

**DA**

**DA**

**DA**



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 11.3.2011  
KOM(2011) 113 endelig

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

**Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union  
Sjette årsrapport  
(Rapporteringsår 2007)**

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union Sjette årsrapport (Rapporteringsår 2007)

### 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.

Manglende overholdelse af brændstofs-specifikationer kan føre til forøgede emissioner (f.eks. kan for mange oxygenater øge NO<sub>x</sub>-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 sjette rapport fra Kommissionen opsummerer det indsendte materiale fra medlemsstaterne om benzin- og dieselkvaliteten og de mængder, der blev solgt i 2007. Samtlige medlemsstater undtagen Luxembourg har aflagt rapport for 2007.

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 tegner svovlfrie brændstoffer<sup>3</sup> sig for en stigende andel af brændstofkvaliteterne og brændstofsalgene i de fleste medlemsstater, men de er stadig ikke altid mærket ved standarden. Nogle af medlemsstaterne afleverer stadig ikke deres rapporter til tiden. På dette punkt er situationen faktisk blevet forværret siden sidste år. Irland, Italien og Nederlandene afleverede deres rapporter med mere end tre måneders forsinkelse, og Malta afleverede sin rapport mere end syv måneder for sent. Luxembourg afleverede ikke en rapport i 2007.

---

<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.

Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2007 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/motoroktanttal (RON/MON)<sup>4</sup>, sommerdamptryk<sup>5</sup> og destillation/fordampning ved 100/150 °C<sup>6</sup>. For diesel var de hovedparametre, der blev overskredet, svovlindhold og 95 %-destillationspunkt.

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 2007<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. Som det fremgår af tabel 1, var det gennemsnitlige svovlindhold i 2007 betydeligt lavere end det, der blev indberettet i 2004, men det er ikke faldet meget siden 2005. De svovlfrie og svovlfattige brændstoffers<sup>8</sup> andel af det samlede brændstofforbrug voksede mellem 2001 og 2005, hvor det blev et krav, at al brændstof skulle være svovlfattigt, og at der skulle indføres svovlfrie brændstoffer i alle medlemsstater.

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

EU	Gennemsnitligt svovlindhold, ppm							EU15	EU12
	Brændstof/år	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2007***
<i>Benzin</i>	68	51	37	38	19	18	18	18	18
<i>Diesel</i>	223	169	125	113	25	22	23	23	24

\* 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.

<sup>4</sup> Research-oktanttal (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 sjette rapport en kort oversigt over benzin- og dieselkvaliteten i EU samt over de solgte mængder i 2007. 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: Det Forenede Kongerige og Malta afleverede deres rapporter med syv måneders forsinkelse, og Irland, Italien og Nederlandene afleverede deres tre måneder for sent. 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). I figur 2 opsummeres prøveudtagningsfrekvensen i EU i 2007.

Når en medlemsstat benytter sit eget nationale system, skal det være udtømmende beskrevet. Beskrivelsen skal vise, at overvågningssystemet er på højde med EN 14274:2003, når det gælder statistisk sikkerhed. Dette er i de fleste tilfælde *stadig* ikke sket i forbindelse med overvågningen i 2004-2007, 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. Rapportering om mærkning vil kunne øge bilindustriens tillid til, at der markedsføres svovlfrie

<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>

brændstoffer, således at der i større omfang lanceres køretøjer, der fuldt ud udnytter svovlfrie brændstoffer.

For de medlemsstater, der ikke allerede gør det, vil det også være nyttigt at indberette resultaterne af svovlindholdsanalyserne særskilt for henholdsvis svovlfattige og svovlfrie brændstoffer for derved at fremhæve kvaliteten af svovlfrie brændstoffer.

