



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 28.4.2006  
KOM(2006) 186 endelig

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN**

**Kvaliteten af benzin og diesellole til brug for vejtransport i Den Europæiske Union  
Tredje årsrapport  
(Rapporteringsår 2004)**

## 1. RESUMÉ

Direktiv 98/70/EF<sup>1</sup> opstiller af sundheds- og miljømæssige grunde specifikationer for brændstof til motorkøretøjer med styret tænding og kompressionstænding. Direktiv 2003/17/EF<sup>2</sup> om ændring af direktiv 98/70/EF foreskriver en yderligere reduktion af svovlindholdet i benzin- og dieselbrændstof.

Alvorlige overtrædelser af brændstofs-specifikationerne kan medføre øget emissionsniveau og beskadige motorer og systemer til udstødningsbehandling. For at sikre overholdelsen af de standarder for brændstofkvalitet, der er fastsat i dette direktiv, indfører medlemsstaterne systemer til overvågning af brændstofkvaliteten.

Ifølge artikel 8 i direktiv 98/70/EF, som ændret ved artikel 1, stk. 5, i direktiv 2003/17/EF, skal Kommissionen hvert år offentliggøre en rapport om brændstofkvaliteten i de forskellige medlemsstater. Denne tredje rapport fra Kommissionen er et resumé af det indsendte materiale fra medlemsstaterne om benzin- og dieselkvaliteten og om, hvor meget der blev solgt i 2004<sup>3</sup>. Samtlige medlemsstater undtagen Frankrig har aflagt rapport for 2004.

Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2004 viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt overholdes, og der blev kun påvist få overtrædelser. For benzins vedkommende var de vigtigste problemparametre endnu en gang research-oktant (RON, 34+ prøver), sommerdamptryk (DVPE, 43+ prøver) og destillation – fordampning ved 100° C (17+ prøver). For dieselolie var problemparametrene svovlindhold (22 prøver), destillation 95 % kogepunkt (24 prøver), cetantal (7+ 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. Imidlertid har både Den Tjekkiske Republik og Polen indberettet et betydeligt antal prøver, som overskrider grænseværdierne. Kommissionen har ikke konstateret negative virkninger på udstødning eller motorfunktion 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 2004<sup>4</sup>. Kommissionen vil fortsat insistere på, at medlemsstaterne sikrer fuld overholdelse af direktivets krav til brændstofkvalitet.

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 2004. Svovlindholdet i brændstofferne i EU-10 er betydeligt højere, og dette medfører en mindre stigning i det gennemsnitlige svovlindhold fra 2003 til 2004 for EU som helhed. Det kan fastslås, at udviklingen i almindelighed går i retning af svovlfattigere benzin og dieselolie, således som det fremgår af tabel 1.

---

<sup>1</sup> EFT L 350 af 28.12.1998, s.58.

<sup>2</sup> EFT L 76 af 22.3.2003, s.10.

<sup>3</sup> Rapporteringsår 2001 og 2002 omhandles i KOM(2004) 310 endelig, og rapporteringsår 2003 omhandles i KOM(2005) 69 endelig.

<sup>4</sup> Se [http://europa.eu.int/comm/environment/air/pdf/fqm\\_summary\\_2004.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/air/pdf/fqm_summary_2004.pdf)

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

Brændstof / år	EU-15 gns. svovlindhold, ppm				EU25	EU10	EU15*	
	2001	2002	2003*	2004*	2004*	2004	2001	2002
<i>Benzin</i>	68	51	37	35	38	64	65	44
<i>Diesel</i>	223	169	125	109	113	149	207	136

\* Omfatter ikke Frankrig, som ikke aflagde rapport i 2003 og 2004.

De systemer, medlemsstaterne har indført for at overvåge brændstofkvaliteten, er stadig vidt forskellige. Det forventes imidlertid, at kravene i direktiv 2003/17/EF vil gøre de nationale overvågningssystemer mere ensartede og forbedre rapporteringens kvalitet.

## 2. INDLEDNING

Specifikationerne for benzin og dieselolie, der sælges i Den Europæiske Union, er fastsat i direktiv 98/70/EF. Direktivets bilag indeholder to sæt brændstofs-specifikationer: det første trådte i kraft den 1. januar 2000, og det andet trådte i kraft den 1. januar 2005. 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 nye europæiske standard, EN 14274, eller efter 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 tredje rapport en kort oversigt over benzin- og dieselkvaliteten i Fællesskabet samt over de solgte mængder i 2004. Rapporteringsårene 2001 og 2002 beskrives i Kommissionens første rapport<sup>5</sup> og 2003<sup>6</sup> i Kommissionens anden rapport. Et udførligt sammendrag af medlemsstaternes rapporter findes på Kommissionens webside<sup>7</sup>.

