



Bryssel 13.12.2012
COM(2012) 749 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa:
yhdeksäs vuosikertomus
(tarkasteluvuosi 2010)**

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa: yhdeksäs vuosikertomus (tarkasteluvuosi 2010)

TIIVISTELMÄ

Direktiivissä 98/70/EY¹ vahvistetaan otto- ja dieselmootoreilla varustetuissa ajoneuvoissa käytettäviä polttoaineita koskevat terveyteen ja ympäristönäkökohtiin perustuvat tekniset vähimmäisvaatimukset. Polttoaineiden laadulla on merkitystä ympäristölle, koska se vaikuttaa moottoreiden päästöihin ja siten ilman laatuun. Se vaikuttaa myös siihen, miten helposti ja millä hinnalla valmistajat voivat saavuttaa vaaditut pilaavien aineiden ja kasvihuonekaasujen päästöraajat.

Polttoaineiden laatuvaatimusten noudattamatta jättäminen voi lisätä päästöjä (esimerkiksi liian suuri hapetinten määrä voi lisätä typpioksidipäästöjä) ja jopa vahingoittaa moottoria ja päästökaasujen jälkikäsittelyjärjestelmiä (esimerkiksi liian suuri määrä rikkiä voi vahingoittaa katalyysaattoreita) ja siten lisätä ilman pilaantumista. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön polttoaineiden laadun seurantarjestelmiä, jotta varmistetaan kyseisessä direktiivissä säädettyjen pakollisten polttoaineita koskevien laatuvaatimusten noudattaminen.

Direktiivin 98/70/EY 8 artiklan mukaan komissio julkaisee vuosittain kertomuksen polttoaineiden laadusta jäsenvaltioissa. Tässä yhdeksännessä komission kertomuksessa esitetään lyhyesti jäsenvaltioiden toimittamat tiedot bensiinin ja dieselpolttoaineen laadusta sekä myydyistä kokonaismääristä vuonna 2010. Kaikki jäsenvaltiot toimittivat kaikki vuotta 2010 koskevat tiedot. Jotkin jäsenvaltiot toimittivat tietonsa vaaditun määräajan 30. kesäkuuta jälkeen.

Tietojen toimittamisen oikea-aikaisuus heikkeni hieman vuodesta 2009. Jäsenvaltioista 17 toimitti tietonsa vaadittuun määräaikaan mennessä, ja muista kymmenestä jäsenvaltiosta viiden tiedot saatiin kolme kuukautta niiden toimittamiselle asetetun määräajan jälkeen tai tätäkin myöhemmin.

Polttoaineiden laadun seuranta vuoden 2010 osalta osoitti, että direktiivissä 98/70/EY säädetty bensiiniä ja dieselpolttoainetta koskevat laatuvaatimukset yleensä täyttyivät ja että raja-arvojen ylityksiä tapahtui vain vähän. Bensiinin osalta raja-arvon ylittäviä pääasiallisia parametreja olivat tutkimus-/moottorioktaaniluku (RON/MON)², kesälaadun höyrypaine³,

¹ Direktiivi 98/70/EY bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta, EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58.

² Tutkimusoktaaniluku (RON) kuvaa määrällisesti enimmäispuristussuhdetta eli sitä, miten pieneen tilaan bensiiniseos voidaan puristaa moottorissa ilman, että osa siitä syttyy itseksensä. Itsesytytys johtaa liian suureen polttoainekulutukseen ja lisää haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä ja hiilimonoksidipäästöjä.

³ Höyrynpaine kuvaa polttoaineen haihtumisalttiutta. Sitä säännellään kesäisin, koska kesälämpötilat voivat johtaa suuriin haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöihin. Kyseiset yhdisteet kuuluvat aineisiin, jotka muodostavat maanpinnan otsonia. Raja-arvojen ylittäminen lisää haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä.

tislaus/haihtuminen 100/150°C:ssa⁴ ja enimmäisrikkipitoisuus. Dieselin osalta raja-arvon ylittäviä pääasiallisia parametreja olivat rikkipitoisuus, tislauksen 95 prosentin sääntö ja setaaniluku.

Koska ylitykset ovat varsin harvinaisia ja useimmat jäsenvaltiot toteuttavat toimia säännösten vastaisten polttoaineiden vetämiseksi pois myynnistä, komissio ei ole tietoinen siitä, että ajoneuvojen päästöihin tai moottorin toimintaan olisi aiheutunut kielteisiä vaikutuksia. Komissio kehottaa kuitenkin jäsenvaltioita toteuttamaan edelleen toimia sääntöjen täysimääräisen noudattamisen varmistamiseksi, jotta tällaisia ongelmia ei esiinny tulevaisuudessakaan.

Alhainen rikkipitoisuus vähentää ilman pilaantumista ja helpottaa uuden moottoriteknologian käyttöönottoa. Tammikuun 1. päivänä 2009 tuli voimaan tieliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva uusi laatuvaatimus, jonka mukaan kaikkien tieliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuus saa olla EU:ssa enintään 10 ppm (rikittömät polttoaineet). Nyt raportoitava vuosi oli toinen kyseisen vaatimuksen toinen voimassaolovuosi, ja keskimääräinen rikkipitoisuus pysyi edelleen vaaditun tason alapuolella, kuten taulukossa 1 esitetään.