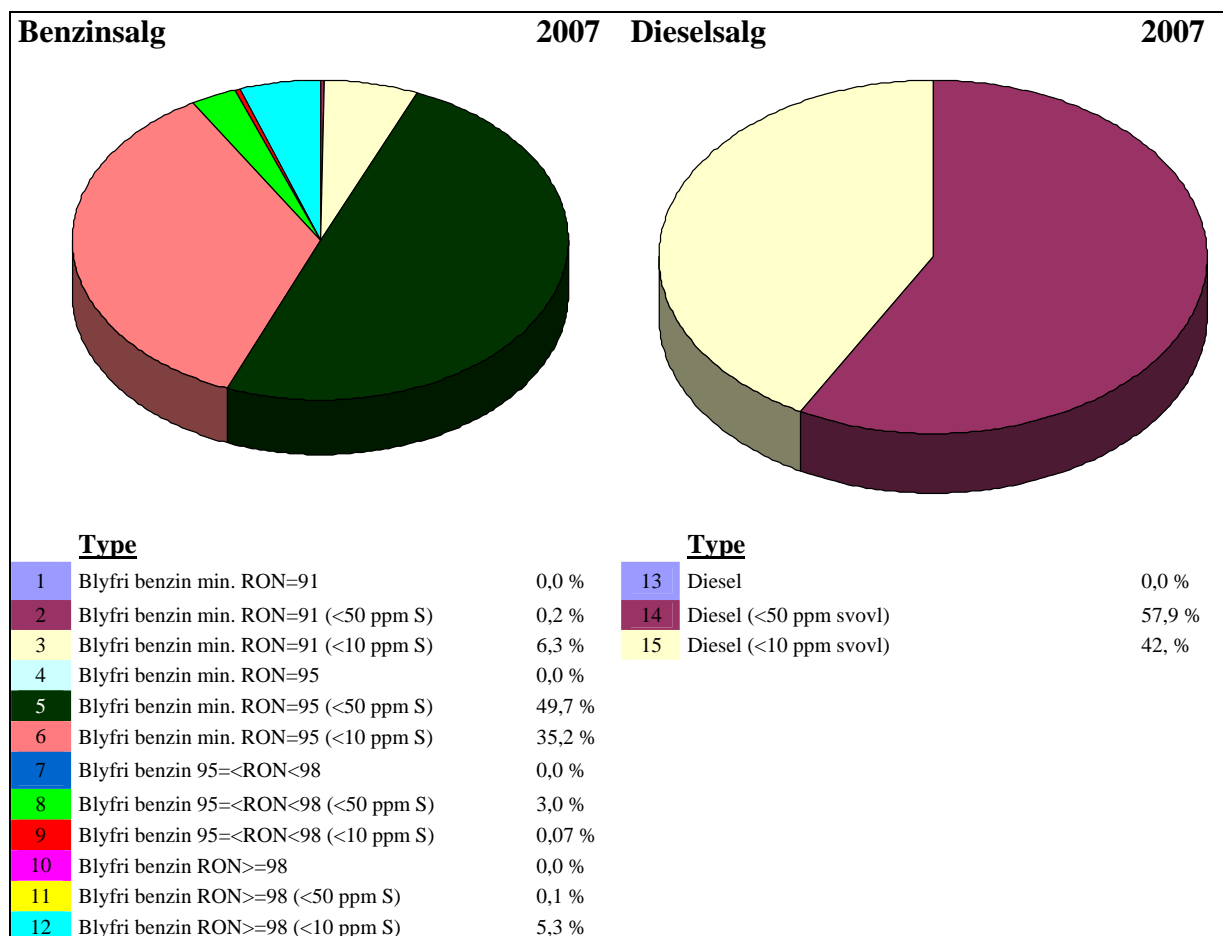
#### 4. 2007-RAPPORTERNE

##### 4.1 Brændstofkvalitet og brændstofmængde

Al den benzin og diesel, der nu sælges i EU, er svovlfattig eller svovlfri. Af den solgte benzin i var 53 % svovlfattig og 47 % svovlfri. For den solgte dieselloles vedkommende var den tilsvarende fordeling henholdsvis 58 % og 42 %.

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 2007 bestod af RON 95 (85 %, heraf 50 % svovlfattig og 35 % svovlfri benzin). Figur 1 og tabellen i bilaget indeholder komplette oplysninger fordelt på de enkelte medlemsstater.

**Figur 1: Brændstofsalg i 2007 i EU fordelt på brændstoftype (%)**



Som i 2001-2006 var brændstofsalg i 2007 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.

