



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.3.2012  
COM(2012) 127 final

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

**Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union:  
Ottende årsrapport  
(Rapporteringsår 2009)**

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union: Ottende årsrapport (Rapporteringsår 2009)

### RESUMÉ

Direktiv 98/70/EF<sup>1</sup> opstiller af sundheds- og miljømæssige grunde tekniske 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 forurening og drivhusgasemissioner, og hvor meget det koster dem at gøre det.

Manglende overholdelse af brændstofs-specifikationer kan føre til forøgede emissioner (f.eks. kan for mange oxygenatorer øge NO<sub>x</sub>-emissionerne) og skade motorer og udstødnings-efterbehandlingssystemer (f.eks. beskadiger for meget svovl katalysatorerne), hvilket øger luftforureningen. For at sikre overholdelsen af de obligatoriske standarder for brændstofkvalitet, der er fastsat i dette direktiv, 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 ottende rapport fra Kommissionen opsummerer det indsendte materiale fra medlemsstaterne om benzin- og dieselkvaliteten og de mængder, der blev solgt i 2009. Samtlige medlemsstater med undtagelse af Luxembourg, der heller ikke indsendte rapporter i de forudgående to år, har indsendt nationale rapporter vedrørende 2009. Luxembourg har indsendt oplysninger om salgsmængder, men udførte ingen prøveudtagninger i 2009, hvilket betyder, at rapporten er ufuldstændig i henhold til direktivet. I 2010 blev det oplyst, at Luxembourg var begyndt at udtage prøver.

I 2009 blev langt flere rapporter afleveret til tiden. Fjorten medlemsstater afleverede deres 2009-rapporter før fristens udløb, og med undtagelse af to rapporter blev alle de resterende tretten rapporter modtaget mindre end måned efter fristens udløb.

Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2009 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>2</sup>, sommerdamptryk<sup>3</sup>, destillation/fordampning ved

---

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

100/150°C<sup>4</sup> og maksimalt svovlindhold. For diesel var de hovedparametre, der blev overskredet, svovlindhold, 95 %-destillationspunkt og cetantal.

Eftersom det er forholdsvis sjældent, at parametrene overskrides, og da de fleste medlemsstater skrider ind for at fjerne brændstof, der ikke overholder kravene, fra markedet, har Kommissionen ikke kendskab til, at sådanne overskridelser har haft negative konsekvenser for emissionerne fra køretøjer eller for motorenes funktionsmåde. Kommissionen opfordrer dog medlemsstaterne til fortsat at sørge for, at alle krav overholdes, så der ikke opstår problemer i fremtiden. Kommissionen vil fortsat kontrollere, at direktivets krav til brændstofkvalitet overholdes.

Et lavt svovlindhold bidrager til at mindske luftforureningen og til at fremme udviklingen af ny motorteknologi. I overensstemmelse med direktiv 2003/17/EF trådte en ny specifikation for motorbrændstof i kraft den 1. januar 2009, som begrænser svovlindholdet i al motorbrændstof i EU til 10 ppm (svovlfrit brændstof). Dette er det første rapporteringsår siden overgangen og følgelig faldt det gennemsnitlige svovlindhold i 2009, og det ligger væsentligt under det niveau, der blev indberettet i 2004, jf. tabel 1:

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

EU	Gennemsnitligt svovlindhold, ppm*								
	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2008***	2009** *
<i>Benzin</i>	68	51	37	38	19	18	18	14	6
<i>Diesel</i>	223	169	125	113	25	22	23	18	8

\* Ekskl. Frankrig, som ikke aflagde rapport i 2003-2005.

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

\*\*\* Ekskl. Luxembourg, som ikke aflagde rapport i 2007 og 2008 og ikke aflagde fuldstændig rapport i 2009.

Der er stadig store forskelle mellem de nationale systemer til overvågning af brændstofkvaliteten. Direktivets krav forventes dog at skabe større ensartethed og forbedre rapporteringskvaliteten.

<sup>3</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 vil resultere i forøgede VOC-emissioner.

<sup>4</sup> Destillationsparametret fastlægger den andel af brændstoffet, der fordamper ved 100°C og 150°C. Det begrænser antallet af lettere forbindelser, der kan blandes i benzinen. Overskridelser kan medføre dampplåse og forringe køreegenskaberne.

