



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 27.04.2004
KOM(2004)310 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

**Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i EU:
Første årsrapport**

(Rapporteringsår 2001 og 2002)

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i EU: Første årsrapport

(Rapporteringsår 2001 og 2002)

(EØS-relevant tekst)

1. RESUMÉ

Miljøvenlige brændstofs-specifikationer for benzin og dieselolie er bl.a. et vigtigt element i den pakke af omkostningseffektive fællesskabsdækkende samt nationale, regionale og lokale foranstaltninger, der skal føre til en reduktion af luftforurenende emissioner. Derfor fastlægger direktiv 98/70/EF¹ med udgangspunkt i sundheds- og miljømæssige hensyn tekniske specifikationer for brændstoffer til brug i motorkøretøjer med styret tænding og motorkøretøjer med kompressionstænding. Direktiv 2003/17/EF² om ændring af direktiv 98/70/EF foreskriver en yderligere reduktion af svovlindholdet i benzin- og dieselbrændstof. Indførelsen af brændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg vil gøre det muligt at opnå de forbedringer af brændstofeffektiviteten, som de nye teknologier for motorkøretøjer giver mulighed for, og vil føre til en væsentlig mindskelse af emissionen af konventionelle luftforurenende stoffer fra bestående køretøjer.

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

Artikel 8 i direktiv 98/70/EF som ændret ved artikel 1, stk. 5, i direktiv 2003/17/EF foreskriver, at Kommissionen hvert år, med start fra den 31. december 2003, skal offentliggøre en rapport om den faktiske brændstofkvalitet i medlemsstaterne. I overensstemmelse med denne anmodning giver denne rapport fra Kommissionen et resumé af det indsendte materiale fra medlemsstaterne om benzin- og dieselkvaliteten og om, hvor meget der blev solgt i årene 2001 og 2002.

Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2001 og 2002 viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt overholdes. Der blev kun konstateret meget få overtrædelser. Medlemsstaterne skal træffe foranstaltninger for at nå frem til fuld overholdelse. De fleste af dem gør det allerede. Detaljerede beskrivelser af de foranstaltninger, der er iværksat af medlemsstaterne for at sikre overholdelse, er vedlagt i kapitlerne om de enkelte lande i de detaljerede rapporter for årene 2001 og 2002³. Kommissionen vil fortsat opfordre medlemsstaterne til at sikre fuld overholdelse af direktivets krav til brændstofkvalitet.

¹ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58.

² EFT L 76 af 22.3.2003, s. 10.

³ Jf. <http://europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#2>

I forbindelse med luftforureningsbekæmpelse og introduktion af ny motorteknologi er det værd at bemærke, at andelen af brændstoffer med 50 ppm steg kraftigt fra 2001 til 2002, mens andelen af brændstoffer med 10 ppm forblev næsten konstant. Seks medlemsstater har fastsat nationale oktantal for svovlfattige (<50 ppm) eller svovlfri brændstoffer (<10 ppm). Brændstoffer med lavt svovlindhold markedsføres i mange EU-lande (benzin i Østrig, Tyskland, Irland, Sverige og Det Forenede Kongerige og diesel i Belgien, Danmark, Finland, Grækenland, Irland, Nederlandene og Det Forenede Kongerige). Der er imidlertid stadig fem lande, der endnu ikke har indført nogen form for særligt lave (<50 ppm) eller svovlfrie (<10 ppm) brændstoffer (Frankrig, Grækenland, Italien, Portugal og Spanien). Svovlfri benzin kunne kun købes i Østrig, Tyskland og Irland, og svovlfri diesel kunne kun købes i Sverige.

De overvågningssystemer til brændstofkvalitet, der er sat i værk på nationalt plan, er meget forskelligartede og viser, at der er behov for en harmonisering for at opnå transparente og sammenlignelige resultater. Gennemførelsen af direktiv 2003/17/EF forventes at forbedre rapporteringskvaliteten i den henseende, når medlemsstaterne skal rapportere i overensstemmelse med den nye europæiske standard EN 14274 eller i overensstemmelse med systemer af tilsvarende troværdighed.

2. INDLEDNING

Specifikationerne for benzin og diesel solgt i EU fremgår af direktiv 98/70/EF. Der er to sæt brændstofspekifikationer i direktivet: et sæt, der trådte i kraft den 1. januar 2000 og et andet sæt, der træder i kraft den 1. januar 2005. Direktivet fastlægger også, at medlemsstaterne skal indgive sammenfattende rapporter om kvaliteten af de brændstoffer, der sælges i de respektive lande. I rapporterne skal der anvendes det format, der er fastlagt ved Kommissionens beslutning 2002/159/EF af 18. februar 2002⁴. Ifølge direktivet skulle medlemsstaterne indgive rapporterne første gang den 30. juni 2002 for det foregående kalenderår (dvs. 2001). Artikel 8 i direktiv 98/70/EF som ændret ved artikel 1, stk. 5, i direktiv 2003/17/EF foreskriver, at Kommissionen bør fremsende resultaterne af medlemsstaternes rapporter om brændstofkvalitet. I henhold til denne artikel skal Kommissionen hvert år med virkning fra den 31. december 2003 offentliggøre en rapport om den faktiske brændstofkvalitet i de forskellige medlemsstater. I overensstemmelse med denne anmodning giver denne rapport fra Kommissionen et resumé af benzin- og dieselkvaliteten og oplyser, hvor meget der blev solgt i Fællesskabet i årene 2001 og 2002. De detaljerede rapporter er tilgængelige på Kommissionens websted⁵. Yderligere rapporteringskrav, jf. direktiv 2003/17/EF, f.eks. hvor tilgængelige og geografisk udbredte brændstoffer er med et svovlindhold på maksimalt 10 mg/kg, er ikke omhandlet af denne rapport fra Kommissionen. Medlemsstaterne skal først rapportere i overensstemmelse med dette krav, når direktivet er gennemført i den nationale lovgivning, dvs. tidligst i midten af 2005 og i så fald for rapporteringsåret 2004.

3. NATIONALE OVERVÅGNINGSSYSTEMER

Der er i hele EU blevet iværksat en række forskellige foranstaltninger til gennemførelse af systemer til overvågning af brændstofkvalitet. De består f.eks. i simpel prøveudtagning på en række tankstationer på bestemte tidspunkter i løbet af året (f.eks. Nederlandene), eller de består i integrerede prøveudtagninger og analyser af alle raffinerede eller importerede partier

⁴ EFT L 53 af 23.2.2002, s. 30.