Taulukko 1: Bensiinin ja dieselpolttoaineen keskimääräinen rikkipitoisuus vuosittain

EU	Keskimääräinen rikkipitoisuus, ppm*								
Polttoaine/vuosi	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2008***	2009***	2010
<i>Bensiini</i>	51	37	38	19	18	18	14	6	6
<i>Diesel</i>	169	125	113	25	22	23	18	8	7,5

* Tietoihin ei sisälly Ranska, joka ei ole toimittanut tietoja vuosilta 2003–2005.

** Tietoihin ei sisälly Malta, joka ei ole toimittanut tietoja vuodelta 2006.

*** Tietoihin ei sisälly Luxemburg, joka ei ole toimittanut tietoja vuosilta 2007 ja 2008 eikä kokonaan vuodelta 2009.

Polttoaineiden laadun kansallisissa seurantajärjestelmissä on edelleen suuria eroja. Direktiivin vaatimusten odotetaan kuitenkin yhdenmukaistavan niitä ja parantavan tietojen toimittamisen laatua.

2. JOHDANTO

Euroopan unionissa myytävää bensiiniä ja dieselpolttoainetta koskevista laatuvaatimuksista säädetään direktiivissä 98/70/EY. Jäsenvaltiot velvoitetaan direktiivissä toimittamaan tiivistelmä alueellaan myytävien polttoaineiden laatuiedoista. Vuodesta 2004 alkaen jäsenvaltioiden on pitänyt antaa tiedot seurannasta eurooppalaisen EN 14274 -standardin⁵ tai yhtä luotettavien järjestelmien mukaisesti. Direktiivin 98/70/EY 8 artiklassa, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivin 2003/17/EY 1 artiklan 5 kohdalla, säädetään, että komissio julkaisee tulokset, jotka on saatu jäsenvaltioiden toimittamista polttoaineiden laatua

⁴ Tislausparametri kuvaa sitä, miten suuri osa polttoaineesta haihtuu 100 °C:ssa ja 150 °C:ssa. Tämä rajoittaa niiden kevyempien yhdisteiden määrää, jotka voidaan sekoittaa bensiiniin. Ylitykset voivat aiheuttaa höyrylukon ja haitata ajettavuutta.

⁵ Standardi EN 14274:2003 – Moottoripolttonesteet. Moottoribensiinin ja dieselöljyn laadun arviointi käyttäen polttonesteen laaduntarkkailujärjestelmää (FQMS).

koskevista tiedoista. Tämän säännöksen mukaisesti tässä yhdeksännessä komission kertomuksessa esitetään tiivistelmä bensiinin ja dieselpolttoaineen laadusta sekä myydyt kokonaismäärät yhteisössä vuonna 2010. Aikaisempien vuosien kertomukset ovat nähtävillä komission verkkosivustolla⁶.

3. KANSALLISET SEURANTAJÄRJESTELMÄT

Komission päätös 2002/159/EY ja eurooppalainen standardi EN 14274 ovat parantaneet tiedon käytettävyyttä ja helpottaneet polttoaineita koskevien EU:n suuntausten analysointia. Seurantajärjestelmien rakenteet, raja-arvojen noudattaminen ja toimitettujen tietojen taso paranevat edelleen. Parantamisen varaa on kuitenkin vielä:

Jäsenvaltioita kannustetaan edelleen parantamaan tietojen toimittamisen oikea-aikaisuutta.

Useat jäsenvaltiot eivät ole ottaneet riittävästi näytteitä kaikista polttoaineista tai riittävää määrää huoltoasemanäytteitä (verrattuina varastoissa tai jalostamoissa otettuihin näytteisiin) täyttääkseen EN 14274 -standardin⁷ vaatimukset, ks. taulukko 4.

Jos jäsenvaltiot käyttävät omia kansallisia seurantajärjestelmiään, ne olisi kuvailtava kokonaisuudessaan, jotta voidaan selvittää, ovatko ne eurooppalaisen standardin mukaisia. Tässä kuvauksessa olisi osoitettava, että seurantajärjestelmä vastaa tilastollisesti luotettavalla tavalla standardia EN 14274.

Jäsenvaltioiden raportit arvioidaan asianmukaisten kausien mukaan EU:n laajuisen raportoinnin vertailtavuuden varmistamiseksi. Jos jäsenvaltio on päättänyt käyttää kautta, joka poikkeaa määritetystä kaudesta, olisi asianmukaiset tiedot annettava polttoaineen laatua koskevan seurantaraportin kansallisessa liitteessä.