## 2. INDLEDNING

Specifikationerne for benzin og diesellole, der sælges i EU, er fastsat i bilagene til direktiv 98/70/EF. Siden den 1. januar 2005 har der kun eksisteret et sæt brændstofspekifikationer. 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>5</sup> eller systemer af tilsvarende pålidelighed. Ifølge artikel 8 i direktiv 98/70/EF (som ændret ved artikel 1, nr. 5, i direktiv 2003/17/EF) skal Kommissionen offentliggøre resultaterne af medlemsstaternes rapporter om brændstofkvaliteten. I medfør af denne bestemmelse giver Kommissionen med denne ottende rapport en kort oversigt over dels benzin- og dieselkvaliteten i EU, dels de solgte mængder i 2009. De tidligere års rapporter er tilgængelige på Kommissionens websted<sup>6</sup>.

## 3. DE NATIONALE OVERVÅGNINGSSYSTEMER

Kommissionens beslutning 2002/159/EF og den europæiske standard EN 14274 har gjort oplysningerne mere anvendelige og gjort det nemmere at analysere EU-trends. Der sker en konstant forbedring af overvågningssystemernes design, af overholdelsen af grænseværdierne og af oplysningerne i rapporterne. Der er dog stadig plads til forbedringer på en række centrale områder:

Medlemsstaterne opmuntres til fortsat at gøre en indsats for at indsende deres rapporter til tiden.

Adskillige medlemsstater udtager ikke et tilstrækkeligt antal prøver for alle brændstoftyper eller udtager ikke et tilstrækkeligt antal prøver på tankstationer (i modsætning til depoter/raffinerier) med henblik på at opfylde kravene i den europæiske standard EN 14274<sup>7</sup> (se figur 2). Sådanne prøver skal ligge ud over det minimum af prøver, der kræves udtaget på tankstationer. Når medlemsstaterne benytter deres egne nationale systemer, skal de være udtømmende beskrevet, så det kan verificeres, om de er i overensstemmelse med den europæiske standard. Beskrivelsen skal vise, at overvågningssystemet er på højde med EN 14274 for så vidt angår statistisk sikkerhed.

Medlemsstaternes rapporter evalueres på sæsonbasis for at gøre det muligt at sammenligne

<sup>5</sup> EN 14274:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselkvalitet - Overvågningssystem for brændstofkvalitet (FQMS).

<sup>6</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

<sup>7</sup> EN 14274 fastsætter, hvor mange prøveudtagninger der skal tages for hver type brændstof (afhænger af den statistiske model, der benyttes, og salgsandel). Tallene er som følger:

Model	Prøver pr. kvalitet og pr. vinter- og sommerperiode*	
	Lille land	Stort land
EN 14274 Statistisk Model A	50	100
EN 14274 Statistisk Model A	100	200
EN 14274 Statistisk Model A	50	-
Nationalt system	-	-

\* Årlige prøveudtagningskrav er derfor det dobbelte af tabellens værdier pr. kvalitet

de forskellige medlemsstaters rapporteringer. Når en medlemsstat vælger at benytte en anden sæson end den, der er angivet, bør der gives oplysninger herom i det nationale bilag til rapporten om brændstofkvalitet.

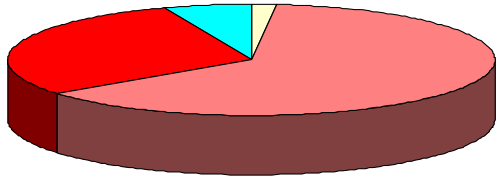
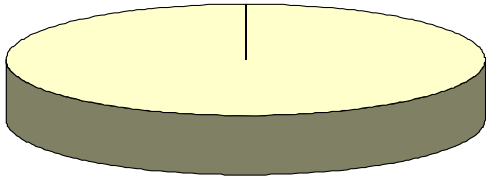
Nogle medlemsstaters grundlæggende numeriske data forekommer inkonsekvente. Fejlene er ikke uoverkommelige, men de forsinker rapporteringen.