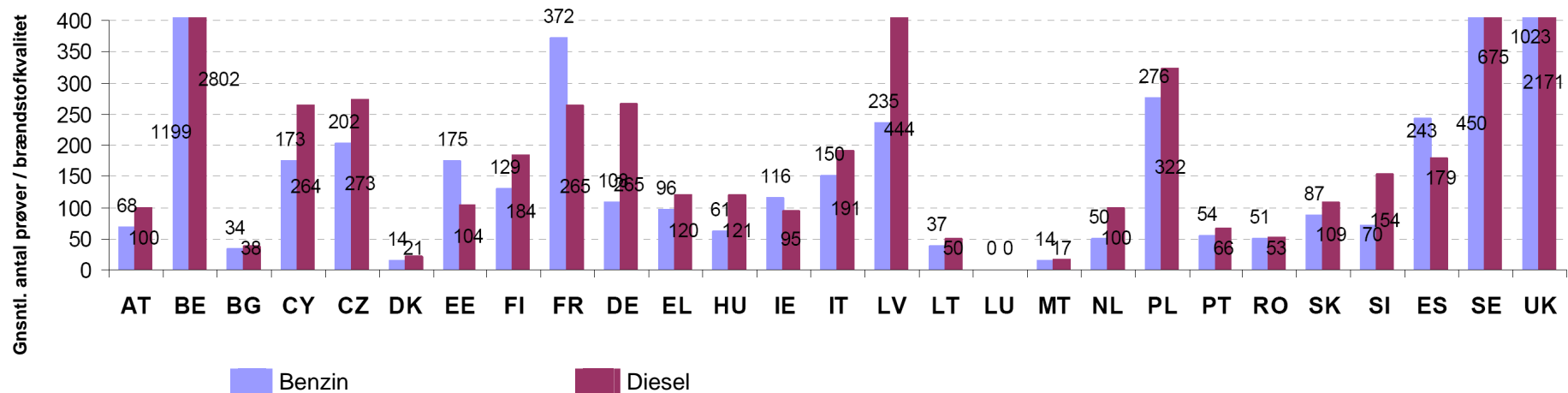
Salget i EU12-medlemsstaterne udgjorde henholdsvis 12,4 % og 12,6 % af det samlede benzin- og dieselsalg i EU (sammenlignet med henholdsvis 10,1 % og 9,9 % i EU10 i 2006). Der blev solgt en større andel af svovlfrie benzin- og dieselkvaliteter i EU10 (henholdsvis 49 % og 49%) end i EU15 (henholdsvis 46 % og 41 %).

Siden 2001 har der været stadig større sammenfald i antallet af brændstofkvaliteter på markedet i EU (fig. 4). I 2007 var der generelt 2-3 benzinkvaliteter på markedet i hver medlemsstat, hovedsagelig på grund af forskellige oktantal (RON-kategori). Der begynder imidlertid i visse tilfælde at fremkomme særskilte svovlfrie kvaliteter.

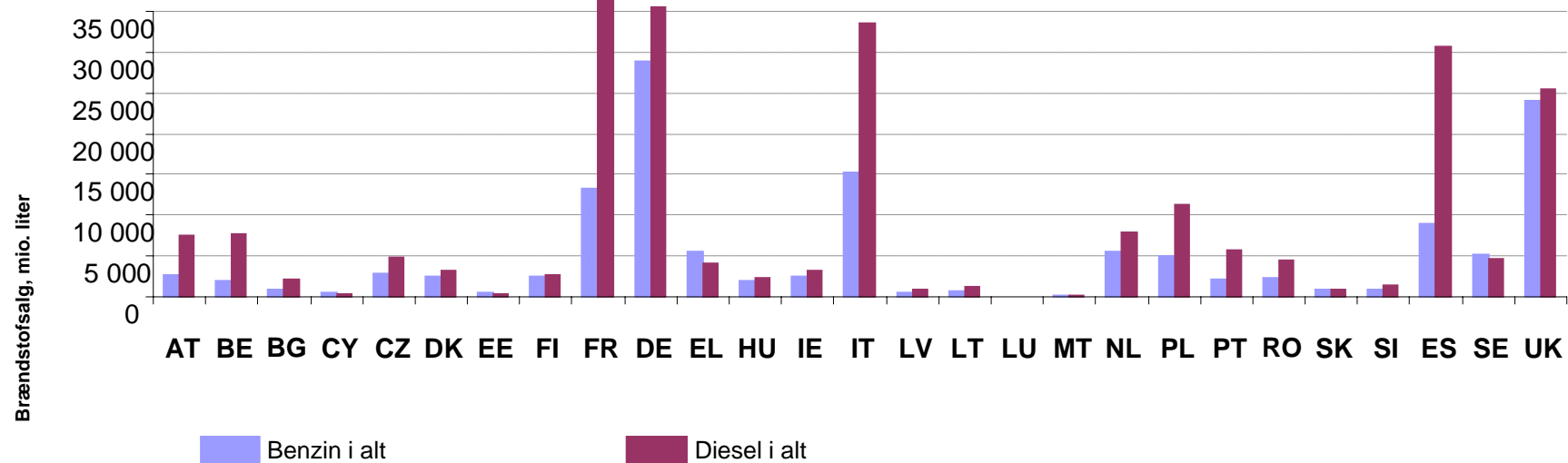
Medlemsstaterne skal ikke gå fuldstændigt over til svovlfrie brændstoffer før i 2009. Imidlertid gik Danmark, Finland, Tyskland, Ungarn, Nederlandene og Sverige allerede i 2007 helt over til svovlfrie benzin- og dieselkvaliteter. Østrig og Estland er også gået helt over til svovlfri benzin (se figur 5 og 6). I Sverige har praktisk taget al diesel været svovlfri siden 1999, og i Tyskland har den været markedsført siden 2003.