4. VUOTTA 2010 KOSKEVAT TIEDOT

4.1. Polttoaineiden laatu ja määrät

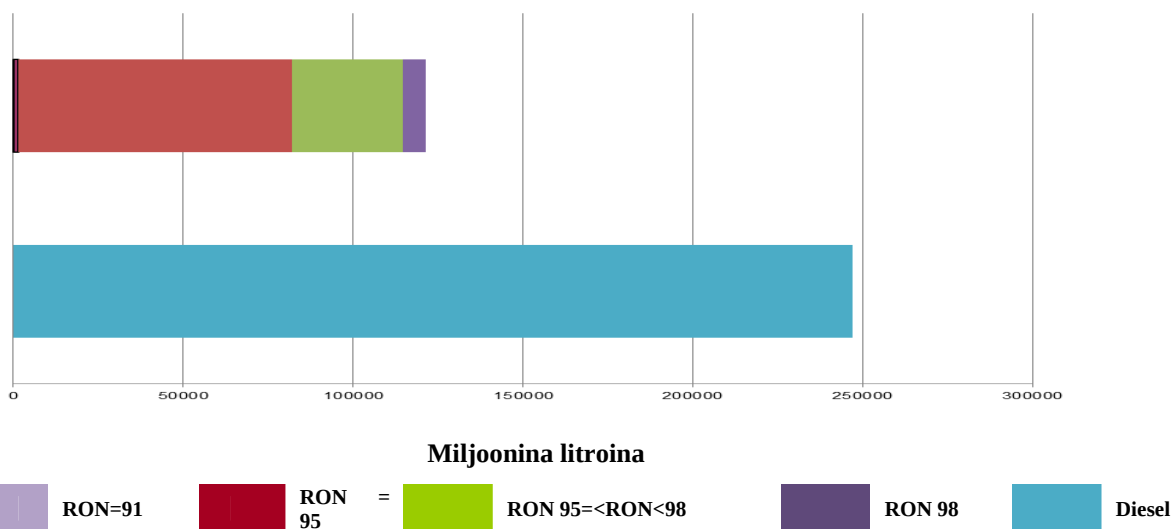
Uusi rikkipitoisuuden raja-arvo, joka on (vuodesta 2009 alkaen) kaikissa tieliikenteen polttoaineissa enintään 10 ppm, on, toisin kuin aiempina vuosina, nopeuttanut siirtymistä RON 95 -bensiinistä (<50 mg/kg) RON 95 -bensiniin (<10 mg/kg). Oktaaniluvun osalta suurin osa (67 prosenttia) bensiinin myynnistä vuonna 2010 koski RON 95 -bensiniä. Lopuista 95=<RON<98 -bensiinin osuus oli 27 prosenttia, RON 98 -bensiinin osuus noin viisi prosenttia ja RON 91 -bensiinin yksi prosentti kokonaismyynnistä.

Kaavio 1: Polttoaineiden myyntiosuudet (%) EU:ssa polttoainetyypeittäin vuonna 2010

*

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

⁷ Ks. lisätietoja kohdassa 5.



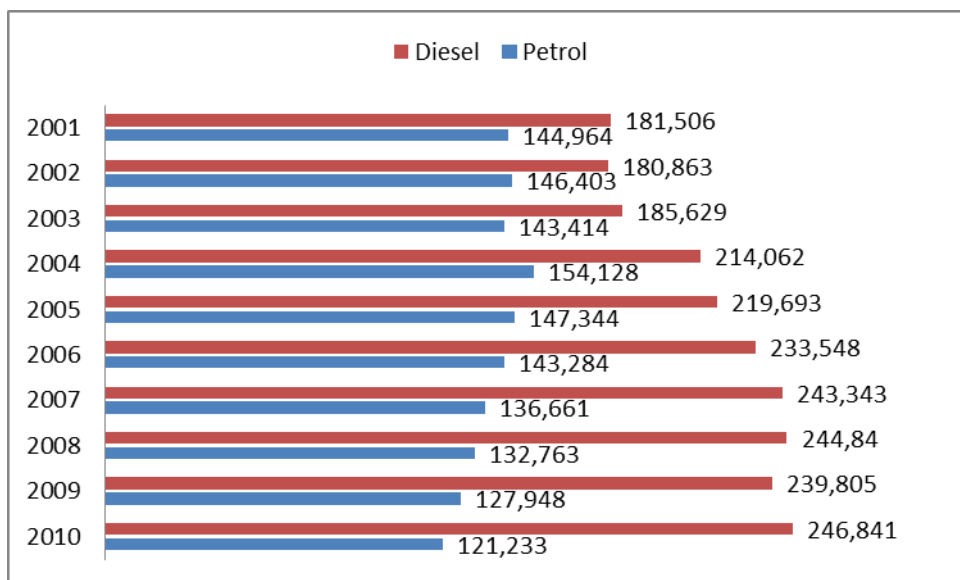
Taulukko 2: Vuotta 2010 koskeva tiivistelmä polttoainetyypeittäin

Polttoainelaatu	Miljoonina litroina	EU:n markkinaosuus
Lyijytön väh. RON=91	1 618	1%
Lyijytön väh. RON=95	80 308	67%
Lyijytön 95 ≤ RON < 98	32 898	27%
Lyijytön RON ≥ 98	6 409	5%
Bensiini yhteensä	121 233	100,0%
Diesel (<10 ppm rikkiä)	246 841	100,0%
Diesel yhteensä	246 841	100,0%

Ajalliset suuntaukset EU:n polttoainemyynnissä

Kaaviossa 2 kuvataan polttoaineen kulutuksen kehitystä EU:ssa viimeisten 10 vuoden aikana, ja se osoittaa dieselin kulutuksen kasvaneen selvästi verrattuna bensiiniin.

Kaavio 2: Polttoaineen kulutuksen kehitys EU:ssa



Miljoonina litroina

Lukuihin ei sisälly Ranska vuosina 2003–2005, koska kyseisiä tietoja ei annettu. Lukuihin eivät myöskään sisälly Luxemburg vuosina 2007–2009 ja Malta vuosina 2006 ja 2009, koska kyseisiä tietoja ei annettu.