#### 4. 2009-RAPPORTERNE

##### 4.1 Brændstofkvalitet og brændstofmængde

I modsætning til tidligere år har den nye øvre grænse for svovlindhold på 10 ppm for alle motorbrændstoffer fremskyndet overgangen fra RON 95 (<50 mg/kg) til RON 95 (<10 mg/kg). Med hensyn til oktantal bestod hovedparten af benzinsalget i 2009, nemlig 64,4 % af det samlede salg, af RON 95. Af det resterende salg, var 28,3 % 95=<RON<98, 5,8 % var RON 98, og en lille andel af benzinsalget, nemlig 1,5 %, var RON 91. Figur 1 og tabellen i bilaget indeholder mere detaljerede oplysninger pr. medlemsstat.

**Figur 1: Brændstofsalg i 2009 i EU fordelt på brændstoftype (%)\***

Benzinsalg		2009	Dieselsalg		2009
					
	<u>Fuel Type</u>			<u>Fuel Type</u>	
1	Blyfri benzin min. RON=91	0,0 %	13	Diesel	0,0 %
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	0,0 %	14	Diesel (<50 ppm svovl)	0,0 %
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	1,5 %	15	Diesel (<10 ppm svovl)	100,0 %
4	Blyfri benzin min. RON=95	0,0 %			
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	0,0 %			
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	64,4 %			
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	0,0 %			

<b>8</b>	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	0,0 %		
<b>9</b>	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	28,3 %		
<b>10</b>	Blyfri benzin RON>=98	0,0 %		
<b>11</b>	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	0,0 %		
<b>12</b>	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	5,8 %		

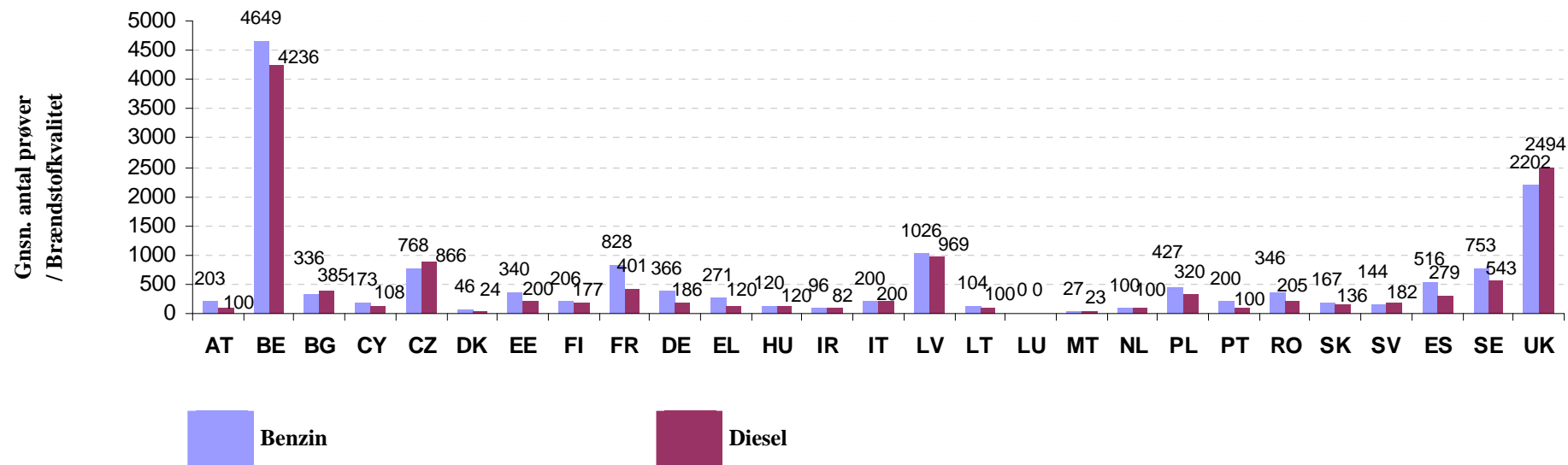
Som i 2001-2008 var brændstofsalg i 2009 størst i Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige (se figur 4). Dieselsalg dominerer i næsten alle medlemsstater. Det relative salg af henholdsvis benzin og diesel varierer dog betydeligt.