På grund af udvidelsen af EU i maj 2004 omtaler rapporten i nogle tilfælde EU-15, dvs. EU-medlemsstaterne før maj 2004, i andre tilfælde EU-10, dvs. de medlemsstater, der tiltrådte EU i maj 2004, og i atter andre tilfælde EU-25, dvs. EU-medlemsstaterne efter maj 2004.

## 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<sup>8</sup>, og hvor der udtages prøver fra en række tankstationer, til nationale systemer. I Sveriges og Det Forenede Kongeriges

<sup>5</sup> KOM(2004) 310 endelig.

<sup>6</sup> KOM(2005) 69 endelig.

<sup>7</sup> [http://europa.eu.int/comm/environment/air/fuel\\_quality\\_monitoring.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/air/fuel_quality_monitoring.htm)

<sup>8</sup> EN 14274:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselkvalitet - Overvågningssystem for brændstofkvalitet (FQMS).

systemer indgår prøveudtagning og analyse af samtlige raffinerede og importerede partier i kravene til brændstofdistributionen 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, hvilket til dels forklarer, 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 14275<sup>9</sup>) fra den 1. januar 2004. Siden 2001-2003 er der foretaget et betydeligt antal ændringer af overvågningssystemerne. Grækenland, Irland, Italien, Nederlandene, Østrig og Finland har nu ændret deres systemer, så de bygger på EN 14274. 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 Danmark, Cypern og Malta forelagt oplysninger, hvormed de begrundet anvendelsen af deres nationale systemer med begrænset prøveudtagning. I figur 2 opsummeres prøveudtagningsfrekvensen i EU i 2004.

#### **4. 2004-RAPPORTERNE**

##### **4.1 Brændstofkvaliteter og -mængder**

Skønt der i 2004 fandtes benzin med vidt forskelligt RON- og svovlindhold i EU, tegnede RON95 sig for størstedelen af salget (82,4 %, med 40,4 % til normalt, 22,7 % til svovlfattigt og 19,3 % til svovlfrit brændstof<sup>10</sup>). Der findes udførlige oplysninger om de enkelte medlemsstater i figur 1 og tabellen i bilaget (Frankrig har ikke aflagt rapport om overvågning af brændstofkvaliteten i 2003 og 2004). Af den solgte benzin var 47 % med normalt svovlindhold, 25 % svovlfattig (<50 ppm) og 28 % svovlfri (<10 ppm). For diesel var den tilsvarende fordeling 46 %, 29 % og 25 %. Andelen med normalt svovlindhold var lidt større, end hvad der blev indberettet for 2003. Dette skyldes først og fremmest, at sammenlignet med EU-15 blev der solgt en meget mindre andel af svovlfattigt brændstof i EU-10, idet mere end 90 % af den solgte benzin og diesel havde normalt svovlindhold. Salget i EU-10 omfattede henholdsvis 10,0 % og 10,3 % af det samlede salg af benzin og diesel i EU.

---

<sup>9</sup> EN 14275:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselbrændstofs kvalitet - Prøvetagning fra detailstandere og kommercielle tankningsanlæg.

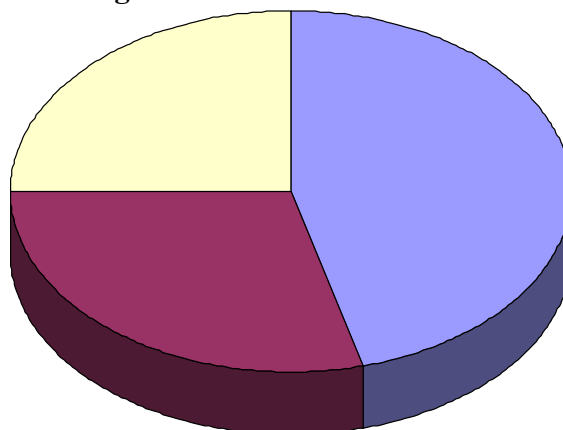
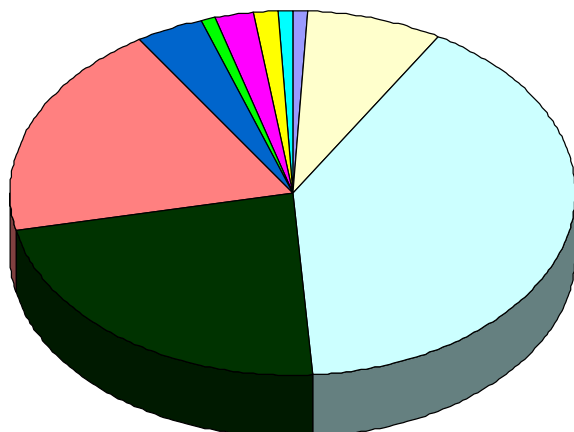
<sup>10</sup> Udtrykket "normal" bruges om brændstof med et svovlindhold, der er i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF (150 ppm for benzin og 350 ppm for diesel); udtrykket "svovlfattig" svarer til et svovlindhold på 50 ppm; udtrykket "svovlfri" svarer til et svovlindhold på 10 ppm.