Polttoaineen myynti EU:n 27 jäsenvaltiossa polttoainetyypeittäin

Taulukossa 3 esitetään polttoaineen kulutus polttoaineittain ja jäsenvaltioittain vuonna 2010:

Taulukko 3: Polttoaineen kulutus polttoainetyypeittäin ja jäsenvaltioittain

Polttoaineen tyyppi	Bensiinin myynti (miljoonina litroina)					Dieselpolttoaineen myynti (miljoonina litroina)
	Väh. RON=91	Väh. RON=95	95 ≤ RON <98	RON ≥ 98	Bensiini yhteensä	Diesel yhteensä
Jäsenvaltio						
Itävalta	150	-	2 251	64	2 465	7 437
Belgia	-	1 251	-	363	1 614	7 733
Bulgaria	-	847	-	-	847	2 168
Kypros	-	479	-	47	526	428
Tšekki	5	-	2 459	49	2 513	4 637
Tanska	517	1 570	-	3	2 090	3 101
Viro	-	-	338	33	371	572
Suomi	-	2 075	162	-	2 237	2 790
Ranska	-	8 677	-	2 202	10 879	39 749
Saksa	943	-	24 901	740	26 584	38 356
Kreikka	-	4 634	220	153	5 007	2 977
Unkari	-	1 743	-	47	1 790	3,274
Irlanti	-	1 974	-	-	1 974	2 672
Italia	-	11 678	-	-	11 678	30 238
Latvia	-	-	347	29	376	801

Liettua	-	385	-	9	394	1 190
Luxemburg	1	373	-	92	466	1 894
Malta	-	-	91	10	101	120
Alankomaat	-	5 496	-	75	5 571	7 634
Puola	-	5 138	-	513	5 651	13 896
Portugali	-	-	1 703	187	1 890	5 898
Romania	-	-	1 274	793	2 067	4 997
Slovakia	-	781	-	19	800	1 281
Slovenia	-	-	660	79	739	1 419
Espanja	-	6 908	-	766	7 674	31 540
Ruotsi	-	4 394	-	138	4 532	5 164
Yhdistynyt kuningaskunta	-	19 444	953	-	20 397	24 875

Taulukossa 3 esitetään polttoaineen myyntimäärät jäsenvaltioittain ja polttoainetyypeittäin. Tiedoista voidaan tehdä joitakin huomioita:

- Diesel hallitsee markkinoita kaikissa jäsenvaltioissa kahta lukuun ottamatta.
- Belgia on raskaimmin riippuvainen dieselistä, joka hallitsee markkinoita 82,7 prosentin markkinaosuudella. Osuus on suurempi kuin missään muussa jäsenvaltiossa.
- Suurimmat määrät polttoaineita myytiin Saksassa, jonka osuus polttoaineiden kokonaismyynnistä oli 17,6 prosenttia, bensiinin kokonaismyynnistä 21,9 prosenttia ja 15,5 prosenttia dieselin kokonaismyynnistä EU:ssa. Toiseksi suurimmat markkinat olivat Ranskassa, jonka osuus polttoaineiden kokonaismyynnistä EU:ssa oli 13,8 prosenttia (bensiinin osuus 9,0 prosenttia ja dieselin 16,1 prosenttia). Yhdistyneen kuningaskunnan polttoaineiden kokonaismyynnin osuus oli 12,3 prosenttia niiden kokonaismyynnistä EU:ssa (bensiinin osuus 16,8 prosenttia ja dieselin 10,1 prosenttia).

Kuten vuosina 2001–2009, polttoaineita myytiin vuonna 2010 eniten Espanjassa, Italiassa, Ranskassa, Saksassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

Toimitettujen tietojen mukaan EU:ssa tarjolla olevien polttoainelaatujen määrä on yhdenmukaistunut vuodesta 2001. Bensiinin laatuerottelu on lähinnä johtunut eri oktaanitasoista (RON-luokka). Vuonna 2010 ainoastaan kuudessa jäsenvaltiossa ilmoitettiin olevan saatavana kolmea bensiinilaatua, ja lopuissa jäsenvaltioissa bensiinilaatua oli saatavana kaksi (yksikään jäsenvaltio ei ole ilmoittanut, että saatavilla olisi vain yhtä bensiinilaatua).

Ennen vuotta 2009 tieliikenteen ajoneuvoihin oli saatavana ainoastaan kahta dieselpolttoainelaatua: vähärikkistä ja rikitöntä (eli rikkipitoisuudet alle 10 ppm). Kuten odotettiin ja vuoden 2010 tiedoissa vahvistettiin, kaikki jäsenvaltiot ovat siirtyneet rikittämiin dieselisiin pakollisten rikkipitoisuusrajoitusten mukaisesti. Näin ollen dieselpolttoainelaatujen määrä on kutistunut yhteen.

5. NÄYTTEIDEN OTTO JA RAPORTOINTI

EN 14274 -standardissa on yksityiskohtaiset vaatimukset otettavien, jäsenvaltioiden polttoainelaaturaporteissa esitettävien näytteiden määrästä ja ottopaikoista. EN 14274 -standardissa luetellaan useita tekijöitä, jotka on otettava huomioon näytteenottojärjestelmää arvioitaessa. Tällaisia tekijöitä ovat esimerkiksi markkinoille polttoaineita toimittavien jalostamojen määrä, saatavilla olevien polttoainelaatujen määrä ja maahantuotujen erilaisten polttoainelaatujen määrä ja alkuperä. Standardissa täsmennetään näytteiden polttoainelaatukohtainen vähimmäismäärä sekä talvi- että kesäkaudella. Aikaisempina vuosina näytteidenottovaatimuksista vallitsi jäsenvaltioissa jonkinasteinen epätietoisuus, mutta näytteidenottomäärät ja raportoinnin erottelu kesä- ja talvikauteen on parantunut viime vuosina.