Siden 2001 har der været stadig større sammenfald i antallet af brændstofkvaliteter på markedet i EU (fig. 5). Distinktionen mellem kvaliteter har først og fremmest været et udslag af forskellige oktantal (RON-kategorier). I 2009 indberettede kun seks medlemsstater, at der på markedet var adgang til tre benzinkvaliteter, mens de resterende gav indberetning om to benzinkvaliteter (ingen medlemsstat har oplyst, at der kun findes en enkelt benzinkvalitet på markedet).

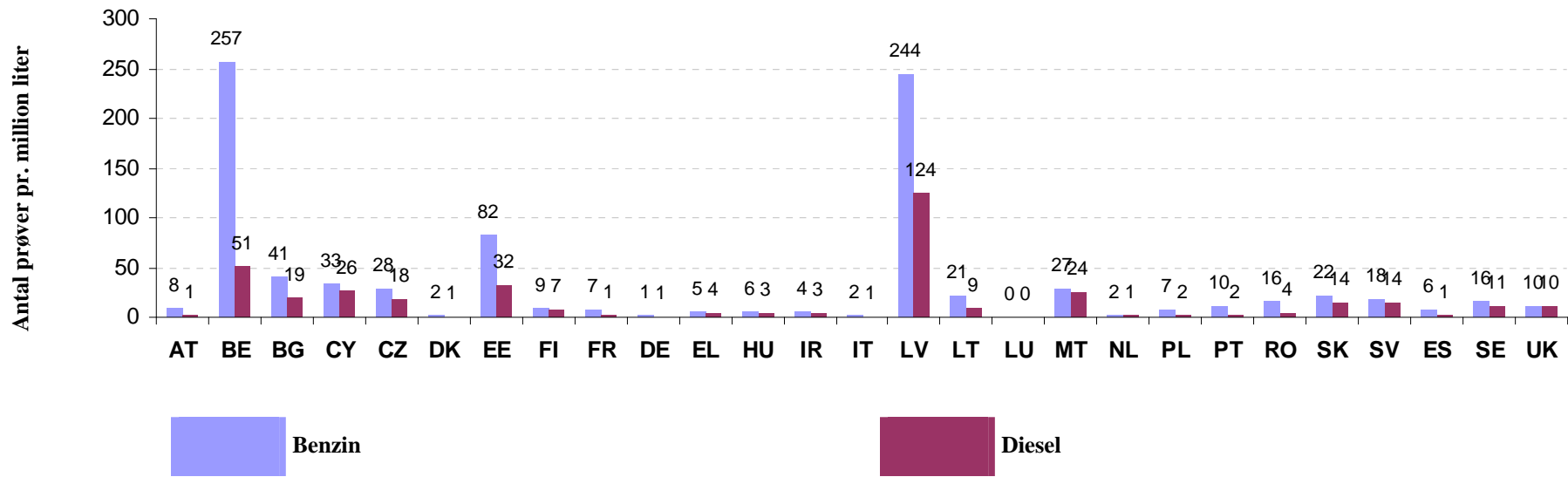
Før 2009 fandtes der kun to dieselkvaliteter til anvendelse i motorkøretøjer i EU, nemlig svovlfattig og svovlfri diesel. Som forventet er medlemsstaterne gået over til 100 % svovlfrit diesel i tilstrækkelig god tid til, at de kan overholde den nye øvre grænse for svovlindhold.

Figur 6 viser benzins og diesels gennemsnitlige svovlindhold i de enkelte medlemsstater i EU. Det gennemsnitlige svovlindhold i diesel i Cypern, Tjekkiet, Bulgarien, Slovakiet og Rumænien ligger over den nye obligatoriske grænse på 10 ppm for enten benzin eller diesel.