⁵ <http://europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#2>

med de distributionskrav, der er for brændstof i det pågældende land, sammen med tilfældig prøveudtagning fra hele distributionskæden i løbet af året (f.eks. Sverige og Det Forenede Kongerige). Overvågningsmetoderne er i visse medlemsstater taget op til revision, og det ser ud til, at der kun er foretaget få ændringer i 2002 i forhold til de overvågningsystemer, der blev anvendt i 2001. Det kan skyldes, at medlemsstaterne venter med større revideringer, indtil de nødvendige ændringer skal gennemføres, for at overholde det ændrede direktiv (2003), der fastsætter følgende: "*Medlemsstaterne opretter et system til brændstofkvalitetsovervågning, som er i overensstemmelse med kravene i den relevante europæiske standard*" (EN 14274⁶ og EN 14275⁷, der blev vedtaget for nylig) fra den 1. januar 2004. Kommissionen forventer, at de fleste medlemsstater vil anvende CEN-standarderne, men også alternative overvågningsystemer vil blive tilladt, hvis systemerne sikrer, at resultaterne er lige så troværdige. Artikel 2 pålægger medlemsstaterne at gennemføre de nødvendige love og administrative bestemmelser i henhold til direktivet og at holde Kommissionen underrettet herom. Derfor skal medlemsstater, der benytter alternative overvågningsystemer, oplyse Kommissionen om deres nationale overvågningsystem. Kommissionen vil tage spørgsmålet op igen i kommende overvågningsrapporter på baggrund af de oplysninger, medlemsstaterne har indgivet.

Man kan få et groft indtryk af det nuværende niveau for gennemførte prøveudtagninger i figur 1 og 2, der viser det totale antal prøveudtagninger af benzin og diesel i forhold til salg i mia. liter. Det fremgår klart af figurerne, at der er blevet gennemført en lang række prøveudtagninger i hele EU i løbet af 2001 og 2002. Bemærk den meget høje intensitet af prøveudtagninger i Belgien (fra tankstationer i hele Belgien) i forhold til andre medlemsstater, selv sammenlignet med Sverige og Det Forenede Kongerige, hvor prøveudtagning og analyse indgår i de obligatoriske krav til brændstoffordistribution i de pågældende lande. Grunden til denne skævhed er, at det belgiske system, der har været anvendt i 2001 og 2002, blev udviklet og indført i 1996 for at afdække svindel ved tankstationerne. De systemer, der anvendes i visse andre medlemsstater, er på samme måde udviklet til andre formål, hvilket forklarer den store spredning inden for EU i prøveudtagningsfrekvens, prøveudtagningssted og analyseomfanget af hver prøve.

Det bør bemærkes, at det antal prøveudtagninger, der kræves for rent statistisk at vise, at man overholder direktiv 98/70/EF, også kunne omfatte en angivelse af antallet af raffinaderier, der leverer til markedet, antallet af oktantal og antallet af forskellige importerede oktantal og -kilder. De indsamlede oplysninger viser, at Nederlandene og Frankrig har særlig lav overvågning på salgsområdet. Det er der imidlertid også taget hensyn til i den nye europæiske standard, hvor minimumsantallet af prøver pr. oktantal (i vinterperiode eller sommerperiode) er 50, 100 eller 200, afhængig af den statistiske model og landets størrelse (f.eks. 100, 200 eller 400 prøver pr. år pr. oktantal).

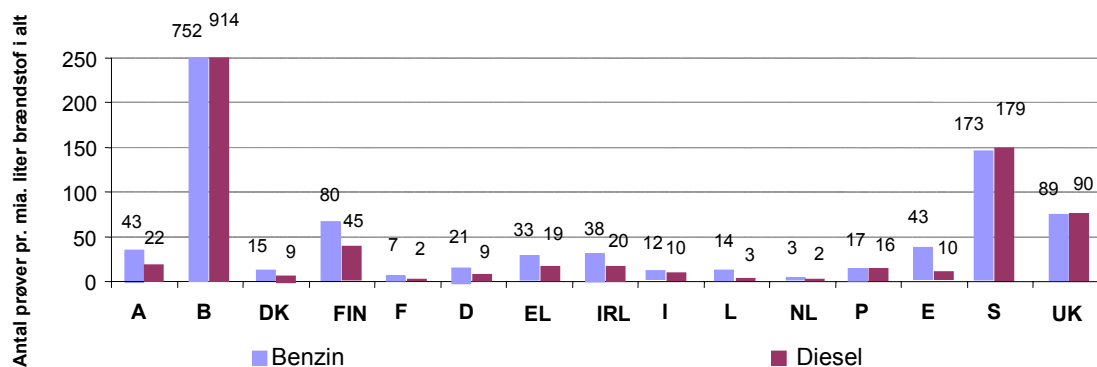
De lande, der defineres som "store", omfatter Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige i henhold til definitionen i den europæiske standard (salg over 15 mio. tons bilbrændstof pr. år). Salget i Nederlandene ligger lige under denne grænse. På baggrund af disse kriterier kan det af figur 3 og 4 udledes, at det indtil videre kun er Belgien, Italien, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige, der overholder specifikationerne med hensyn til

⁶ EN 14274:2003 - Automotive fuels - Assessment of petrol and diesel quality - Fuel Quality Monitoring System (FQMS).

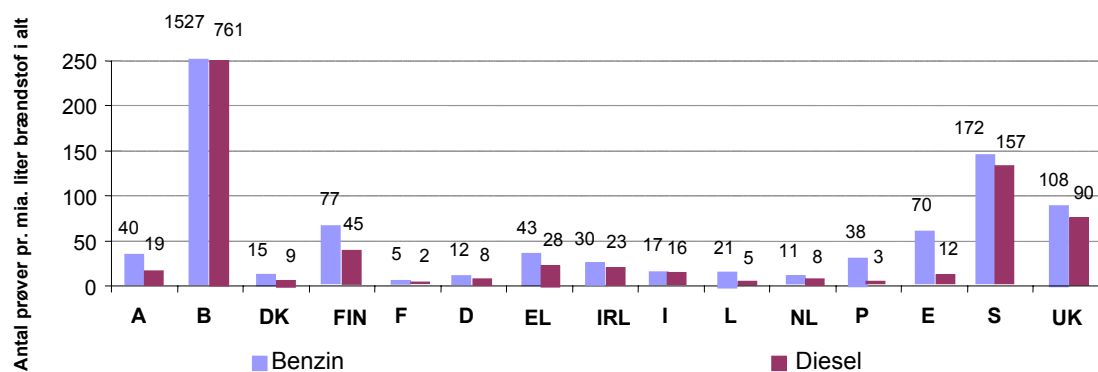
⁷ EN 14275:2003 - Automotive fuels - Assessment of petrol and diesel quality - Fuel Quality Monitoring System (FQMS).

antal prøveudtagninger. (Det bør imidlertid bemærkes, at standarden specificerer individuelle prøver, der er udtaget ved separate tankstationer. Prøver fra separate steder er ikke altid specificeret i de hidtidige rapporter, og i visse tilfælde finder prøveudtagning også sted i andre faser af distributionen).