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

Benzinsalg

2004 Dieselsalg

2004



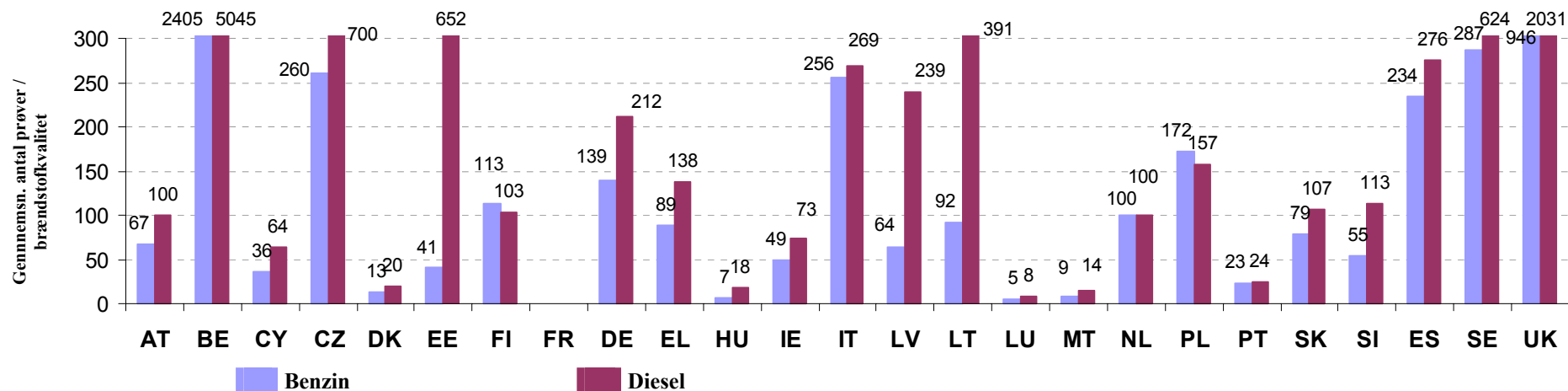
Brændstoftype	%
1 Blyfri benzin min. RON=91	0.7%
2 Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	0.1%
3 Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	7.8%
4 Blyfri benzin min. RON=95	40.4%
5 Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	22.7%
6 Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	19.3%
7 Blyfri benzin 95=<RON<98	3.7%
8 Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	0.8%
9 Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	0.0%
10 Blyfri benzin RON>=98	2.4%
11 Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	1.2%
12 Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	0.9%

Brændstoftype	%
13 Diesel	45.9%
14 Diesel (<50 ppm svovl)	29.2%
15 Diesel (<10 ppm svovl)	24.9%

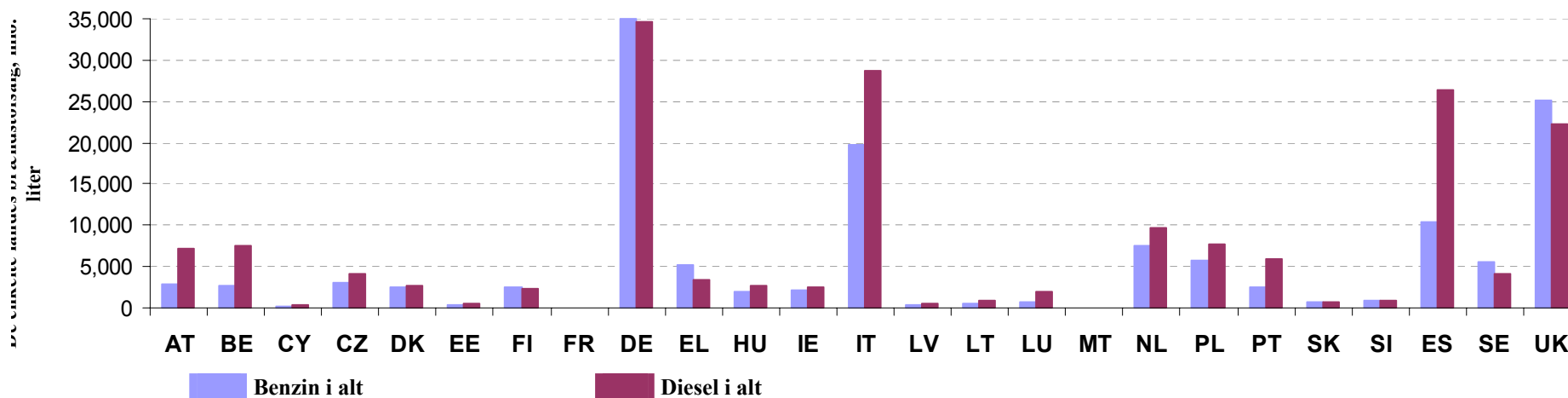
Som i 2001-2003 blev der også i 2004 solgt mest brændstof (ifølge de hidtil modtagne oplysninger) i Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige (figur 3). Selv om dieselsalget er det højeste i mange medlemsstater, varierer det relative salg af benzin og diesel.