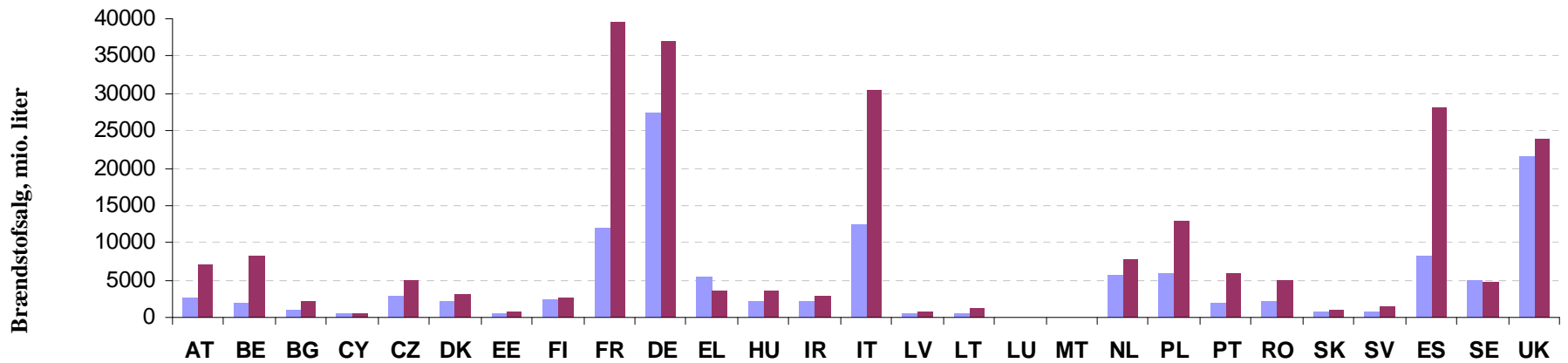
**Figur 2: Prøvetagningsfrekvens ved overvågning af brændstofkvaliteten i EU i 2009 (gennemsnitligt antal prøver pr. brændstofkvalitet)**



**Figur 3: Antal brændstofprøver pr. million liter i 2009 (pr. medlemsstat) (%)**

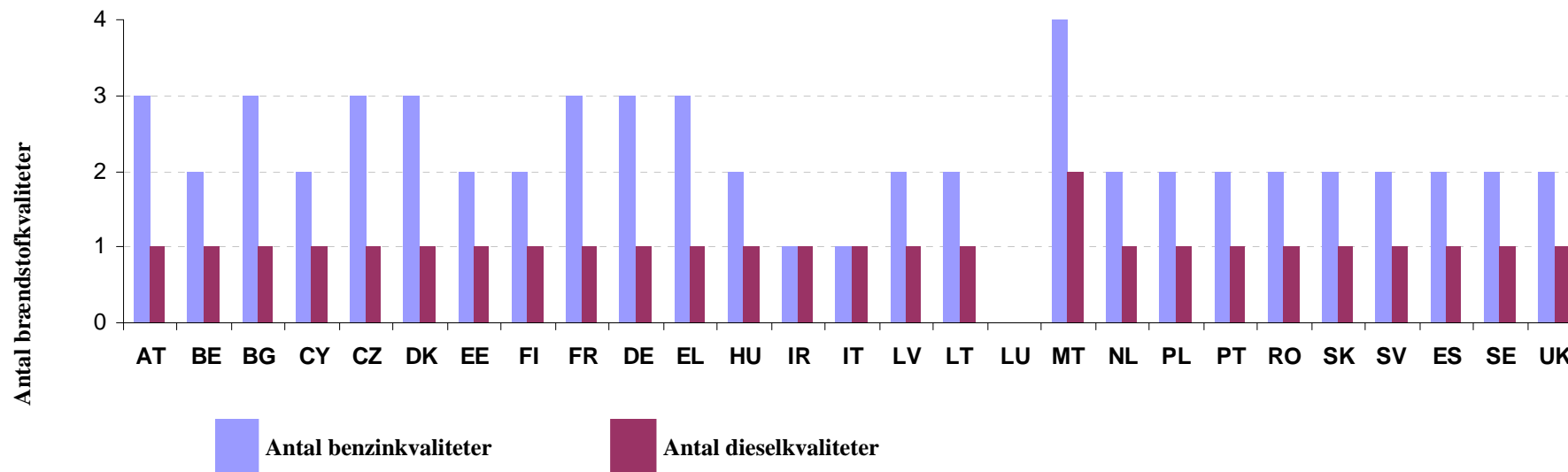


Figur 4: De enkelte EU-landes brændstofsalg i 2009 fordelt på brændstoftype (mio. liter)

