiv 98/70/EF forelægger medlemsstaterne deres |

MS	Manglende overholdelse af grænseværdier (prøver, der ikke opfylder kravene (NC)/prøver i alt)				Ufuldstændig rapportering (parametre, der ikke er blevet målt (NM)/i alt)				For sen fremsendelse af rapport	
	(1)				(2)					(3)
	Benzin		Diesel		Benzin		Diesel			(måned)
	NC	I alt	NC	I alt	NM	I alt	NM	I alt	(måned)	
	rapport		overvågningsrapporter senest den 30. juni hvert år.							

En anden vigtig del af vurderingen af brændstofkvaliteten er dens overensstemmelse med specifikke parametre, som det er nødvendigt at overvåge.

I øjeblikket er der nogle medlemsstater, hvor specifikke parametre ikke måles fuldt ud. I den komplette rapport for 2012 "EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report" i *Table relating to the Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade*, anføres det for hver medlemsstat, hvor mange parametre der ikke er målt, som kan findes på GD Klimas websted.

Selv om denne situation ikke udgør et problem for vurderingen af den generelle brændstofkvalitet i Europa, vil Kommissionen over for medlemsstaterne insistere på, at denne situation skal forbedres i 2013.

5. KONKLUSIONER

Resultaterne af overvågningen af brændstofkvaliteten i 2012 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.

Selv om der er sket en forbedring i den måde, som medlemsstaterne opfylder deres rapporterings- og overvågningsforpligtelser på, og i deres systemer til overvågning af brændstofkvaliteten, kan de i nogle tilfælde stadig ikke opnå det forventede prøveudtagningsniveau.

Kommissionen vil behandle dette emne med de pågældende medlemsstater på et givet tidspunkt.

Eftersom tilfælde af manglende overholdelse er forholdsvis sjældne, og da medlemsstaterne generelt 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 medlemsstaterne til fortsat at sørge for, at alle krav overholdes, så der ikke opstår problemer i fremtiden.