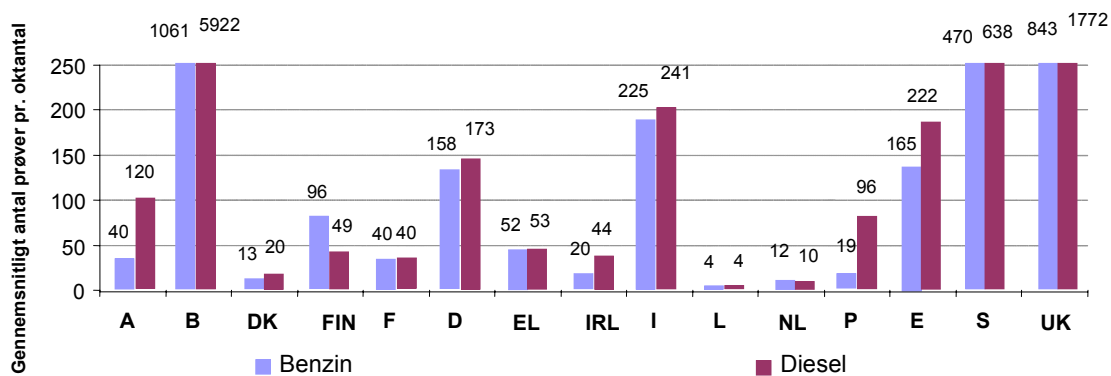
**Figur 1: 2001 FQM prøveintensitet i hele EU
(Antal prøver pr. mia. liter brændstof i alt)**



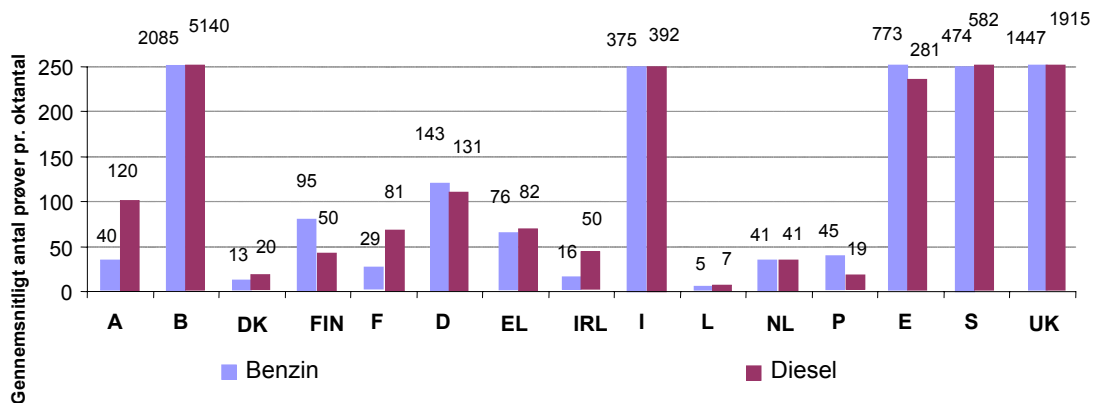
**Figur 2: 2002 FQM prøveintensitet i hele EU
(Antal prøver pr. mia. liter brændstof i alt)**



**Figur 3: 2001 FQM prøveintensitet i hele EU
(Gennemsnitligt antal prøver pr. oktantal)**



**Figur 4: 2002 FQM prøveintensitet i hele EU
(Gennemsnitligt antal prøver pr. oktantal)**

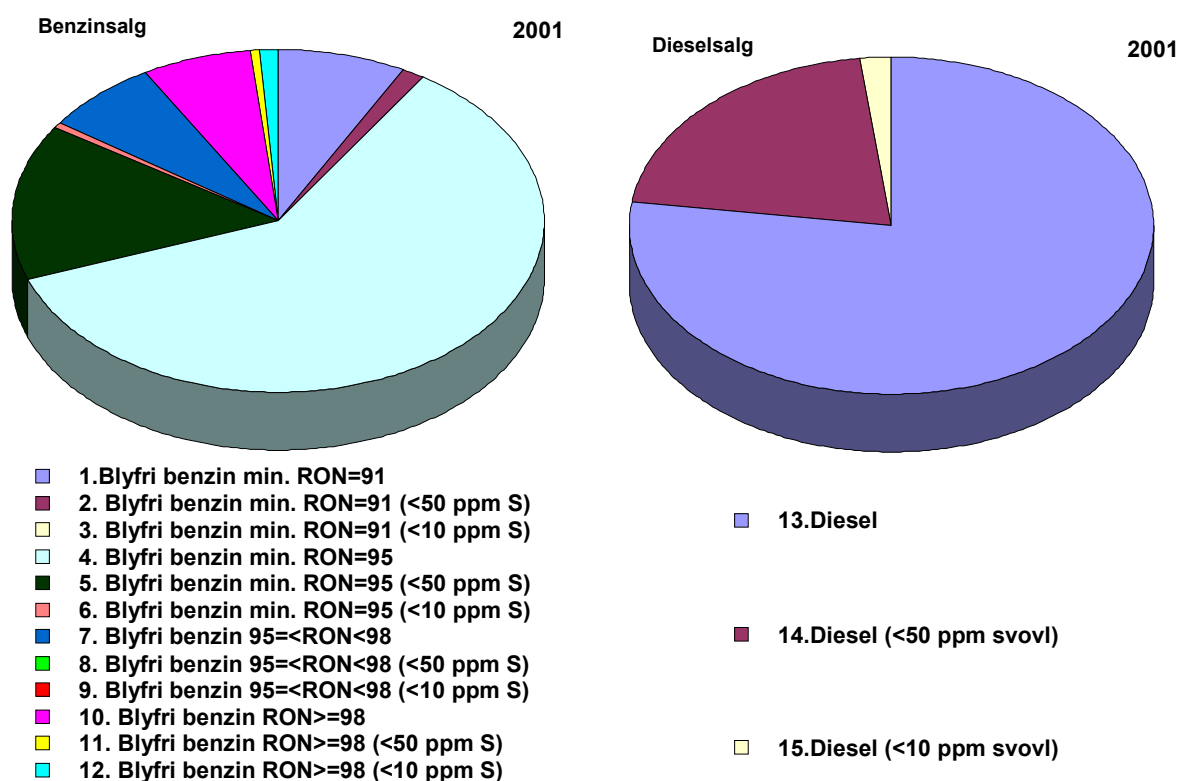


4. RAPPORTERING FOR 2001

4.1 Brændstofkvalitet og -mængder

Af figur 5 (se tabel 3 i bilaget for alle detaljer fordelt på medlemsstater) fremgår, at størsteparten af salget i 2001 bestod af RON95 (76 %, med 60 % normal, 15 % med lavt svovlindhold og 1 % svovlfri⁸), selv om der i hele EU var et bredt udvalg af RON og svovlholdige brændstoffer på markedet. Af det samlede benzinsalg var 83 % med normalt svovlindhold, 15 % svovlfattig (<50 ppm) og 2 % svovlfri (<10 ppm). Af det samlede dieselsalg var de tilsvarende værdier 77 %, 21 % og 2 %. Det bør bemærkes, at EU-institutionerne har vedtaget et generelt forbud mod markedsføring af blyholdig benzin fra og med 2000.