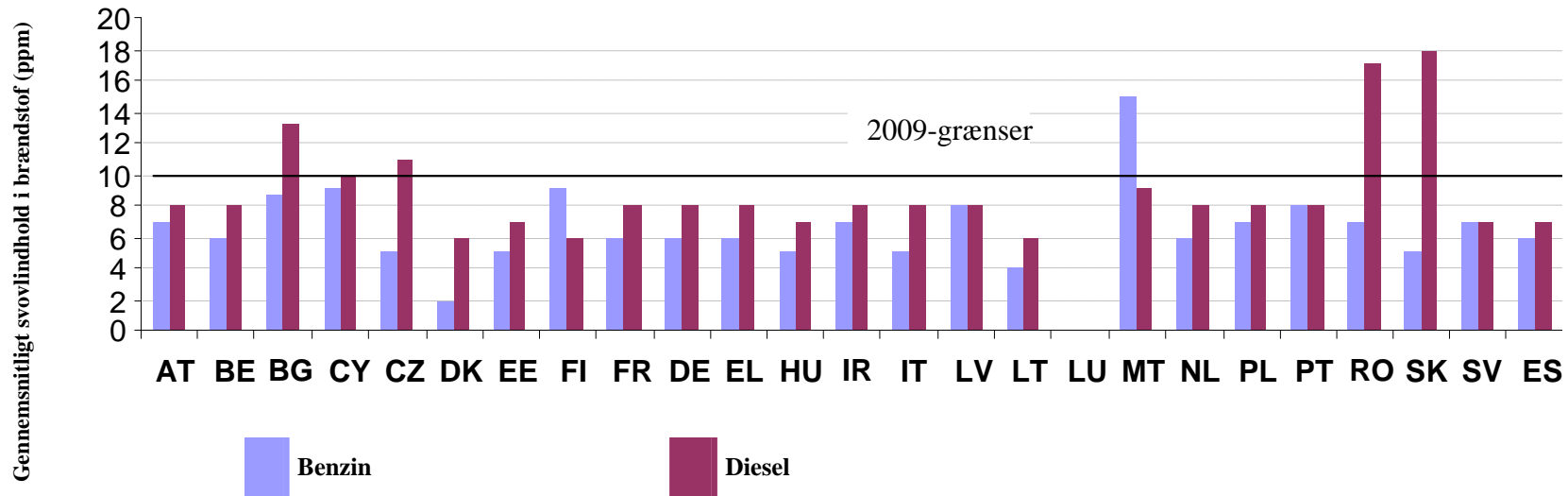




**Figur 5: Antal brændstofkvaliteter, som udbydes i de enkelte EU-lande, fordelt på brændstoftype (2009)**



**Figur 6: Gennemsnitligt svovlindhold i benzin- og dieselkvaliteter i EU (%) i 2009**



Note: Figuren viser, at flere medlemsstater ligger over den øvre grænse for svovlindhold i diesel. I alle tilfælde er dette resultatet af et meget lille antal prøver med et meget stort svovlindhold. Der er blevet fundet frem til og rettet op på årsagerne til overskridelserne. Denne udvikling bør følges nøje i fremtiden, da dette er det første år, hvor det maksimalt tilladte svovlindhold er reduceret til 10 ppm.

## 4.2 Overholdelse af direktiv 98/70/EF i 2009

Tabel 2 indeholder en oversigt over, hvordan medlemsstaterne overholdt direktiv 98/70/EF i 2009. Den indeholder oplysninger om både resultaterne af prøveanalyserne i forhold til grænseværdierne og om overholdelsen af kravene med hensyn til format og indhold. Som det var tilfældet i 2001-2008, var oplysningerne fra nogle medlemsstater ufuldstændige og/eller forsinkede, og det har påvirket kvaliteten af overensstemmelsesvurderingen.

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 2009<sup>8</sup>.

Tyve medlemsstater afgav desuden fuldstændig beretning om samtlige parametre, som direktivet fastsætter med henblik på overvågningen. Figur 3 viser, hvor mange brændstofprøver, der blev taget pr. million liter solgt brændstof i 2009. Dette giver mulighed for at foretage en sammenligning på tværs af medlemsstaterne, som viser, at der i forhold til brændstofsalg tages flest prøver i Belgien, Letland og Estland.