I adskillige medlemsstater findes der fortsat ikke svovlfrie brændstoffer, som markedsføres (og mærkes) separat. Det gennemsnitlige svovlindhold i visse brændstofkvaliteter lå under 10 ppm, selv når brændstoffet blev markedsført som svovlfattigt (<50 ppm), se figur 7. I disse lande lader det således 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 2007 (gennemsnitligt antal prøver pr. brændstofkvalitet)

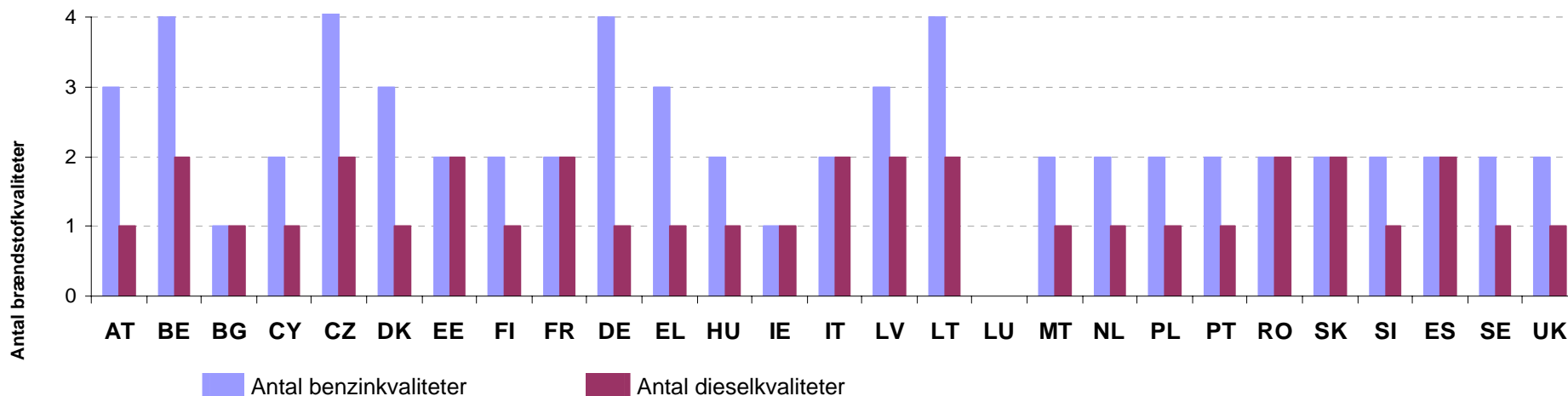


**Figur 3: De enkelte EU-landes brændstofsalg i 2007 fordelt på brændstoftype (mio. liter)**

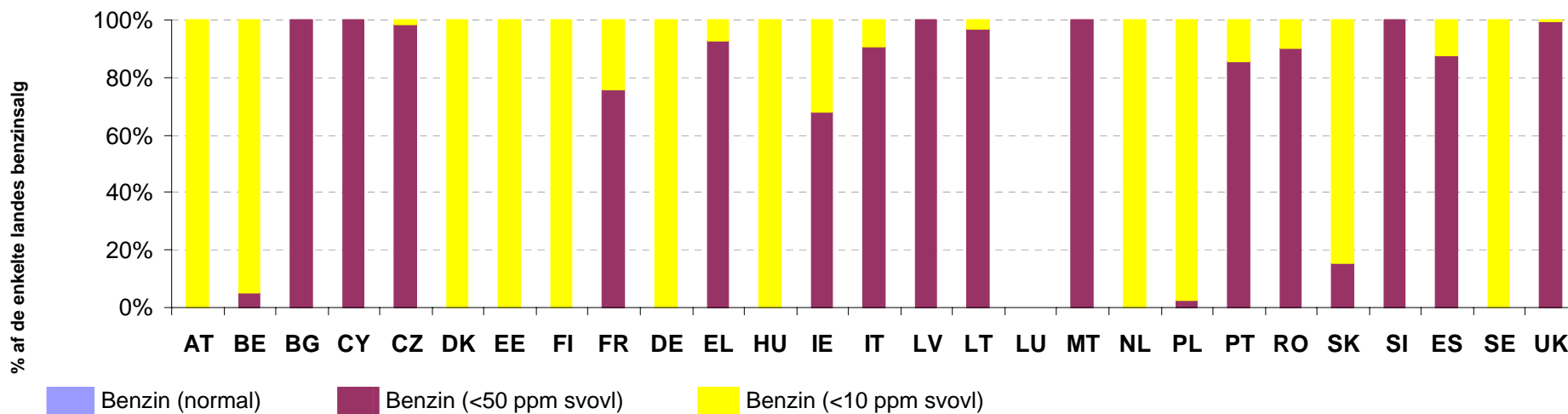


Noter: Ekskl. Luxembourg, der ikke indgav rapport i 2007.