Figur 5: Brændstofsalg i 2001 i EU fordelt på brændstoftype (%)



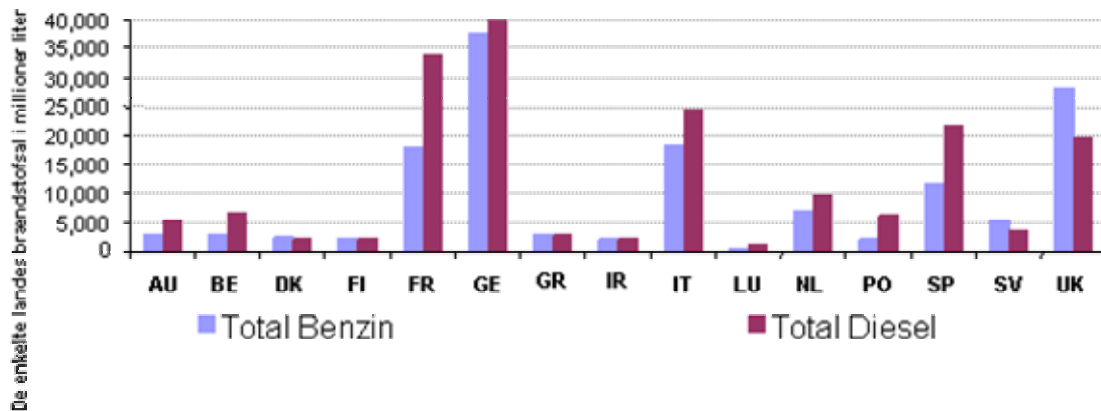
Forklaring: Brændstofsalg i EU fordelt på brændstoftype (%)

Brændstof ID	Benzin												Diesel		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
% af salg i EU	7,7 %	1,4 %	0,0 %	60,3 %	14,7 %	0,5 %	7,2 %	0,0 %	0,0 %	6,6 %	0,5 %	1,1 %	77,3 %	20,8 %	2,0 %

⁸ Betegnelsen "normal" anvendes for brændstoffer med et svovlindhold, der er i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF (150 ppm for benzin og 350 ppm for diesel). Betegnelsen "svovlfattig" anvendes ved et svovlindhold på 50 ppm. Betegnelsen "svovlfri" anvendes ved et svovlindhold på 10 ppm.

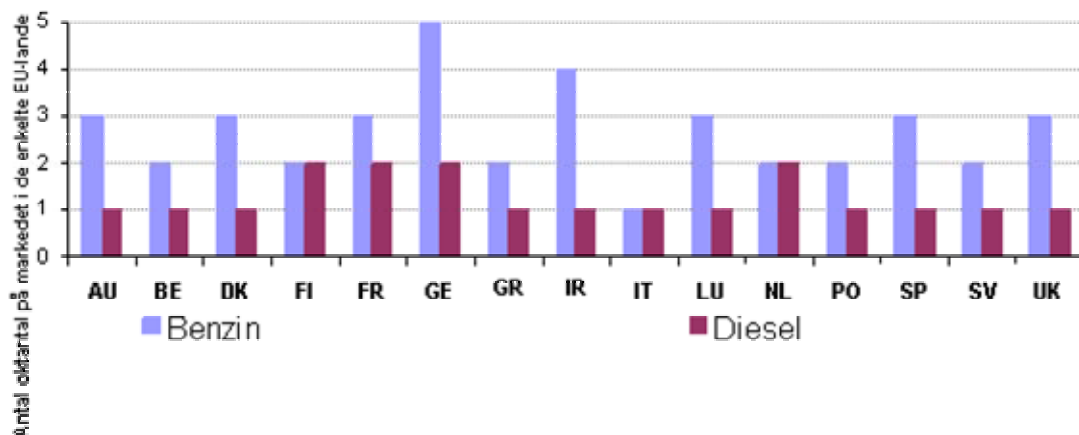
Som ventet var den største andel af brændstoffer i 2001 fremstillet i Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige (figur 6). Mens dieselsalget er højere i mange medlemsstater, er det interessant at bemærke variationerne i de relative salg af benzin og diesel. I Frankrig og Det Forenede Kongerige er forskellene særligt udtalte: Frankrig med et dieselsalg på næsten det dobbelte af benzinsalget over for Det Forenede Kongerige med et dieselsalg, der ligger næsten 30 % under benzinsalget.

Figur 6: De enkelte landes brændstofsalg i 2001 fordelt på brændstoftype i hele EU (millioner liter)



Der er ligeledes store forskelle i antallet af oktantal på markedet i de forskellige EU-lande (figur 7) i 2001 med betydelig flere oktantal inden for benzin, selv om der blev solgt mere diesel. Kun fire medlemsstater har fastsat nationale oktantal for svovlfattige brændstoffer (<50 ppm) eller svovlfrie brændstoffer (<10 ppm): Østrig, Tyskland, Luxembourg og Sverige. Andre medlemsstater har enten overladt udbuddet af svovlfattige eller svovlfrie brændstoffer til markedsbetingelserne eller har indført visse former for incitament til at fremme en ændring af markedet (f.eks. afgiftsnedsættelse for svovlfattige brændstoffer i Det Forenede Kongerige). Indrapporteringen af brændstofsalg i henhold til Kommissions beslutning er også blevet ændret, så medlemsstaterne nu kan definere deres egne "nationale oktantal".

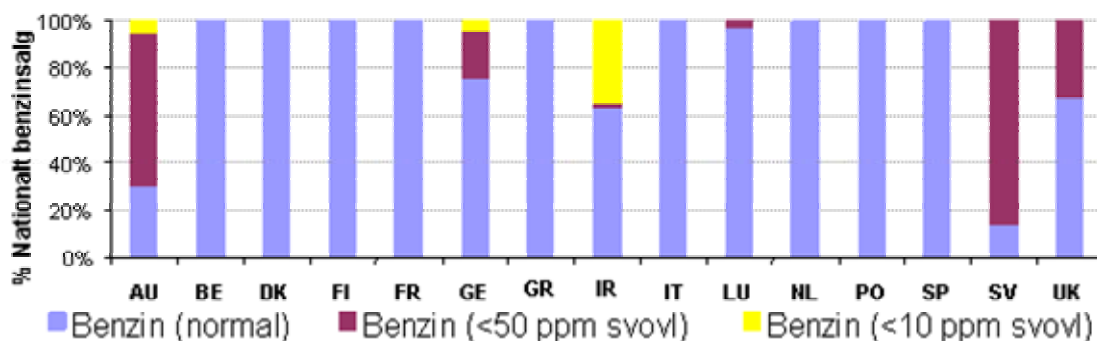
Figur 7: Antal oktantal på markedet i de enkelte EU-lande fordelt på brændstoftype



Selv om svovlfattige brændstoffer var på markedet i mange EU-lande (se figur 8 og 9), skulle visse lande først til at indføre specielt mærkede svovlfattige (<50 ppm) eller svovlfrie (<10 ppm) brændstoffer (Belgien, Frankrig, Grækenland, Italien, Portugal og Spanien). Svovlfattige brændstoffer blev i visse tilfælde markedsført i disse lande. Det var imidlertid

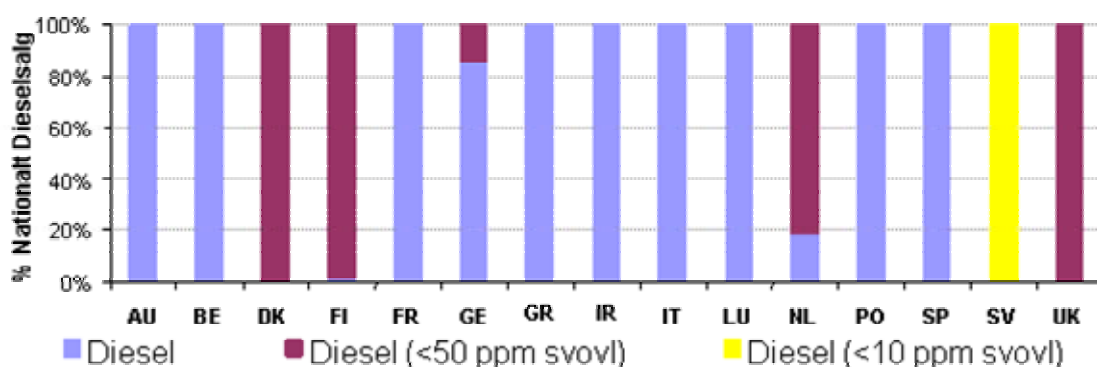
ikke helt klart, om svovlindholdet enten ikke var garanteret (som er påkrævet, for at visse nye typer renseteknologier fungerer optimalt), eller om der ikke forelå tilstrækkelige data til at fastlægge salget/udbuddet af svovlfattige oktantal.