Taulukossa 4 esitetään yksittäisten jäsenvaltioiden näytteidenotto ja raportointi vuonna 2010. Kaikkien näytteiden vaadittu vähimmäismäärä lasketaan, kun jäsenvaltio on käyttänyt EN 14274 -standardissa kuvattua tilastomallia, koska kutakin mallia kohden tunnetaan näytteiden vähimmäismäärää koskeva vaatimus⁸. Taulukossa esitetään myös otettujen näytteiden kokonaismäärän jakautuminen ja huoltoasemilla suoritettu näytteidenotto. Kaikki jäsenvaltiot eivät esittäneet tätä jakaumaa vuodelta 2010 (Ruotsi, Yhdistynyt kuningaskunta, Espanja, Saksa ja Latvia). EN 14274 -standardissa täsmennetään, että vaaditut vähimmäisnäytteet olisi otettava jakelupisteistä, jotka on määritelty vähittäismyynti- tai kaupallisiksi pisteiksi, joissa polttoaineita jaellaan käytettäväksi tieliikenteen ajoneuvojen käyttövoimana. Näin ollen näytteitä, jotka on otettu jakeluterminaleissa tai jalostamoilla, olisi pidettävä huoltoasemilta otettuja, vähimmäisvaatimusten mukaisia näytteitä täydentävinä lisänäytteinä.

Kun jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet käyttäneensä kansallista seurantajärjestelmää⁹, vastaavat näytteidenoton vähimmäisvaatimukset on arvioitu maan koon ja muiden annettujen lisätietojen perusteella. Kun näytteidenottopaikat tunnetaan, on mahdollista määrittää, osoittaako otettujen näytteiden määrä EN 14274 -standardin mukaisuuden.

Seitsemän jäsenvaltiota (jotka käyttivät joko EN 14274 -standardiin perustuvaa tai kansallista seurantajärjestelmää) ei noudattanut standardin vaatimuksia täysimääräisesti. Tämä johtui

⁸ Standardissa EN 14274 vahvistetaan näytteiden vähimmäismäärät kunkin polttoaineen osalta (riippuen käytetystä tilastollisesta mallista ja myynnin osuudesta). Standardissa täsmennetään otettavien näytteiden vähimmäismäärä polttoainelaatua kohden.

Näytteet polttoainelaaduttiin talvi- ja kesäkaudella*

Malli	Pieni maa	Suuri maa
EN 14274 Tilastomalli A	50	100
EN 14274 Tilastomalli B	100	200
EN 14274 Tilastomalli C	50	-
Kansallinen järjestelmä	-	-

* Vuotuiset näytteidenottovaatimukset ovat näin ollen polttoainelaatukohtaisiin taulukkoarvoihin nähden kaksinkertaiset.

⁹ Kansalliset seurantajärjestelmät on direktiivin mukaisesti sallittu, jos niillä saadaan EN 14274 -standardia vastaavalla tavalla luotettavat tulokset.

näytteidenottopaikoista ja otettujen näytteiden määristä. Nämä ongelmat eivät kuitenkaan vaarantaneet komissiolle toimitettujen tietojen toimivuutta ja luotettavuutta.

Komissio työskentelee parhaillaan asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa selvittääkseen näiden poikkeamien syitä ja yrittää varmistaa, että tilanne paranee tulevaisuudessa.

Taulukossa 4 esitetään yksityiskohtaisesti huoltoasemilta otettavien vaadittujen näytteiden vähimmäismäärä, jolla jäsenvaltiot voivat osoittaa noudattaneensa direktiiviä.

Taulukko 4: Tiivistelmä direktiivin 98/70/EY ja eurooppalaisen standardin EN 14274 mukaisista jäsenvaltioiden näytteidenotto- ja raportointivaatimuksista

Jäsenvaltio		Polttoai- neen laatuseu- rannan tilasto- malli (1)	Koko (2)	Kesä- /talvi- kausi erikseen ?(3)	Näytteet/ polttoaine- laatu/ kausi (4)	Vaaditut näytteet yhteensä (5)		Otetut näytteet (6)		Huoltoasemilta otetut näytteet (7)	
						B	D	B	D	B	D
Itävalta	AT	C	P	✓	50	102	100	203	100	203	100
Belgia	BE	N	P	✓	100	400	200	2133	4985	2133	4958
Bulgaria	BG	B	P	✓	100	200	200	427	468	418	456
Kypros	CY	C	P	✓	50	100	100	293	167	149	167
Tšekki	CZ	C	P	✓	50	101	100	747	877	747	877
Tanska	DK	N	P	✓	50	201	100	42	22	42	22
Viro	EE	C	P	✓	50	103	100	350	200	350	200
Suomi	FI	A	P	✓	50	103	100	185	162	140	117
Ranska	FR	B	S	✓	200	416	400	827	395	827	395
Saksa	DE	N	S	✓	200	405	400	417	305	-	-
Kreikka	EL	A	P	✓	50	105	100	250	120	29	17
Unkari	HU	C	P	✓	50	101	100	120	120	120	120
Irlanti	IE	C	P	✓	50	100	100	144	126	92	92
Italia	IT	A	S	✓	100	200	200	200	200	100	100
Latvia	LV	N	P	✓	100	400	200	438	674	-	-
Liettua	LT	C	P	✓	50	101	100	101	100	97	95
Luxemburg	LU	C	P	✓	50	104	100	47	75	43	71
Malta	MT	N	P	✓	100	209	200	49	43	39	30
Alankomaat	NL	A	P	✓	50	100	100	100	100	100	100