**Figur 4: Antal brændstofkvaliteter, som udbydes i de enkelte EU-lande, fordelt på brændstoftype (2007)**

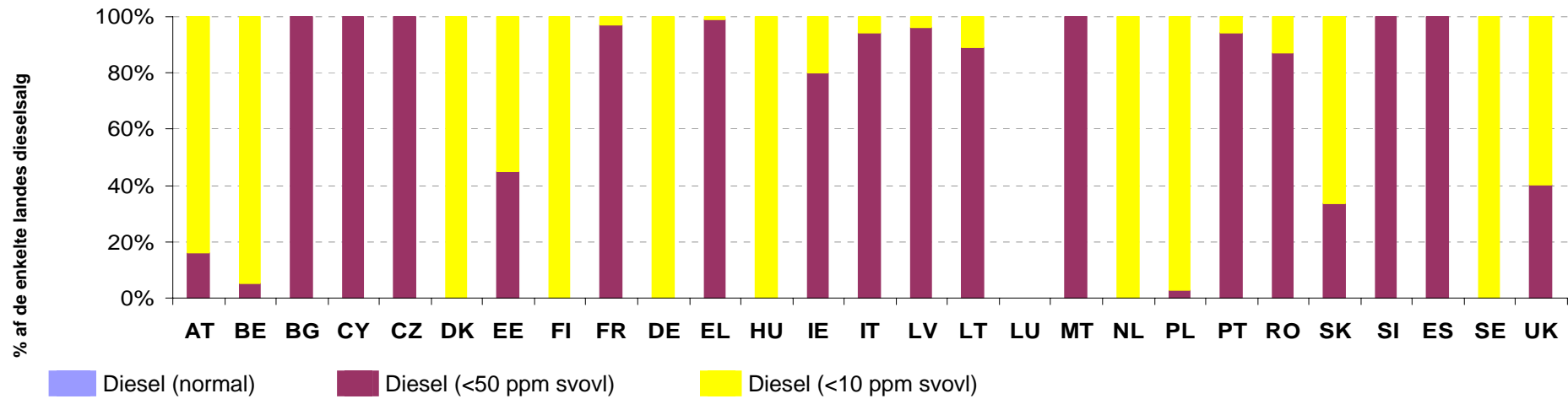


**Figur 5: De enkelte EU-landes salg af svovlfattige benzinkvaliteter (%) i 2007**

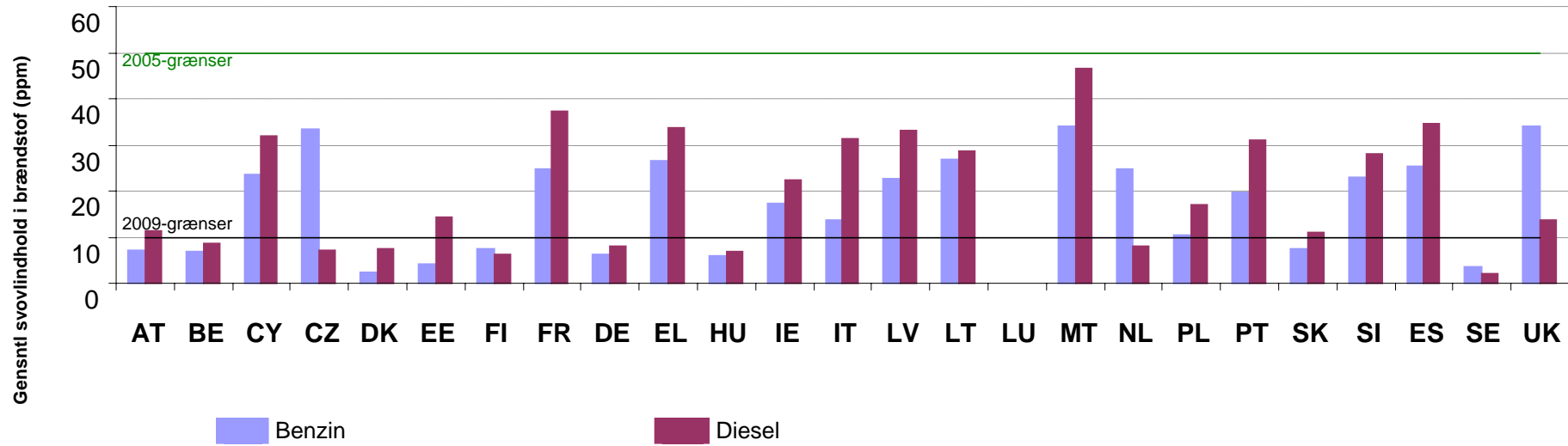


Noter: Ekskl. Luxembourg, der ikke indgav rapport i 2007.

**Figur 6: De enkelte EU-landes salg af svovlfattige dieselkvaliteter (%) i 2007**



Figur 7: Gennemsnitligt svovlindhold i benzin- og dieselskvaliteter i EU (%) i 2007



Noter: Ekskl. Luxembourg, der ikke indgav rapport i 2007.

## 4.2. Overensstemmelse med direktiv 98/70/EF i 2007

Tabel 2 indeholder en oversigt over, hvordan medlemsstaterne overholdt direktiv 98/70/EF i 2007. 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 2007<sup>11</sup>.

Syv medlemsstater respekterer til fulde grænseværdierne for både benzin og diesel for samtlige prøvers vedkommende (sammenlignet med otte i 2006). 19 medlemsstater afgav desuden fuldstændig beretning om samtlige de parametre, som direktivet fastsætter med henblik på overvågningen. Som følge af landets overvågningssystem udtager Belgien langt flere prøver end andre medlemsstater. Det betyder, at hvis disse værdier blot aggregeres med kontrolresultaterne fra andre medlemsstater, vil det fordreje resultaterne og skjule tendenser i EU som helhed. De belgiske overskridelser og prøver er derfor ikke medtaget i nedenstående analyse af overskridelserne<sup>12</sup>.

For benzins vedkommende indberettede 17 medlemsstater (otte ud af EU15), at mindst én prøve ikke opfyldte kravene i direktiv 98/70/EF, mens 16 medlemsstater gjorde det i 2006 (otte ud af EU15). Af disse var de vigtigste problemparametre endnu engang research/motor-oktanttal (RON/MON, 68 prøver), sommerdamptryk (DVPE, 43 prøver) og destillation/fordampning ved 100/150 °C (14 prøver).