Som det var tilfældet i 2001-2003, er der også i 2004 fortsat store forskelle i antallet af brændstofkvaliteter på markedet i de forskellige EU-lande (figur 4) med et større udvalg af benzinkvaliteter, selv om der blev solgt mere diesel. Forskellen i benzinkvaliteten er en følge af forskellige oktantal (RON kategori) snarere end forskelligt svovlindhold. Syv EU-15 medlemsstater (to mere end i 2001) fastsatte *nationale brændstofkvaliteter* for svovlfattige (<50 ppm) eller svovlfrie brændstoffer (<10 ppm) i 2004. Indberetningen af brændstofsalg er atter forbedret i 2004. Ingen EU-10 medlemsstater havde særskilte nationale svovlfattige brændstofkvaliteter i 2004.

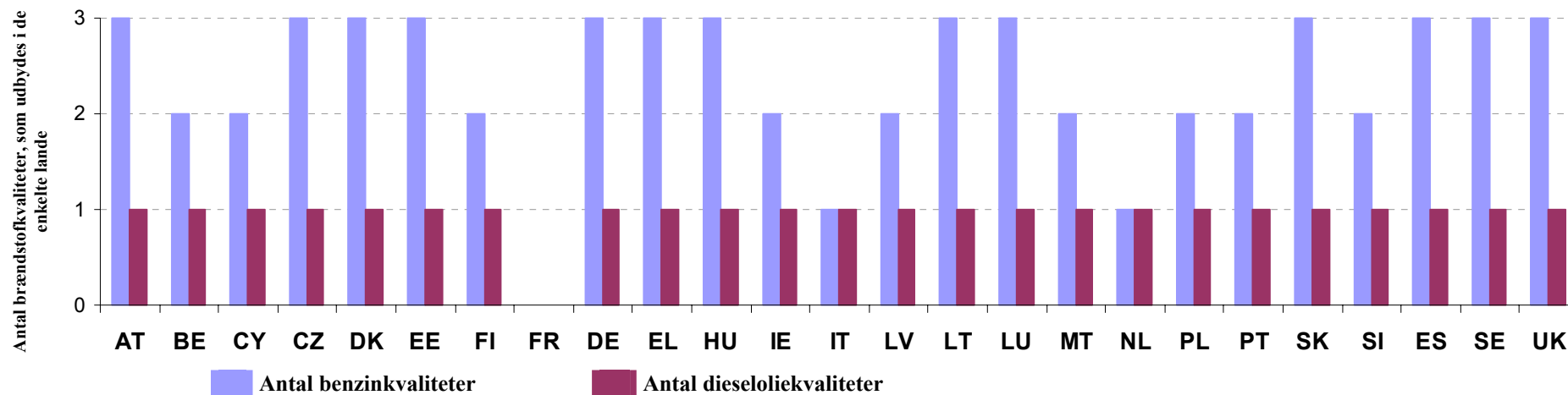
**Figur 2: Prøveudtagningsfrekvens ved overvågning af brændstofkvaliteten i EU i 2004 (gennemsnitligt antal prøver opdelt på brændstofkvalitet)**



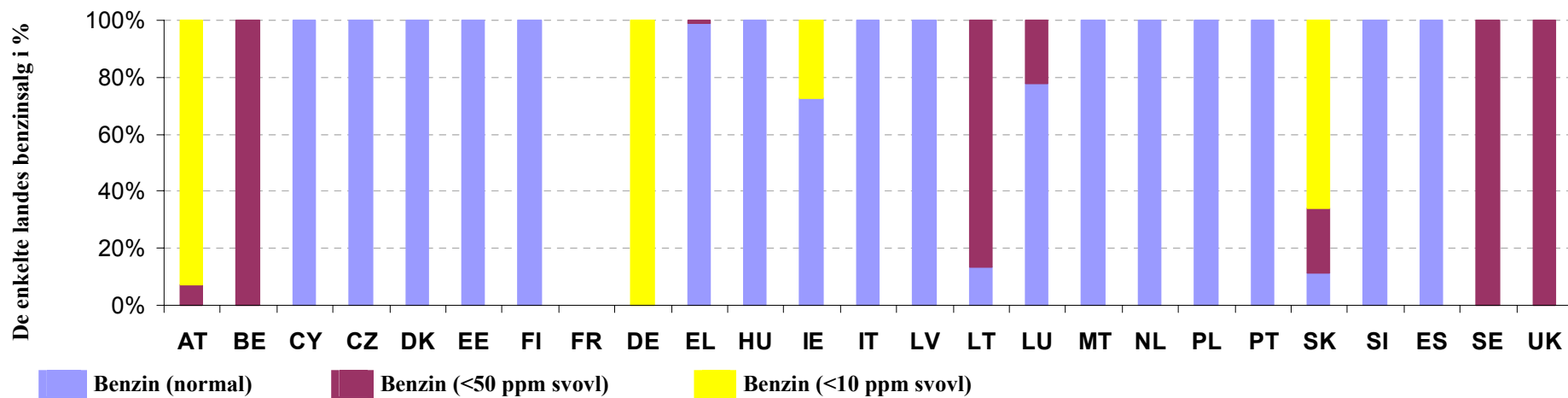
**Figur 3: De enkelte EU-landes brændstofsalg opdelt på brændstoftype (mio. liter)\***