For benzins vedkommende indberettede otte medlemsstater, at samtlige prøver overholdt direktiv 98/70/EF fuldt ud (sammenlignet med fem i 2008). Testresultaterne for sommerdamptryk (DVPE) viser, at flere af prøverne herfor (174 af dem) lå uden for direktivets specifikationer sammenlignet med prøverne for andre parametre. For de resterende parametre blev der indberettet følgende antal overskridelser af specifikationerne i direktivet: 37 RON eller MON, 13 destillationsgrænser og 59 svovlindholdsprøver. Derudover var der 58 prøver, der overskred grænseværdier for parametre i kategorien "Andre" (parametre for mindre miljøpåvirkning, eller som påvirker brændstofkvaliteten i mindre grad, f.eks. indholdet af bly, oxygenater og ilt).

For diesels vedkommende har ti medlemsstater indberettet, at samtlige prøver overholdt direktiv 98/70/EF (sammenlignet med elleve i 2008). De problematiske parametre var svovlindhold (170 prøver, som ikke overholdt direktivet), 95 %-destillationspunkt (34 prøver) og cetantal (10 prøver). En stigning i antallet af prøver, der ikke overholder direktivet, kan for en stor dels vedkommende tilskrives stigningen i antallet af prøver, der ikke overholdt den øvre grænse for svovlindhold i det første år af den obligatoriske overgang til svovlfrie brændstoffer (og nedsættelsen af den øvre grænse for svovlindhold fra 50 ppm til 10 ppm).

**Tabel 2: Oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i rapporteringsåret 2009.**

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 30.6.2010) <sup>(2)</sup>	Noter
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel		

<sup>8</sup>

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

Østrig	4 / 203				<1 måned	
Belgien	73 / 4649	44 / 4236				(3)
Bulgarien	55 / 336	87 / 385	3 / 18		<1 måned	(28)
Cypern	25 / 173	5 / 108			<1 måned	(20) (21)
Tjekkiet	35 / 768	23 / 866				(22)
Danmark					<1 måned	
Estland	12 / 340	>2 / 200			<1 måned	
Finland	6 / 206					(4) (5)
Frankrig	50 / 828	13 / 401		1 / 5		(6) (7)
Tyskland	>10 / 366	>2 / 186			< 5 måneder	(8)
Grækenland		4 / 120	6 / 18			
Ungarn	1 / 120					(23)
Irland	6 / 96	4 / 82				(9) (10)
Italien						(11) (12)
Letland	2 / 1026	1 / 969				(24)
Litauen						
Luxembourg:	-	-	-	-	<1 måned	(13)
Malta	>2/27		-	-	>5 måneder (rapport afleveret i december 2010)	
Nederlandene	>3 / 100	1 / 100			<1 måned	(14) (15)
Polen	13 / 427	4 / 320				(25) (26)
Portugal	8 / 200	3 / 100			<1 måned	(16)
Rumænien	31 / 346	17 / 205				(29)
Slovakiet		7 / 136				(27)
Slovenien		>1 / 182			<1 måned	
Spanien					<1 måned	
Sverige			6 / 11			(17) (18)

Det Forenede Kongerige	7 / 2202		6 / 12		<1 måned	(19)
<b>Antal lande</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	

Detaljerede noter til denne tabel findes på s. 203-206 i den detaljerede rapport vedrørende 2009.

## 5. KONKLUSION

Brændstofkvaliteten har stor betydning for både CO<sub>2</sub>-emissioner og luftkvalitet, og den er ligeledes afgørende for, hvor let eller bekostelig det er for fabrikanterne at overholde emissionsgrænseværdierne for forurenende stoffer og drivhusgasemissioner.

Resultaterne af overvågningen af brændstofkvaliteten i 2009 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. Medlemsstaterne er gradvist ved at indføre standarden EN 14272, hvilket fører til større konsistens i de data, der benyttes til vurdering af de forskellige brændstofkvalitetsparametre, og medlemsstaterne har taget skridt til at forbedre deres forståelse af indberetningskravene.

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. Kommissionen vil vedblive med at kontrollere, at direktivets krav til brændstofkvalitet overholdes, og den vil om nødvendigt foreslå, at der træffes passende og proportionale foranstaltninger.

Det gennemsnitlige svovlindhold faldt igen i 2009 og ligger væsentligt under det niveau, der blev indberettet tidligere, eftersom 2009 er det første rapporteringsår siden den obligatoriske overgang til svovlfrie brændstoffer (<10 ppm) i overensstemmelse med direktiv 2003/17/EF.