Dette repræsenterer en stigning i både antallet og andelen af benzinprøver i EU15- og EU12-medlemsstaterne, der ikke opfyldt kravene. I EU15-medlemsstaterne voksede den andel af prøverne, der overskred grænseværdierne, til næsten det dobbelte fra omkring 0,55 % i 2006 til 1,0 % i 2007. Denne stigning skyldtes primært, at der var flere prøver, der overskred grænseværdierne for "andre" parametre<sup>13</sup>. I EU12-medlemsstaterne steg andelen af prøver, der overskred grænseværdier, fra omkring 2 % i 2006 til 3,5 % i 2007, hovedsagelig som følge af prøver, der overskred grænseværdierne for MON/RON.

For diesels vedkommende indberettede 12 medlemsstater (fire ud af EU15), at mindst én prøve ikke opfyldte kravene i direktiv 98/70/EF, mens 10 medlemsstater gjorde det i 2006 (tre ud af EU15). For disse var de problematiske parametre svovlindhold (28 prøver) og 95 %-destillationspunkt (11 prøver).

---

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

<sup>12</sup> I den udførlige overvågningsrapport fra 2007 blev der begået adskillige fejl i forbindelse med denne korrektion. Den andel af prøverne, der overskred grænseværdierne, blev derfor fejlberegnet i den udførlige rapport fra 2007 og fra de forudgående år. Overskridelsesprocenterne nedenfor er blevet korrigeret i forhold til tallene i den udførlige rapport, og denne fejl vil blive korrigeret fra og med 2008-versionen af den udførlige rapport.

<sup>13</sup> Disse øvrige parametre omfatter indhold af aromater, oxygenater og bly.

For diesels vedkommende steg antallet af værdioverskridelser i 2007 i EU15-medlemsstaterne. Den andel af prøverne, der overskrider grænseværdier, ligger dog stadig under niveauet i årene før 2006. I 2005 havde EU10-medlemsstater et særligt problem med grænseværdien for svovlindhold på grund af den obligatoriske grænse på <50 ppm, der blev indført ved årets begyndelse. Dette problem synes at være blevet løst, eftersom EU12-medlemsstaterne har fastholdt det lave overskridelsesniveau, der forekom i 2006.