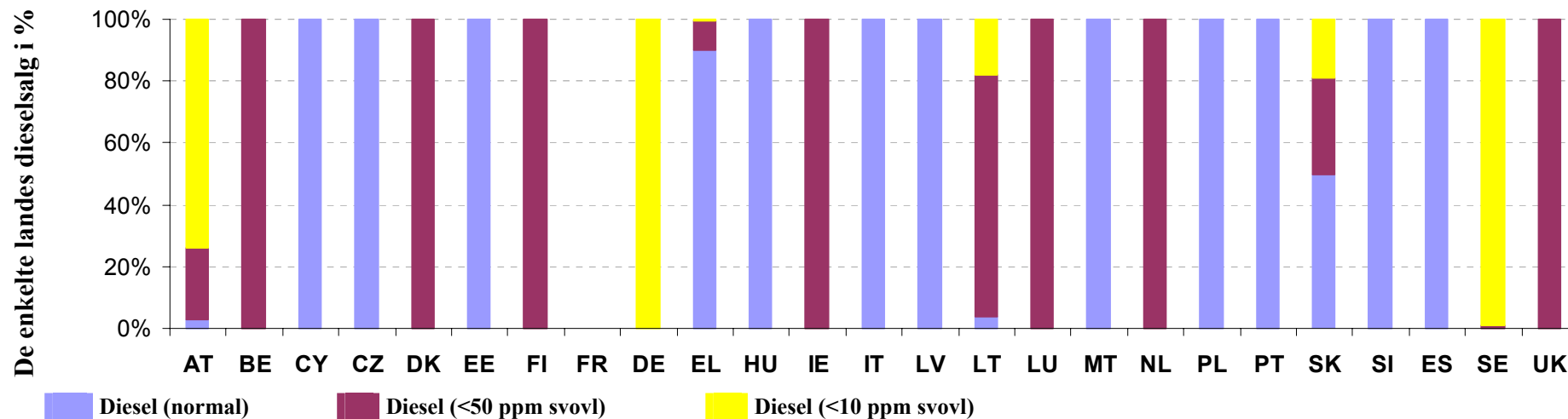
**Figur 4: Antal brændstofkvaliteter, som udbydes i de enkelte EU-lande, opdelt på brændstoftype**



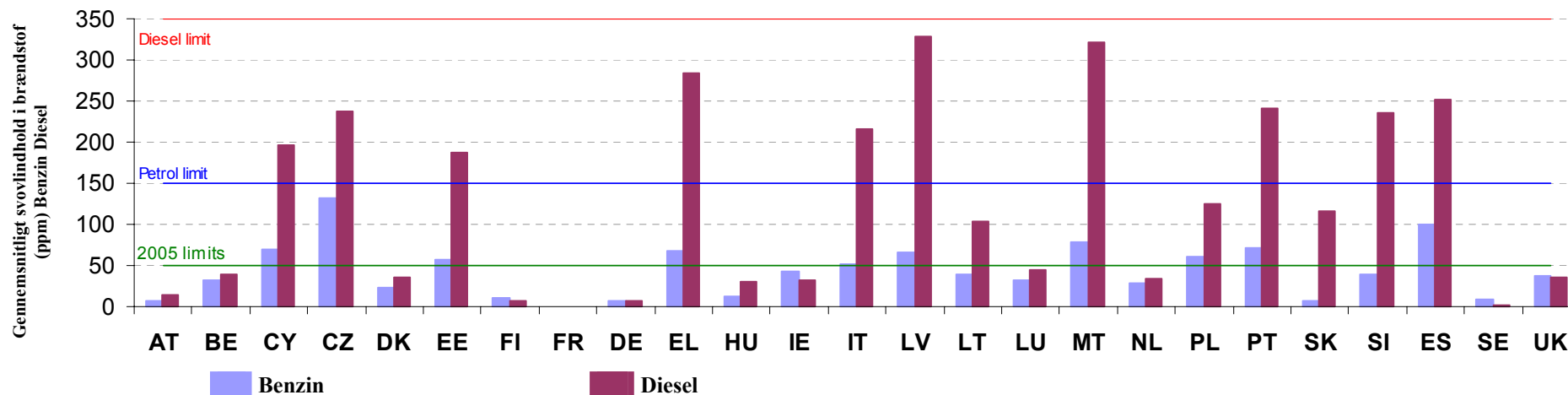
**Figur 5: De enkelte EU-landes salg af svovlfattige benzinkvaliteter (%)**



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



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



I 2004 fandtes der svovlfattigt brændstof i mange af EU-landene, selv om det først skal indføres obligatorisk i 2005 (se figur 5 og figur 6).