Jäsenvaltio		Polttoai- neen laatusu- rannan tilasto- malli (1)	Koko (2)	Kesä- /talvi- kausi erikseen ?(3)	Näytteet/ polttoaine- laatu/ kausi (4)	Vaaditut näytteet yhteensä (5)		Otetut näytteet (6)		Huoltoasemilta otetut näytteet (7)	
						B	D	B	D	B	D
Puola	PL	B	S	✓	200	408	400	291	229	291	229
Portugali	PT	N	P	✓	100	209	200	236	118	200	100
Romania	RO	B	P	✓	100	400	200	360	210	360	210
Slovakia	SK	C	P	✓	50	101	100	168	137	168	137
Slovenia	SI	C	P	✓	50	103	100	149	181	145	115
Espanja	ES	N	S	✓	200	409	400	520	264	-	-
Ruotsi	SE	N	P	✓	100	203	200	553	620	-	-
Yhdistynyt kuningaskunta	UK	N	S	✓	200	404	400	2195	2428	-	-

6. DIREKTIIVIN 98/70/EY NOUDATTAMINEN VUONNA 2010

6.1. Bensiini

Vuonna 2010 useimmat jäsenvaltiot antoivat bensiininäytteiden vaatimustenmukaisuudesta täydelliset tiedot. Vaatimustenmukaisuutta arvioitaessa on tarpeen tietää, mitä testimenetelmää on käytetty tiettyjen parametrien testaamiseen (koska toistettavuus ja raja-arvot vaihtelevat testimenetelmän mukaan). Jäsenvaltioille on annettu näiden tietojen antamiseksi raportointimalli. Vaikka sen käyttö ei ole pakollista, kyseiset tiedot ovat tarpeen noudattamistason määrittämisessä. Vuonna 2010 kerättiin 11 531 bensiininäytettä ja 13 391 dieselnäytettä.

Unionissa useimmiten vuonna 2010 eritelmien vastaisiksi havaitut parametrit olivat seuraavat:

- Kesäkaudella vuonna 2010 höyrypaine ylittyi 215 kertaa eli 1,85 prosentissa kaikista näytteistä. On kuitenkin ilmeistä, että monet tällaiset ylitykset johtuvat siirtymävaiheen polttoaineista silloin, kun toimittajat vaihtavat kesälaadusta talvilaatuun ja päinvastoin.
- RON/MON -näytteistä 59 oli eritelmien vastaisia vuonna 2010. Tämä vastaa 0,5:ttä prosenttia kaikista näytteistä.
- Enimmäisrikkipitoisuus 10 ppm ylittyi 34 näytteessä eli 0,29 prosentissa kaikista näytteistä, ja korkein näytteistä havaittu pitoisuus oli 45,9 mg/kg. Kaikkien jäsenvaltioiden keskimääräinen rikkipitoisuus oli kuitenkin 5,8 ppm eli alle pakollisen raja-arvon 10 ppm.

Alankomaat ei ole toimittanut kaikkia tietoja niistä näytteistä, joissa raja-arvot ylittyivät, ja Saksa ei pystynyt toimittamaan tiettyjä yksityiskohtaisia tietoja vaatimustenvastaisuuksista RON 91 -benssiin osalta.

6.2. Diesel

Vuonna 2010 vain kaksi jäsenvaltiota ei toimittanut yksityiskohtia dieselnäytteistä, joiden havaittiin olevan eritelmien vastaisia (Latvia ja Alankomaat, joissa kummassakin ainakin yksi testattu näyte ylitti raja-arvot). Dieselistä vuonna 2010 testattujen viiden parametrin osalta seuraavien havaittiin olevan eritelmien vastaisia:

- Vaikka keskimääräinen rikkipitoisuus EU:ssa pysyi pakollisen raja-arvon 10 ppm alapuolella 6,5 ppm:ssä, 169 näytettä eli 1,26 prosenttia kaikista näytteistä oli vaatimusten vastaisia, koska niissä havaittiin seuraavat arvot:
 - Suurin arvo, 500 mg/kg, havaittiin Bulgariassa (jossa toimittajalle annettiin sakot, koska polttoainenäyte ei ollut vaatimusten mukainen).
 - Puolassa havaittiin yhdessä tai useammassa näytteessä vaatimusten vastaisuuksia, ja suurin rikkipitoisuus oli 455 mg/kg. Polttoaineet, joiden rikkipitoisuuden havaittiin olevan erittäin suuri, vedettiin Puolassa markkinoilta. Puolan viranomaiset myös ilmoittivat vaatimusten vastaisista polttoaineista verotarkastus- ja tullihallintoon sekä alueelliselle ympäristötarkastusviranomaiselle.
 - Romaniassa mitattiin 294 mg/kg (ei ole annettu tietoja siitä, onko ryhdytty toimenpiteisiin).
 - Kyproksella mitattiin 94,2 mg/kg; huoltoasemalla oli sekoitettu liikennediesel ja lämmitysdiesel. Kyseistä huoltoasemaa vastaan on nostettu rikossyyte.
- Kaikkiaan 38 näytteessä ylitettiin tislausta koskevat raja-arvot vuonna 2010.
- Yhteensä neljä setaaniluvun osalta testattua näytettä oli eritelmien vastaisia.