Figur 8: Fordeling af svovlfattige benzintyper i de enkelte EU-lande (%)



Svovlfri benzin kunne kun købes i Østrig, Tyskland og Irland, og svovlfri diesel kunne kun købes i Sverige. I 2001 var tre lande (Danmark, Sverige og Det Forenede Kongerige) helt gået over til svovlfattig eller svovlfri diesel, mens der ikke var nogen lande, der helt var gået over til svovlfattig eller svovlfri benzin.

Figur 9: Fordeling af svovlfattige dieseltyper i de enkelte EU-lande (%)



4.2 Overensstemmelse med direktiv 98/70/EF i 2001

Med hensyn til overensstemmelse med direktiv 98/70/EF var fem medlemsstater (Grækenland, Luxembourg, Portugal, Sverige og Det Forenede Kongerige) helt i overensstemmelse med grænseværdierne for både benzin og diesel.

I 2001 indberettede ti af medlemsstaterne hver mindst én benzinprøve, der ikke var i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF. De mest foruroligende parametre var sommerdamptryk (den værdi, der på tværs af alle oktantal oftest lå over grænseværdien), destillation (fordampet ved 100 °C) og indhold af aromater. Motoroktantal, benzenindhold og svovlindhold var også overskredet for visse prøvers vedkommende i mere end én medlemsstat. For alle parametres vedkommende overskred mindst én prøve grænseværdien (og testmetodens tolerancetærskel).

Hvad angår diesel, indberettede kun fire af medlemsstaterne mindst én prøve, der ikke var i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF. De mest foruroligende parametre var svovlindhold og massefylde, og for alle parametres vedkommende var direktivets grænseværdier overskredet i mindst én prøve.

Følgende tabel 1 giver en oversigt over, hvordan medlemsstaternes rapporter for 2001 opfylder direktiv 98/70/EF.

Tabel 1: Oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i 2001

Medlemsstat	Manglende overholdelse af grænseværdi (1) (95 % konfidensgrænser)		Ufuldstændig indberetning	
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel
Østrig	X	(2)	X	
Belgien	X	X	X	X
Danmark	X		X	
Finland	X	X		
Frankrig	X	X	X	X
Tyskland	X	X		
Grækenland			(3)	
Irland	(4)			
Italien	X		(5)	
Luxembourg			X	X
Nederlandene	X		X	
Portugal			(5)	
Spanien	X			
Sverige	(6)		X	
Det Forenede Kongerige				

Bemærkninger:

1. Det er ikke muligt at bekræfte, om grænseværdierne er blevet overholdt i alle de prøver, hvor de indberettede data var ufuldstændige.

2. Oplysninger utilstrækkelige til at kunne vurdere, om en bestemt prøve ikke var i overensstemmelse med grænseværdien for destillation.
3. Selv om ikke alle oxygenater blev målt (bortset fra ethere med mere end 5 kulatomer pr. molekyle), har Grækenland anført, at der ikke var tilsat andre oxygenater, og at oxygenindholdet kan beregnes direkte ud fra indholdet af oxygenater. Prøverne ville i så tilfælde være i overensstemmelse med grænseværdien.
4. Irland er af den opfattelse, at overskridelserne ikke kunne bekræftes endeligt, idet prøverne var blevet opbevaret i længere tid end ønskeligt inden analyserne, hvilket kan have påvirket resultaterne i negativ retning.
5. Selv om ikke alle oxygenater blev målt (bortset fra ethere med mere end 5 kulatomer pr. molekyle), har Italien og Portugal bekræftet, at ingen andre oxygenater er tilsat brændstofferne.
6. Ud fra formatet af de data, som Sverige bidrager med, kan man ikke afgøre, om benzinprøverne overholder sommergrænserne. De er dog i overensstemmelse med Kommissionens beslutning. Sverige har imidlertid bekræftet, at alle prøver overholder grænserne.

Sikkerheden i vurderingerne af overensstemmelse er i visse tilfælde lav på grund af ufuldstændige oplysninger fra medlemsstaterne. Alle detaljer om specifikke overskridelser fremgår af den detaljerede rapport's kapitler om de enkelte lande.

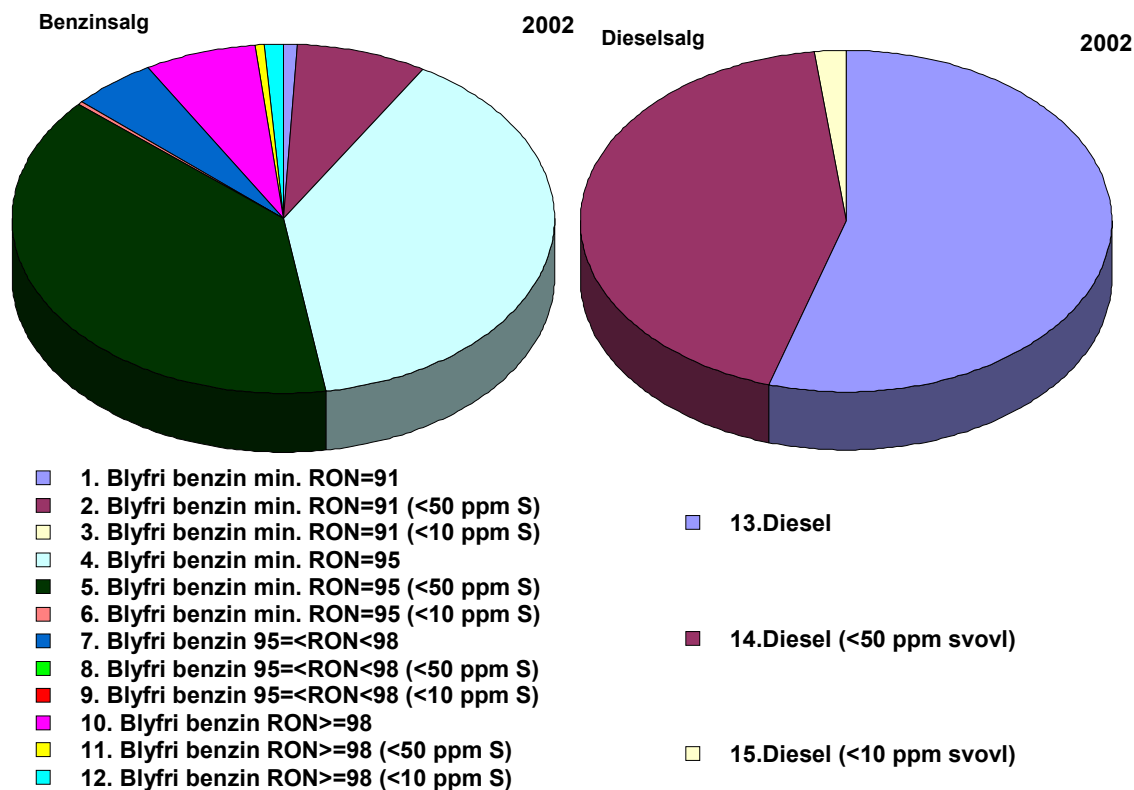
De identificerede tilfælde af manglende overensstemmelse synes ikke at have alvorlige negative følger for brændstofkvalitet generelt. Kommission har imidlertid udtrykt sine betænkeligheder i forbindelse med et ekspertmøde og har anmodet medlemsstaterne om at forklare, hvilke foranstaltninger der er iværksat for at undgå lignende problemer i fremtiden. Det har nogle medlemsstater gjort. Svarene fremgår af den detaljerede rapport.