Svovlfri benzin blev udbudt i Østrig, Tyskland, Irland og Slovakiet. Svovlfri diesel blev udbudt i Østrig, Tyskland, Litauen, Slovakiet og Sverige.

For nogle medlemsstaters vedkommende foreligger der ikke særskilte tal fra 2004 for svovlfattige eller svovlfrie brændstofkvaliteter eller for salget af dem. I mange tilfælde blev der alligevel udbudt brændstof, som opfylder disse kriterier, f.eks. i Belgien, Danmark, Finland, Ungarn, Italien, Litauen, Luxembourg, Nederlandene, Portugal og Slovakiet. Det fremgår af figur 7, som viser benzinens og dieseloliens 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). Meget af det solgte brændstof opfylder allerede 2005-grænseværdien for svovl (<50 ppm svovl i benzin og diesel).

#### **4.2 Overensstemmelse med direktiv 98/70/EF i 2004**

Ifølge rapporterne opfylder 11 medlemsstater fuldt ud grænseværdierne i direktiv 98/70/EF for alle benzin- og dieselpøver (sammenlignet med 5 i 2001 for EU-15). Når der ses bort fra oxygenatorer (for 7 medlemsstater, jf. tabellens note 3 og 4), forelagde 21 medlemsstater også fyldestgørende oplysninger om samtlige parametre, som udpeges i direktivet med henblik på overvågningen.

I 2004 indberettede 13 medlemsstater (6 EU-15) mindst én benzinprøve, der ikke var i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF. Dette skal sammenholdes med 10 i 2001 og 9 i 2002 og 2003 fra EU-15. Af disse var de vigtigste problemparametre endnu en gang research-oktantal (RON, 34+ prøver), sommerdamtryk (DVPE, 43+ prøver) og destillation – fordampning ved 100° C (17+ prøver).

For diesels vedkommende indberettede 8 medlemsstater (2 EU-15) mindst én prøve, der ikke var i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF. Dette skal sammenholdes med 4 i 2001, 6 i 2002 og 5 i 2003 fra EU-15. Af disse var problemparametrene svovlindhold (22 prøver), destillation 95 % kogepunkt (24 prøver), cetantal (7+ prøver) og massefylde (5+ prøver).

Selv om mange 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. Imidlertid har både Den Tjekkiske Republik og Polen indberettet et betydeligt antal prøver, som overskrider grænseværdierne. Tabel 2 indeholder en oversigt over, hvordan medlemsstaternes rapporter for 2004 opfylder direktiv 98/70/EF med hensyn til analyseresultaterne af prøverne i forhold til grænseværdier samt rapporteringsformat og -indhold. Som det var tilfældet i 2001-2003, 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 2004<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> jf. [http://europa.eu.int/comm/environment/air/fuel\\_quality\\_monitoring.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/air/fuel_quality_monitoring.htm)

**Tabel 2: Oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i rapporteringsåret 2004.**

Medlemsstat	Manglende overholdelse af grænseværdi <sup>(1)</sup>		Ufuldstændig indberetning [Antal parametre, der ikke er målt / total]		Forsinket rapport (frist 30.6.2005) <sup>(2)</sup>	Bemærkninger
	(95 % konfidensgrænser) [ikke-overensstemmende prøver / prøver i alt]		Benzin	Diesel		
	Benzin	Diesel				
Østrig	1 / 200				<2 måneder	
Belgien	>14 / 4810	>2 / 5045	1 / 18		<5 måneder	(3)
Cypern	4 / 72		6 / 18		<1 måned	(4)
Tjekkiet	>86 / 780	>40 / 700				
Danmark						
Estland	4 / 123	35 / 652	11 / 18			(5)
Finland	3 / 226					
Frankrig					Ikke modtaget	
Tyskland	4 / 417				<2 måneder	
Grækenland			7 / 18		<1 måned	(4)
Ungarn			6 / 18			(4)
Irland	11 / 97				<2 måneder	
Italien	6 / 256	6 / 269			<1 måned	(6)
Letland	>1 / 127	>2 / 239			<1 måned	
Litauen			11 / 18	2 / 5	<1 måned	(7) (8)
Luxembourg					<5 måneder	
Malta			4 / 18	1 / 5	<1 måned	(9) (10)
Nederlandene			6 / 18		<1 måned	(4)
Polen	28 / 343	11 / 157				
Portugal			6 / 18			(4)
Slovakiet	5 / 238	2 / 107			<1 måned	
Slovenien	8 / 109	1 / 113			<1 måned	
Spanien					<3 måneder	
Sverige			6 / 18			(4)
UK					<3 måneder	(11)
<b>Antal lande</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	