6.3. Yhteenveto

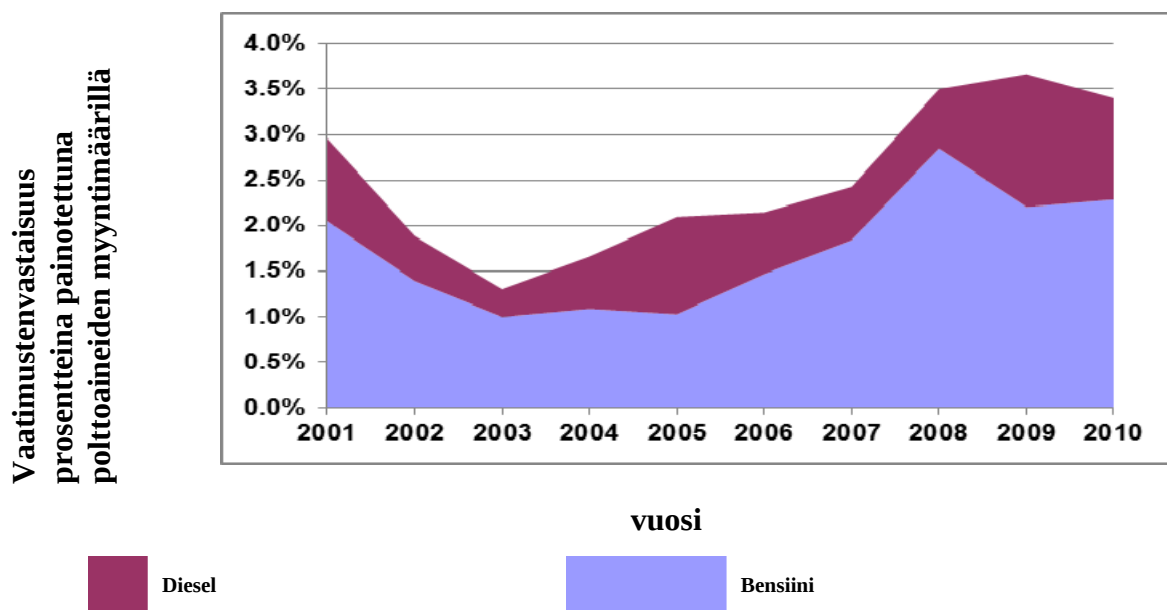
Jäljempänä olevassa taulukossa 5 on yhteenveto direktiivin 98/70/EY noudattamisesta jäsenvaltioissa tarkasteluvuonna 2010. Siitä käyvät ilmi näyteanalyysien tulokset (raja-arvojen ylitykset) sekä toimitettujen tietojen muoto ja sisältö. Direktiiviä 98/70/EY muutettaessa (direktiivillä 2003/17/EY) siihen lisättiin kohta, jonka mukaan ”jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.”

Jotkin jäsenvaltiot ovat antaneet selvityksen korjaavista toimista ja kansallisten viranomaisten määräämistä seuraamuksista tapauksissa, joissa näytteet ovat olleet eritelmien vastaisia.

Yleisesti ottaen vuonna 2010 otetuista 11 531 bensiinäytteestä 411:n havaittiin olevan eritelmien vastaisia ja ylittävän raja-arvot yhden tai useamman parametrin osalta. Toisin sanoen 3,6 prosenttia näytteistä oli vaatimusten vastaisia. Dieselin viiden parametrin suhteen vuonna 2010 testatuista 13 391 näytteestä 211:n havaittiin olevan täsmennettyjen raja-arvojen vastaisia. Tämä vastaa 1,6:tta prosenttia kaikista raportoiduista näytteistä.

Eritelmien vastaisten näytteiden osuus on sidoksissa otettujen näytteiden määrään, jonka pitäisi riippua (kussakin jäsenvaltiossa) myydyin polttoaineen kokonaismäärästä ja toimituslähteistä. Koska jäsenvaltioissa käytetään kansallisia seuranta järjestelmiä, jotka eivät välttämättä vastaa EN 14274 -standardin vaatimuksia, vaatimusten vastaisuuksia on myös tarkasteltava unionissa myynti- ja näytemääriä painottaen. Kaaviossa 3 esitetään vaatimusten vastaisuusaste painotettuna myynti- ja näytemäärillä, ja siitä käy ilmi vuotta 2010 kohti nouseva suuntaus.

Kaavio 3: Ajalliset suuntaukset raja-arvojen vaatimusten vastaisuuksissa bensiinin ja dieselin osalta



*Lukuihin ei sisälly Ranska vuosina 2003–2005, koska kyseisiä tietoja ei annettu. Lukuihin eivät myöskään sisälly Luxemburg vuosina 2007–2009 ja Malta vuosina 2006 ja 2009, koska kyseisiä tietoja ei annettu.

Taulukko 5: Direktiivin 98/70/EY noudattaminen jäsenvaltioissa vuonna 2010

Jäsen- valtio	Raja-arvojen vaatimusten vastaisuus Raja-arvon ylittävät näytteet / näytteet yhteensä				Puutteelliset tiedot Mittaamatta jätetyt parametrit / yhteensä				Raportoin- nin myöhäs- tyminen (3)
	(1)		(2)		(3)		(4)		
	Bensiini		Diesel		Bensiini		Diesel		
	VV	Yht.	VV	Yht.	Ei mitattu	Yht.	Ei mitattu	Yht.	
									(kk)
AT	6	203	3	100	0	18	0	5	<1
BE	103	2133	79	4985	0	18	0	5	Ajoissa
BG	39	427	56	468	3	18	0	5	Ajoissa
CY	41	293	1	167	0	18	0	5	<1
CZ	>61	747	29	877	0	18	0	5	Ajoissa
DK	0	42	0	22	0	18	0	5	Ajoissa
EE	17	350	3	200	0	18	0	5	Ajoissa