5. RAPPORTERING FOR 2002

5.1 Brændstofkvalitet og -mængder

Der er modtaget oplysninger fra alle medlemsstater. Nogle oplysninger blev dog afgivet så sent, at Kommissionens beretning ikke kunne afsluttes inden den 31. december 2003. Af figur 10 (se også tabel 4 i bilaget) fremgår, at størsteparten af salget i 2002 stadig bestod af RON95 (78 %, med 38,7 % normal, 38,9 % med lavt svovlindhold og 0,5 % svovlfri), selv om der i hele EU var et bredt udvalg af RON og svovlholdige brændstoffer på markedet. Af det samlede benzinsalg var 51 % med normalt svovlindhold, 47 % svovlfattig (<50 ppm) og 2 % svovlfri (<10 ppm). Af det samlede dieselsalg var de tilsvarende værdier 59 %, 43 % og 2 %. I sammenligning med 2001 skete der en kraftig stigning i mængden af brændstoffer med 50 ppm, hvorimod mængden af brændstoffer med 10 ppm var næsten konstant.

Figur 10: Brændstofsalg i 2002 i EU fordelt på brændstoftype (%)

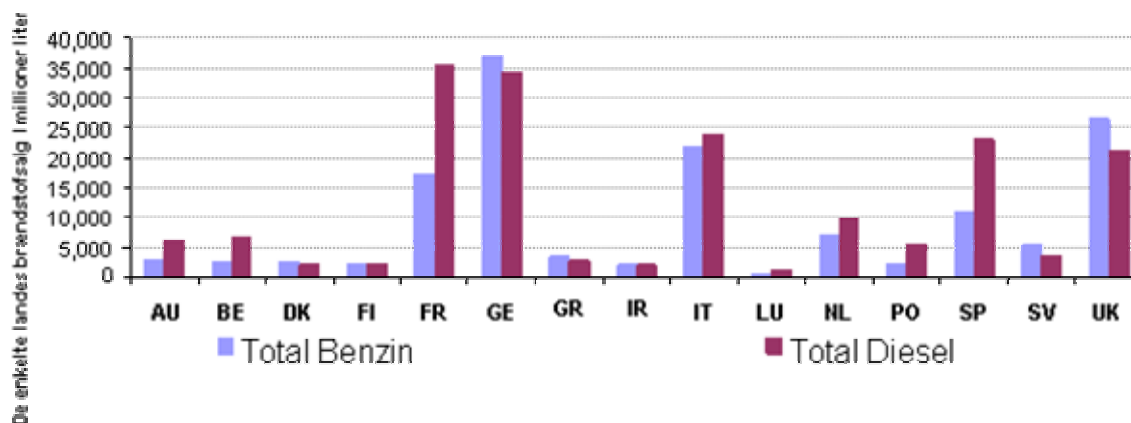


Forklaring: Brændstofsalg i EU fordelt på brændstoftype (%)

	Benzin												Diesel		
Brændstof ID	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
% af salg i EU	0,9 %	7,8 %	0,0 %	38,9 %	38,7 %	0,5 %	4,8 %	0,0 %	0,0 %	6,7 %	0,6 %	1,0 %	54,6 %	43,3 %	2,1 %

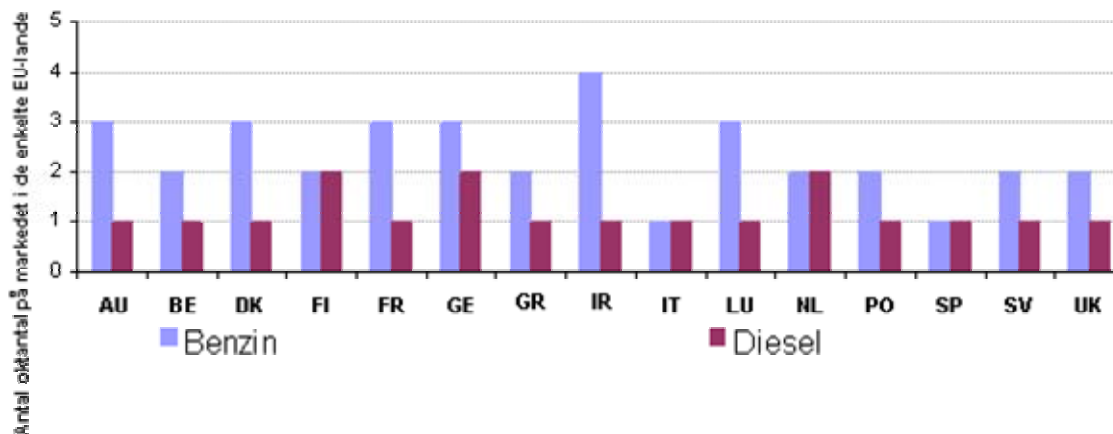
Som for 2001 var den største andel af brændstoffer også i 2002 (på basis af de hidtil modtagne oplysninger) fremstillet i Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige (figur 11). Mens dieselsalg er det højeste i mange medlemsstater, er der stadig udsving i de relative salg af benzin og diesel.