**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 forelægge 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 Italien og 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) De eneste parametre, der blev målt for benzins vedkommende, var RON, DVPE, destillation, benzen, svovl og bly.
- (6) Testmetode EN 1601, som Italien anvender til bestemmelse af indholdet af oxygenatorer i benzinsprøver, forudsætter en undersøgelse af hver prøves chromatogram for at bestemme eventuelle iltholdige bestanddele, inden den faktiske bestemmelse udføres. Undersøgelsen af alle prøvers chromatogrammer viste, at der kun fandtes én oxygenatorforbindelse i hver prøve (MTBE, ETBE og TAME); der blev ikke konstateret andre oxygenatorer end en af disse ætere.
- (7) De eneste parametre, der blev målt for benzins vedkommende, var RON, destillation, aromater, benzen og svovl. Litauen erklærede, at det nødvendige udstyr til de yderligere undersøgelser ikke stod til rådighed i 2004, men der er truffet foranstaltninger for at sikre en fyldestgørende rapportering for 2005.

- (8) Cetantallet og PAH er ikke målt for diesel, men det nødvendige udstyr står til rådighed for overvågningen og analysen i 2005.
- (9) Iltindholdet og 3 af oxygenatorerne er ikke indberettet; der findes nærmere oplysninger om testmetoden til konstatering af oxygenatorer i note (4).
- (10) Cetan indeks er målt i stedet for cetantallet.
- (11) Rapporten er forsinket på grund af sen forelæggelse af oplysninger fra én brændstofudbyder.

Sikkerheden i vurderingerne af overensstemmelse er i visse tilfælde lav på grund af ufuldstændige oplysninger fra medlemsstaterne. Alle nærmere oplysninger om specifikke overskridelser fremgår af den detaljerede rapport's kapitler om de enkelte lande. De påviste tilfælde af manglende overensstemmelse synes ikke at have alvorlige negative følger for brændstofkvaliteten generelt.

## 5. KONKLUSION

Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2004 viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt overholdes, og der blev kun påvist få overtrædelser. Kommissionen har ikke fundet tegn på, at disse overtrædelser har ført til negative virkninger på køretøjers emissioner eller motorfunktion. Kommissionen er stadig betænkelig ved overtrædelserne og vil fortsat insistere på, at medlemsstaterne sikrer fuld overholdelse af direktivets krav til brændstofkvalitet. Ændringerne af direktiv 98/70/EF ved direktiv 2003/17/EF omfattede tilføjelsen af en ny artikel 9a, hvoraf det fremgår, at "*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.*" Det forventes, at gennemførelsen af dette krav vil påvirke overholdelsen i positiv retning.

Andelen af brændstof af typerne <10 og <50 ppm øgedes betydelig fra 2001 til 2003. Ændringen fra 2003 til 2004 var dog lille, og udvidelsen af EU medførte et mindre fald i disses procentvise andel af den samlede brændstofforsyning. Manglen på svovlfrie eller svovlfattige brændstoffer begrænser kundernes muligheder for at vælge disse, og dette hæmmer indførelsen af køretøjer, som vil kunne drage fordel af dem. Rapporten omhandler ikke det geografiske område, hvor der udbydes svovlfrie brændstoffer – medlemsstaterne skal forelægge denne oplysning i deres indberetninger om overvågningen for 2005 og fremover.

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. Der findes fortsat udestående problemer, og navnlig skal medlemsstaterne forelægge en begrundelse i de tilfælde, hvor de ikke rapporterer i henhold til formatet i EN 14274.

**BILAG: Brændstofsalg i 2002 i EU fordelt på brændstoftype (mio. liter) (Salgstal for CY, LV og MT dækker ikke hele kalenderåret, kun maj-dec 2004.)**