**Tabel 2: Oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i rapporteringsåret 2007**

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 30.6.2008) <sup>(2)</sup>	Noter
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel		
Østrig		2 / 100			<1 måned	(1)
Belgien	39 / 4795	39 / 5604	2 / 18	1 / 4	< 2 måneder	(2) (3)
Bulgarien	8 / 34	2 / 38	5 / 18	2 / 5		(20) (21)
Cypern	2 / 346	2 / 264	1 / 17		< 4 måneder	(10) (11)
Tjekkiet	43 / 1008	7 / 545				
Danmark					<1 måned	
Estland	17 / 350					(12) (13)
Finland		1 / 184				(4)
Frankrig	44 / 744					(4)
Tyskland					< 3 måneder	
Grækenland					<1 måned	(4)
Ungarn	2 / 121					
Irland	5 / 116				< 4 måneder	(5)
Italien	9 / 299	5 / 382	5 / 13		< 4 måneder	(6) (4)
Letland	2 / 705	1 / 888			<1 måned	(14) (15)
Litauen						
Luxembourg						(24)
Malta	3 / 28	3 / 17			< 12 måneder	(16) (17)
Nederlandene	5 / 100		1 / 17		< 4 måneder	(4)
Polen	30 / 551	2 / 322				(18)
Portugal			3 / 15		<1 måned	
Rumænien	5 / 101	15 / 105				(22) (23)
Slovakiet	17 / 174					(19)
Slovenien	5 / 139	2 / 154			<1 måned	
Spanien						
Sverige			7 / 11			(7) (8)
UK	1 / 2046				< 12 måneder	(9)
<b>Antal lande</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	

*Detaljerede noter til denne tabel findes på s. 197 i den udførlige rapport vedrørende 2007*

## 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 2007 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.

Andelen af svovlfrie og svovlfattige brændstoffer voksede fra 2001 til 2005. Det gennemsnitlige svovlindhold i brændstoffer har stabiliseret sig siden 2005, hvor svovlfattige brændstoffer blev gjort obligatoriske, og der blev markedsført svovlfrie brændstoffer i hele EU. I en række medlemsstater er de imidlertid stadig ikke altid korrekt mærket ved standen.

Uden mærkning kan forbrugerne ikke vælge disse svovlfrie brændstoffer, og der er mindre sandsynlighed for, at de vil vælge en teknologi, der kræver sådanne brændstoffer. Dette underminerer kraftigt værdien af at udbyde brændstoffer, der opfylder dette kriterium. Derfor kan denne manglende mærkning forhindre, at der markedsføres køretøjer baseret på en teknologi, der kræver svovlfrit brændstof. Som følge heraf vil det potentiale for CO<sub>2</sub>-reduktioner, der kunne komme fra vejtransportsektoren, måske ikke blive udnyttet.

Rapportering om mærkning kunne give bilindustrien tillid til brændstofudbuddet, således at der i større omfang lanceres køretøjer, der fuldt ud udnytter svovlfrit brændstof, og som dermed kan bidrage til at begrænse emissionen af forurenende stoffer og drivhusgasser. Medlemsstaterne har kun indsendt meget få oplysninger 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.

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 2007 efter brændstoftype (mio. liter)