Figur 11: De enkelte landes brændstofsalg i 2002 fordelt på brændstoftype i hele EU (millioner liter)



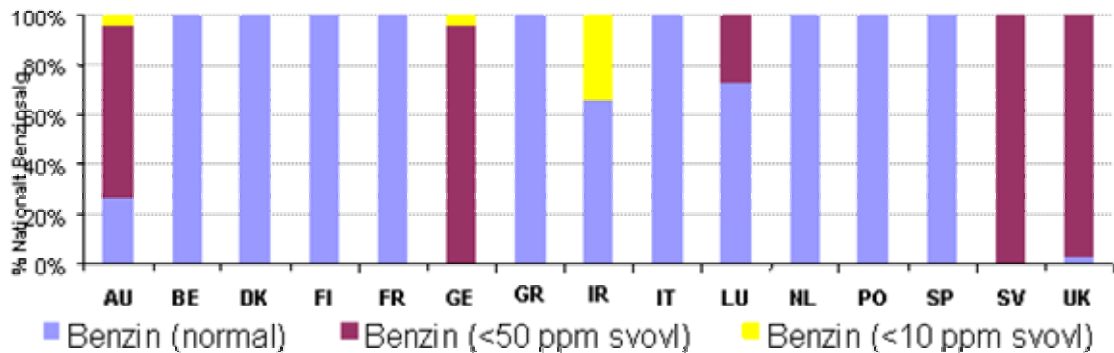
Som det gjorde sig gældende for 2001, er der i 2002 stadig store forskelle i antallet af oktantal på markedet i de forskellige EU-lande (figur 12) med betydelig flere oktantal inden for benzin, selv om der blev solgt mere diesel (dog mindre end i 2001). Seks medlemsstater, to mere end i 2001, har fastsat nationale oktantal for svovlfattige (<50 ppm) eller svovlfrie (<10 ppm) brændstoffer (<10 ppm). Indberetningen af brændstofsalg i henhold til Kommissions beslutning (så medlemsstaterne kan definere deres egne "nationale oktantal") er også blevet ændret igen i forhold til 2001.

Figur 12: Antal oktantal på markedet i de enkelte EU-lande fordelt på brændstoftype



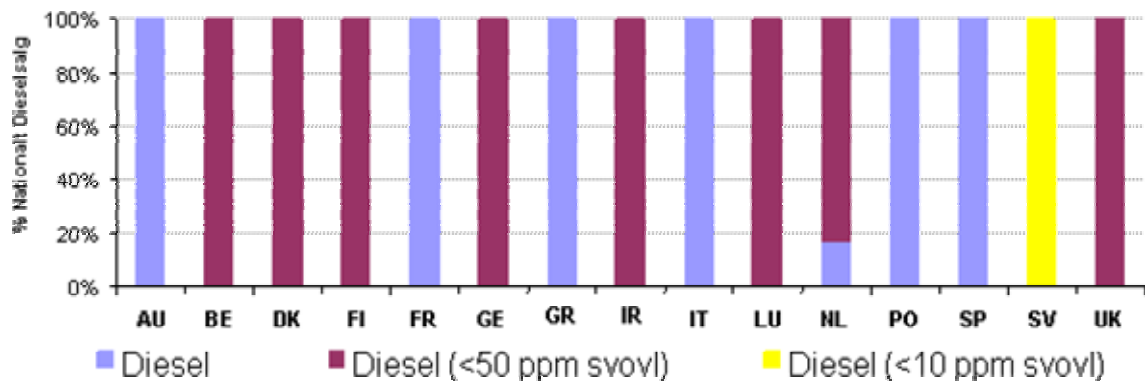
Allerede i 2001 var der svovlfattige brændstoffer på markedet i mange EU-lande (se figur 13 og 14). Der er imidlertid stadig fem lande, der endnu ikke har indført salg af svovlfattige brændstoffer (<50 ppm) eller svovlfrie (<10 ppm) brændstoffer (Frankrig, Grækenland, Italien, Portugal og Spanien). I sammenligning med 2001 er Belgien ikke længere på denne liste, da al diesel på dette marked er af svovlfattig kvalitet (<50 ppm).

Figur 13: Fordeling af svovlfattige benzintyper i de enkelte EU-lande (%)



Som i 2001 kunne svovlfri benzin kun købes i Østrig, Tyskland og Irland, og svovlfri diesel kunne kun købes i Sverige. Og i 2002 var syv lande (i 2001 kun tre) helt gået over til svovlfattig eller svovlfri diesel. Sverige helt var gået over til svovlfattig benzin, hvorimod ingen af landene var gået helt over til svovlfri benzin.

Figur 14: Fordeling af svovlfattige dieseltyper i de enkelte EU-lande (%)



5.2 Overensstemmelse med direktiv 98/70/EF i 2002

Med hensyn til overensstemmelse med direktiv 98/70/EF var fem medlemsstater (Frankrig, Luxembourg, Portugal, Spanien og Sverige) helt i overensstemmelse med grænseværdierne for både benzin og diesel. I 2001 var der fem på denne liste.

I 2002 indberettede ni af medlemsstaterne mindst én benzinprøve, der ikke var i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF (ti i 2001). De mest foruroligende parametre var sommerdamptryk (den værdi, der på tværs af alle oktantal oftest lå over grænseværdien), research- og motoroktantal (RON, MON). Destillation (fordampet ved 100 °C), indhold af ethere med 5 kulstofatomer pr. molekyle og derover, benzenindhold og indhold af aromater var også overskredet for visse prøvers vedkommende i mere end én medlemsstat. For alle parametres vedkommende overskred mindst én prøve grænseværdien (og testmetodens tolerancetærskel).

Hvad angår diesel, indberettede seks af medlemsstaterne mindst én prøve, der ikke var i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF (fire i 2001). De mest foruroligende parametre var svovlindhold og destillation mindst 95 % (v/v), og for alle parametres vedkommende var direktivets grænseværdier overskredet i mindst én prøve.

Følgende tabel giver en oversigt over, hvordan medlemsstaternes rapporter for 2002 opfylder direktiv 98/70/EF med hensyn til analyseresultaterne af prøverne i forhold til grænseværdier samt rapporteringsformat og -indhold.

Tabel 2: Oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i 2002

Medlemsstat	Manglende overholdelse af grænseværdi (1) (95 % konfidensgrænser)		Ufuldstændig indrapportering	
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel
Østrig	X	X	X	
Belgien	X	X	X	
Danmark	X	X	X	
Finland	(2)			
Frankrig			X	X
Tyskland	X	X		
Grækenland		X	(3)	
Irland	X			
Italien	X	X	(4)	
Luxembourg			X	
Nederlandene	X		X	
Portugal			(4)	
Spanien				
Sverige			X	
Det Forenede Kongerige	X			

Bemærkninger:

1. Det er ikke muligt at bekræfte, om grænseværdierne er blevet overholdt i alle de prøver, hvor de indberettede data var ufuldstændige.

2. Det finske toldvæsens laboratorium mener, at alle prøver er i overensstemmelse med direktivet på grundlag af de udvidede usikkerhedsmargener på +/-10 % for ethers vedkommende [dvs. 90 % konfidensgrænser].
3. Selv om ikke alle oxygenater blev målt (bortset fra ethere med mere end 5 kulatomer pr. molekyle), har Grækenland anført, at der ikke var tilsat andre oxygenater, og at oxygenindholdet kan beregnes direkte ud fra indholdet af oxygenater. Prøverne ville i så tilfælde være i overensstemmelse med grænseværdien.
4. Selv om ikke alle oxygenater blev målt (bortset fra ethere med mere end 5 kulatomer pr. molekyle), har Italien og Portugal bekræftet, at der ikke er tilsat andre oxygenater til brændstofferne.

Som det gjorde sig gældende i 2001, er sikkerheden i vurderingerne af overholdelse i visse tilfælde lav på grund af ufuldstændige oplysninger fra medlemsstaterne. Alle detaljer om specifikke overskridelser fremgår af den detaljerede rapporters kapitler om de enkelte lande.