ID Nr.	Millioner liter Brændstofkvalitet	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 UK	EU15 EU15	EU15 % Total
1	Blyfri benzin min. RON=91	-	-	520	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	528	0.4%
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	92	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	0.1%
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	672	-	-	-	-	10,013	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,685	8.6%
4	Blyfri benzin min. RON=95	-	-	2,029	2,208	-	-	3,849	2,201	19,704	573	7,501	-	7,976	-	-	45,447	36.4%
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	121	1,830	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,905	24,094	30,950	24.8%
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	1,899	-	-	-	-	23,887	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,381	21.2%
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	916	-	-	-	-	1,890	1,259	-	-	4,064	3.3%
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,097	1,097	0.9%
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	0.0%
10	Blyfri benzin RON>=98	-	-	20	303	-	-	399	-	-	-	-	574	1,209	640	-	2,506	2.0%
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	-	786	-	-	-	-	61	-	-	167	-	-	-	-	-	1,654	1.3%
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	104	-	-	-	-	1,188	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,292	1.0%
	<b>Benzin (normal)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2,569</b>	<b>2,512</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5,164</b>	<b>2,201</b>	<b>19,704</b>	<b>582</b>	<b>7,501</b>	<b>2,464</b>	<b>10,445</b>	<b>640</b>	<b>0</b>	<b>52,546</b>	<b>42.1%</b>
	<b>Benzin (&lt;50 ppm svovl)</b>	<b>213</b>	<b>2,616</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>167</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4,905</b>	<b>25,191</b>	<b>33,793</b>	<b>27.1%</b>
	<b>Benzin (&lt;10 ppm svovl)</b>	<b>2,676</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35,088</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38,362</b>	<b>30.8%</b>
	<b>Benzin i alt</b>	<b>2,889</b>	<b>2,616</b>	<b>2,569</b>	<b>2,512</b>	<b>0</b>	<b>35,088</b>	<b>5,225</b>	<b>2,204</b>	<b>19,704</b>	<b>749</b>	<b>7,501</b>	<b>2,464</b>	<b>10,445</b>	<b>5,545</b>	<b>25,191</b>	<b>124,701</b>	<b>100.0%</b>
13	Diesel	215	-	-	-	-	-	3,055	-	28,777	-	-	5,940	26,447	-	-	64,434	40.4%
14	Diesel (<50 ppm svovl)	1,645	7,579	2,658	2,363	-	-	319	2,474	-	1,947	9,724	-	-	42	22,252	51,004	32.0%
15	Diesel (<10 ppm svovl)	5,291	-	-	-	-	34,642	13	-	-	-	-	-	-	4,031	-	43,977	27.6%
	<b>Diesel i alt</b>	<b>7,150</b>	<b>7,579</b>	<b>2,658</b>	<b>2,363</b>	<b>0</b>	<b>34,642</b>	<b>3,387</b>	<b>2,474</b>	<b>28,777</b>	<b>1,947</b>	<b>9,724</b>	<b>5,940</b>	<b>26,447</b>	<b>4,073</b>	<b>22,252</b>	<b>159,415</b>	<b>100.0%</b>

ID Nr.	Millioner liter Brændstofkvalitet	Cypern CY	Tjekkiet CZ	Estland EE	Ungarn HU	Letland LV	Litauen LT	Malta MT	Polen PL	Slovakiet SK	Slovenien SI	EU10 EU10	EU10 % i alt
1	Blyfri benzin min. RON=91	-	322	20	12	-	60	-	-	28	-	441	3.2%
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	37	-	-	-	-	37	0.3%
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	90	-	90	0.6%
4	Blyfri benzin min. RON=95	216	2,714	322	1,812	-	-	43	5,331	61	-	10,498	75.4%
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	348	-	-	179	-	527	3.8%
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	407	-	407	2.9%
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	-	-	-	-	254	-	19	-	-	845	1,118	8.0%
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
10	Blyfri benzin RON>=98	45	35	51	168	32	-	-	393	3	52	779	5.6%
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	8	0.1%
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	1	-	-	24	-	25	0.2%
	<b>Benzin (normal)</b>	<b>261</b>	<b>3,070</b>	<b>393</b>	<b>1,992</b>	<b>286</b>	<b>60</b>	<b>61</b>	<b>5,724</b>	<b>92</b>	<b>897</b>	<b>12,836</b>	<b>92.2%</b>
	<b>Benzin (&lt;50 ppm svovl)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>392</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>179</b>	<b>0</b>	<b>571</b>	<b>4.1%</b>
	<b>Benzin (&lt;10 ppm svovl)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>520</b>	<b>0</b>	<b>522</b>	<b>3.7%</b>
	<b>Benzin i alt</b>	<b>261</b>	<b>3,070</b>	<b>393</b>	<b>1,992</b>	<b>286</b>	<b>453</b>	<b>61</b>	<b>5,724</b>	<b>791</b>	<b>897</b>	<b>13,928</b>	<b>100.0%</b>
13	<b>Diesel</b>	272	4,171	492	2,710	458	35	63	7,677	315	894	17,086	93.6%
14	<b>Diesel (&lt;50 ppm svovl)</b>	-	-	-	-	-	687	-	-	197	-	884	4.8%
15	<b>Diesel (&lt;10 ppm svovl)</b>	-	-	-	-	-	159	-	-	119	-	277	1.5%
	<b>Diesel i alt</b>	<b>272</b>	<b>4,171</b>	<b>492</b>	<b>2,710</b>	<b>458</b>	<b>881</b>	<b>63</b>	<b>7,677</b>	<b>630</b>	<b>894</b>	<b>18,248</b>	<b>100.0%</b>

Den Europæiske Union	Den Europæiske Union
EU	% i alt
969	0.7%
128	0.1%
10,775	7.8%
55,945	40.4%
31,477	22.7%
26,787	19.3%
5,183	3.7%
1,097	0.8%
4	0.0%
3,285	2.4%
1,662	1.2%
1,317	0.9%
<b>65,382</b>	<b>47.2%</b>
<b>34,364</b>	<b>24.8%</b>
<b>38,883</b>	<b>28.0%</b>
<b>138,628</b>	<b>100.0%</b>
81,520	45.9%
51,888	29.2%
44,254	24.9%
<b>177,662</b>	<b>100.0%</b>