ID Nr.	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	0,0 %
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	642	-	507	-	-	7 548	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8 697	7,2 %
4	Blyfri benzin min. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	-	71	-	-	10 145	-	4 744	1 680	13 816	0	-	-	7 917	-	22 890	61 264	50,6 %
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	1 944	1 358	1 917	2 272	-	20 458	-	792	1 423	-	5 418	-	-	4 914	-	40 498	33,4 %
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	453	-	-	-	-	1 845	0	-	1 129	3 427	2,8 %
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	92	0,1 %
10	Blyfri benzin RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	-	23	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	23	0,0 %
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	76	435	11	209	3 210	824	401	-	-	-	166	305	1 137	322	-	7 096	5,9 %
	<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>0</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10 145</b>	<b>0</b>	<b>5 197</b>	<b>1 680</b>	<b>13 816</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 845</b>	<b>7 917</b>	<b>0</b>	<b>24 019</b>	<b>64 714</b>	<b>53,4 %</b>
	<b>Benzin (&lt;10 ppm svovl)</b>	<b>2 662</b>	<b>1 793</b>	<b>2 435</b>	<b>2 481</b>	<b>3 210</b>	<b>28 829</b>	<b>401</b>	<b>792</b>	<b>1 423</b>	<b>0</b>	<b>5 585</b>	<b>305</b>	<b>1 137</b>	<b>5 236</b>	<b>92</b>	<b>56 383</b>	<b>46,6 %</b>
	<b>Benzin i alt</b>	<b>2 662</b>	<b>1 888</b>	<b>2 435</b>	<b>2 481</b>	<b>13 354</b>	<b>28 829</b>	<b>5 598</b>	<b>2 472</b>	<b>15 239</b>	<b>0</b>	<b>5 585</b>	<b>2 150</b>	<b>9 054</b>	<b>5 236</b>	<b>24 110</b>	<b>121 097</b>	<b>100 %</b>
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
14	Diesel (<50 ppm svovl)	1 132	387	-	-	38 461	-	4 131	2 558	31 573	0	-	5 491	30 773	-	10 285	124 790	58,9 %
15	Diesel (<10 ppm svovl)	6 338	7 361	3 191	2 607	1 061	35 524	36	645	1 982	-	7 979	317	0	4 679	15 216	86 936	41,1 %
	<b>Diesel i alt</b>	<b>7 469</b>	<b>7 748</b>	<b>3 191</b>	<b>2 607</b>	<b>39 521</b>	<b>35 524</b>	<b>4 167</b>	<b>3 203</b>	<b>33 555</b>	<b>0</b>	<b>7 979</b>	<b>5 808</b>	<b>30 773</b>	<b>4 679</b>	<b>25 501</b>	<b>211 726</b>	<b>100 %</b>

ID Nr.	Millioner liter	Cypern	Tjekkiet	Estland	Ungarn	Letland	Litauen	Malta	Polen	Slovakiet	Slovenien	Bulgarien	Rumænien	EU12	EU12	EU	EU
	Brændstofkvalitet	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	BG	RO	EU12	%	EU	%
1	Blyfri benzin min. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %	0	0,0 %
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	-	161	-	-	12	80	-	-	19	-	-	-	272	1,6 %	272	0,2 %
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	-	0	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	23	0,1 %	8 720	6,3 %
4	Blyfri benzin min. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %	0	0,0 %
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	427	2 732	-	-	453	695	77	93	105	-	822	2 070	7 473	43,7 %	68 737	49,7 %
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	-	0	404	1 970	-	7	-	4 964	646	-	-	227	8 217	48,0 %	48 715	35,2 %
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %	0	0,0 %
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	18	-	-	741	-	-	759	4,4 %	4 186	3,0 %
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %	92	0,1 %
10	Blyfri benzin RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %	0	0,0 %
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	48	-	-	-	3	-	-	30	1	80	-	-	162	0,9 %	185	0,1 %
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	-	40	56	74	-	18	-	0	16	-	-	-	203	1,2 %	7 299	5,3 %
	<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>0</b>	<b>0,0 %</b>
	<b>Benzin (&lt;50 ppm svovl)</b>	<b>475</b>	<b>2 893</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>468</b>	<b>775</b>	<b>95</b>	<b>123</b>	<b>126</b>	<b>821</b>	<b>822</b>	<b>2 070</b>	<b>8 666</b>	<b>50,7 %</b>	<b>73 380</b>	<b>53,1 %</b>
	<b>Benzin (&lt;10 ppm svovl)</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>459</b>	<b>2 044</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>4 964</b>	<b>685</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>227</b>	<b>8 443</b>	<b>49,3 %</b>	<b>64 826</b>	<b>46,9 %</b>
	<b>Benzin i alt</b>	<b>475</b>	<b>2 933</b>	<b>459</b>	<b>2 044</b>	<b>468</b>	<b>799</b>	<b>95</b>	<b>5 087</b>	<b>811</b>	<b>821</b>	<b>822</b>	<b>2 297</b>	<b>17 109</b>	<b>100,0 %</b>	<b>138 210</b>	<b>100 %</b>
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %	0	0,0 %
14	Diesel (<50 ppm svovl)	418	4 769	201	-	896	1 136	110	339	323	1 366	2 228	3 849	15 35	51,1 %	140 420	57,9 %
15	Diesel (<10 ppm svovl)	-	0	246	2 408	37	137	-	10 976	631	-	-	555	14 991	48,9 %	101 930	42,1 %
	<b>Diesel i alt</b>	<b>418</b>	<b>4 769</b>	<b>447</b>	<b>2 408</b>	<b>933</b>	<b>1 273</b>	<b>110</b>	<b>11 316</b>	<b>954</b>	<b>1 366</b>	<b>2 228</b>	<b>4 404</b>	<b>30 625</b>	<b>100,0 %</b>	<b>242 350</b>	<b>100 %</b>