**BILAG: Brændstofsalg i EU i 2009 efter brændstoftype (mio. liter)**

ID Nr.	Millioner liter	Østrig	Belgien	Danmark	Finland	Frankrig	Tyskland	Grækenland	Irland	Italien	Luxembourg	Nederlandene	Portugal	Spanien	Sverige	UK
	Brændstofkvalitet	AT	BE	DK	FI	FR	DE	EL	IE	IT	LU	NL	PT	ES	SE	UK
1	Blyfri benzin min. RON=91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	202	0	453	0	0	1282	0	0	0	1	0	0	0	0	0
4	Blyfri benzin min. RON=95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	2226	0	0	2118	9533	0	4860	2152	12424	449	5479	0	7262	4647	20417
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	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	1367	1748	0	0	25356	253	0	0	0	103	1745	0	0	1179
10	Blyfri benzin RON>=98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	66	445	3	167	2323	758	378	0	0	116	0	206	869	177	0
	<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>Benzin (&lt;50 ppm svovl)</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>Benzin (&lt;10 ppm svovl)</b>	<b>2494</b>	<b>1812</b>	<b>2204</b>	<b>2285</b>	<b>11856</b>	<b>27396</b>	<b>5491</b>	<b>2152</b>	<b>12424</b>	<b>566</b>	<b>5582</b>	<b>1951</b>	<b>8131</b>	<b>4824</b>	<b>21596</b>
	<b>Benzin i alt</b>	<b>2494</b>	<b>1812</b>	<b>2204</b>	<b>2285</b>	<b>11856</b>	<b>27396</b>	<b>5491</b>	<b>2152</b>	<b>12424</b>	<b>566</b>	<b>5582</b>	<b>1951</b>	<b>8131</b>	<b>4824</b>	<b>21596</b>
13	<b>Diesel</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>

14	Diesel (<50 ppm svovl)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Diesel (<10 ppm svovl)	7120	8293	3044	2576	39488	36965	3407	2840	30419	2019	7633	5741	28157	4765	23908
	Diesel i alt	7120	8293	3044	2576	39488	36965	3407	2840	30419	2019	7633	5741	28157	4765	23908

ID Nr.	Millioner liter	Cypern	Tjekkiet	Estland	Ungarn	Letland	Litauen	Malta	Polen	Slovakiet	Slovenien	Bulgarien	Rumænien	Den Europæiske Union	Den Europæiske Union
	Brændstofkvalitet	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	BG	RO	EU	% i alt
1	Blyfri benzin min. RON=91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,00 %
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,00 %
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1976	1,54 %
4	Blyfri benzin min. RON=95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0,00 %
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	25	0,02 %
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	468	0	375	1951	0	497	67	5212	752	714	825	0	82434	64,39 %
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0,01 %
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	12	0,01 %
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	0	2671	0	0	389	0	8	0	0	0	0	1337	36165	28,25 %
10	Blyfri benzin RON>=98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0,01 %
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0,01 %
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	50	56	41	75	31	3	0	627	17	85	0	874	7379	5,76 %
	<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>22</b>	<b>0,02 %</b>
	<b>Benzin (&lt;50 ppm svovl)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>0,04 %</b>
	<b>Benzin (&lt;10 ppm svovl)</b>	<b>518</b>	<b>2762</b>	<b>416</b>	<b>2026</b>	<b>420</b>	<b>500</b>	<b>75</b>	<b>5839</b>	<b>769</b>	<b>799</b>	<b>825</b>	<b>2211</b>	<b>127954</b>	<b>99,94 %</b>
	<b>Benzin i alt</b>	<b>518</b>	<b>2762</b>	<b>416</b>	<b>2026</b>	<b>420</b>	<b>500</b>	<b>99</b>	<b>5839</b>	<b>769</b>	<b>799</b>	<b>825</b>	<b>2211</b>	<b>128026</b>	<b>100,00 %</b>
13	Diesel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0,01 %

14	Diesel (<50 ppm svovl)	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	44	0,02 %
15	Diesel (<10 ppm svovl)	419	4899	632	3458	783	1063	67	12935	983	1338	2077	4838	239882	99,98 %
	Diesel i alt	419	4899	632	3458	783	1063	97	12935	983	1338	2077	4838	239926	100,00 %