Jäsen- valtio	Raja-arvojen vaatimustenvastaisuus Raja-arvon ylittävät näytteet / näytteet yhteensä				Puutteelliset tiedot Mittaamatta jätetyt parametrit / yhteensä				Raportoin- nin myöhäs- tyminen (3)
	(1)				(2)				
	Bensiini		Diesel		Bensiini		Diesel		
	VV	Yht.	VV	Yht.	Ei mitattu	Yht.	Ei mitattu	Yht.	(kk)
FI	0	185	1	162	0	18	0	5	Ajoissa
FR	56	827	10	395	0	18	1	5	Ajoissa
DE	>7	417	1	305	0	18	0	5	<4
EL	0	250	0	120	0	18	0	5	<1
HU	0	120	0	120	0	18	0	5	Ajoissa
IE	15	144	1	126	0	18	0	5	Ajoissa
IT	2	200	0	200	1	18	0	5	<1
LV	0	438	0	674	0	18	0	5	Ajoissa
LT	0	101	>1	100	0	18	0	5	Ajoissa
LU	7	47	0	75	1	18	0	5	<1
MT	2	49	3	43	0	18	0	5	Ajoissa
NL	>2	100	>1	100	0	18	0	5	<5
PL	15	291	3	229	0	18	0	5	Ajoissa
PT	29	236	8	118	0	18	0	5	<1
RO	>5	360	11	210	0	18	0	5	<1
SK	0	168	7	137	0	18	0	5	Ajoissa
SI	0	149	0	181	0	18	0	5	Ajoissa
ES	6	520	0	264	0	18	0	5	<2
SE	0	553	0	620	6	18	0	5	Ajoissa
Yhdisty- nyt kuningas -kunta	5	2195	0	2428	2	18	0	5	Ajoissa
Jäsenvaltiot yhteensä		18	18		5		1		10

#	Sarake	Yksityiskohtaiset perustelut
---	--------	------------------------------

Jäsen- valtio	Raja-arvojen vaatimustenvastaisuus Raja-arvon ylittävät näytteet / näytteet yhteensä				Puutteelliset tiedot Mittaamatta jätetyt parametrit / yhteensä				Raportoin- nin myöhäs- tyminen (3)
	(1)				(2)				
	Bensiini		Diesel		Bensiini		Diesel		
	VV	Yht.	VV	Yht.	Ei mitattu	Yht.	Ei mitattu	Yht.	
									(kk)
(1)	Raja-arvojen vaatimustenvastaisuus (95 %:n luotettavuusrajat)				Jos tiedot ovat epätäydelliset, ei ole mahdollista vahvistaa, onko raja-arvoja noudatettu kaikissa näytteissä. Jos toimitetuista tiedoista ei ole käynyt ilmi, monessako näytteessä raja-arvo ylittyi, on käytetty merkkiä ’>’ osoittamaan, että raja-arvot ylittävien näytteiden määrä on vähimmäismäärä ja että todellinen määrä voi olla tätä suurempi.				
(2)	Puutteelliset tiedot				Joitakin parametreja varten on voitu ottaa pienempiä näytemääriä, mutta kutakin parametria varten on otettava näytteet, jotta polttoaineen laatu voidaan arvioida asianmukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi selvennettävä, koska näytetulokset on saatu ja esitettävä näytteiden tulokset.				
(3)	Raportoinnin myöhästyminen				Direktiivin 98/70/EY mukaan jäsenvaltioiden on toimitettava seurantatiedot kunkin vuoden kesäkuun 30. päivään mennessä.				

7. PÄÄTELMÄT

Polttoaineen laatu on voimakkaasti sidoksissa sekä hiilidioksidipäästöihin että muihin ilmanlaatuun vaikuttaviin päästöihin samoin kuin siihen, miten helposti ja millä hinnalla ajoneuvojen valmistajat voivat saavuttaa pilaavien aineiden ja kasvihuonekaasujen päästöraajat.

Polttoaineiden laadun seuranta vuodelta 2010 osoittaa, että direktiivissä 98/70/EY säädetty bensiniä ja dieselpolttoainetta koskevat laatuvaatimukset täyttyivät yleisesti ja että raja-arvojen ylityksiä tapahtui vain vähän. Jäsenvaltioiden asteittain käyttöön ottama standardi EN 14274 lisää polttoaineiden eri laatutekijöiden arviointia varten käytettävissä olevien tietojen yhdenmukaisuutta, ja jäsenvaltiot ovat tehneet työtä parantaakseen raportointivaatimuksia koskevaa ymmärtämystään.

Koska ylitykset ovat varsin harvinaisia ja useimmat jäsenvaltiot toteuttavat toimia säännösten vastaisten polttoaineiden vetämiseksi pois myynnistä, komissio ei ole tietoinen siitä, että nämä raja-arvojen ylitykset olisivat aiheuttaneet kielteisiä vaikutuksia ajoneuvojen päästöihin tai moottorin toimintaan. Komissio kehottaa kuitenkin jäsenvaltioita toteuttamaan edelleen toimia sääntöjen täysimääräisen noudattamisen varmistamiseksi, jotta tällaisia ongelmia ei esiinny tulevaisuudessakaan. Komissio kehottaa myös toimittamaan sille tiedot vaaditussa määräajassa.