Kommissionen ser med bekymring på disse overtrædelser. Medlemsstaterne vil blive anmodet om at forklare grundene til dette forhold og gøre rede for de foranstaltninger, der er truffet, eller som er planlagt for at sikre, at specifikationerne til brændstofkvaliteten overholdes.

6. KONKLUSION

Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2001 og 2002 viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt overholdes. Der blev kun konstateret meget få overtrædelser, nemlig overskridelse af grænseværdien for damptryk i sommerperioden.

Detaljerede beskrivelser af de foranstaltninger, der er iværksat af medlemsstaterne for at sikre overholdelse, er vedlagt i kapitlerne om de enkelte lande i de detaljerede rapporter for 2001 og 2002⁹. Kommissionen vil fortsat opfordre medlemsstaterne til at sikre fuld overholdelse af direktivets krav til brændstofkvalitet. De nylige ændringer til direktiv 98/70/EF (se direktiv 2003/17/EF) indeholder tilføjelsen af et afsnit, 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.

I sammenligning med 2001 skete der en kraftig stigning i andelen af brændstoffer med 50 ppm, hvorimod andelen af brændstoffer med 10 ppm var næsten konstant.

De systemer, der er iværksat på nationalt plan til overvågning af brændstofkvalitet, er meget forskelligartede og viser, at der er behov for en harmonisering for at opnå transparente og sammenlignelige resultater. Gennemførelsen af direktiv 2003/17/EF forventes at forbedre rapporteringskvaliteten i den henseende, når medlemsstaterne skal rapportere i overensstemmelse med den nye europæiske standard EN 14274 eller med systemer af tilsvarende troværdighed.

⁹ Jf. <http://europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#2>

BILAG

Tabel 3: Brændstofsalg i 2001 i EU fordelt på brændstoftype (millioner liter)

ID nr.	Millioner liter	Østrig	Belgien	Danmark	Finland	Frankrig	Tyskland	Grækenland	Irland	Italien	Luxembourg	Nederlandene	Portugal	Spanien	Sverige	UK	EU15	EU15
	Brændstoftype	AU	BE	DK	FI	FR	GE	GR	IR	IT	LU	NL	PO	SP	SV	UK	EU	% i alt
1	Blyfri benzin min. RON=91	831	0	481	0	0	9 792	0	0	0	28	0	0	0	0	0	11 133	7,7%
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	1 983	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 983	7,9 %
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
4	Blyfri benzin min. RON=95	0	1 863	1 972	2 046	8 628	18 696	2 942	1 292	18 424	507	6 434	0	7 400	0	17 279	87 483	27,2 %
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	1 807	0	0	0	0	5 574	0	17	0	0	0	0	0	4 660	9 304	21 362	39,1 %
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	724	0	0	0	0	0	0	0	724	0,5 %
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	0	959	0	0	2 871	0	215	31	0	0	0	1 510	3 041	0	1 760	10 387	2,1 %
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
10	Blyfri benzin RON>=98	0	0	130	367	6 475	0	0	0	0	207	649	697	1 041	0	0	9 566	1,6 %
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	758	0	775	0,5 %
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	123	0	0	0	0	1 427	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 551	1,1 %
	Benzin (normal)	831	2 822	2 583	2 412	17 974	28 488	3 157	1 324	18 424	743	7 083	2 207	11 482	0	19 039	118 569	81,8 %
	Benzin (<50 ppm svovl)	1 807	0	0	0	0	7 557	0	17	0	17	0	0	0	5 418	9 304	24 119	16,6 %
	Benzin (<10 ppm svovl)	123	0	0	0	0	1 427	0	724	0	0	0	0	0	0	0	2 275	1,6 %
	I alt benzin	2 761	2 822	2 583	2 412	17 974	37 473	3 157	2 065	18 424	759	7 083	2 207	11 482	5 418	28 343	144 964	100,0 %
13	Diesel	5 447	6 476	0	22	33 944	34 121	2 733	2 207	24 553	1 247	1 779	6 107	21 642	0	0	140 277	77,3 %
14	Diesel (<50 ppm svovl)	0	0	2 221	2 137	0	5 810	0	0	0	0	7 772	0	0	0	19 733	37 673	20,8 %
15	Diesel (<10 ppm svovl)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3 556	0	3 556	2,0 %
	I alt diesel	5 447	6 476	2 221	2 159	33 944	39 930	2 733	2 207	24 553	1 247	9 551	6 107	21 642	3 556	19 733	181 506	100,0 %

Tabel 4: Brændstofsalg i 2002 i EU fordelt på brændstoftype (millioner liter)

ID nr.	Millioner liter	Østrig	Belgien	Danmark	Finland	Frankrig	Tyskland	Grækenland	Irland	Italien	Luxembourg	Nederlandene	Portugal	Spanien	Sverige	UK	EU15	EU15
	Brændstoftype	AU	BE	DK	FI	FR	GE	GR	IR	IT	LU	NL	PO	SP	SV	UK	EU	% i alt
1	Blyfri benzin min. RON=91	818	0	492	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	0	0	1 335	0,9%
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	11 386	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11 386	7,8%
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
4	Blyfri benzin min. RON=95	0	1 878	2 062	2 100	9 265	0	3 259	1 413	21 969	529	6 783	0	7 665	0	0	56 921	38,9%
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	2 082	0	0	0	0	24 029	0	12	0	0	0	0	0	4 774	25 795	56 692	38,7%
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	718	0	0	0	0	0	0	0	718	0,5%
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	0	0	0	0	2 099	0	0	11	0	0	0	1 725	2 250	0	953	7 038	4,8%
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
10	Blyfri benzin RON>=98	0	852	40	356	5 984	0	277	0	0	0	565	630	1 136	0	0	9 840	6,7%
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200	0	0	0	738	0	938	0,6%
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	127	0	0	0	0	1 406	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 533	1,0%
	Benzin (normal)	818	2 730	2 594	2 455	17 348	0	3 537	1 423	21 969	554	7 348	2 355	11 051	0	953	75 135	51,3%
	Benzin (<50 ppm svovl)	2 082	0	0	0	0	35 415	0	12	0	200	0	0	0	5 512	25 795	69 017	47,1%
	Benzin (<10 ppm svovl)	127	0	0	0	0	1 406	0	718	0	0	0	0	0	0	0	2 251	1,5%
	I alt benzin	3 026	2 730	2 594	2 455	17 348	36 822	3 537	2 154	21 969	755	7 348	2 355	11 051	5 512	26 748	146 403	100,0%
13	Diesel	6 195	0	0	1	35 412	0	2 910	0	24 005	0	1 630	5 650	22 975	0	0	98 776	54,6%
14	Diesel (<50 ppm svovl)	0	6 750	2 264	2 205	0	34 371	0	2 209	0	1 380	7 972	0	0	0	21 219	78 370	43,3%
15	Diesel (<10 ppm svovl)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3 717	0	3 717	2,1%
	I alt diesel	6 195	6 750	2 264	2 206	35 412	34 371	2 910	2 209	24 005	1 380	9 602	5 650	22 975	3 717	21 219	180 863	100,0%