



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 26.6.2013
COM(2013) 458 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**Kvaliteten på bensin och diesel som används för vägtransporter i Europeiska unionen:
Tionde årsrapporten
(Rapporteringsår 2011)**

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Kvaliteten på bensin och diesel som används för vägtransporter i Europeiska unionen: Tionde årsrapporten (Rapporteringsår 2011)

1. INLEDNING

Denna rapport innehåller en konsolidering av det elfte året av medlemsstaternas inlämnande enligt direktiv 98/70/EG¹ ("direktivet"), om kvaliteten på bensin och diesel i EU för 2011. Specifikationerna för bensin och diesel som säljs i EU ingår i direktivet: Det första trädde i kraft den 1 januari 2000, det andra den 1 januari 2005 och det tredje, som begränsade svavelhalten i alla fordonsbränslen i EU till 10 ppm, trädde i kraft den 1 januari 2009. Ytterligare krav anges i den europeiska standarden för system för övervakning av bränslekvalitet EN 14274:2003, som är ett krav från och med 2004 enligt direktiv 2003/17/EG. Medlemsstaterna måste enligt direktivet rapportera första gången före den 30 juni 2002 för föregående kalenderår (dvs. 2001).

I direktivet fastställs även att medlemsstaterna måste sammanfatta uppgifter om kvaliteten på de bränslen som sålts inom deras territorier och rapportera detta. Det ursprungliga rapporteringsformatet för detta anges i kommissionens beslut 2002/159/EG av den 18 februari 2002². Kraven i direktivet har ändrats i och med införandet av nya bränslespecifikationer och rapporteringskrav. Alla medlemsstater får en uppdaterad årlig rapporteringsmall för att säkerställa att alla relevanta detaljer tas med och göra det möjligt att utarbeta en bred analys för hela EU och jämföra denna med resultaten från systemet för övervakning av bränslekvaliteten. Denna mall följer rapporteringskraven som anges i kommissionens beslut 2002/159/EG och ses över och fastställs årligen av kommissionen. Under 2011, följde alla medlemsstater de bränslespecifikationer som kräver att fordonsbränslen ska innehålla lägre svavelhalter än 10 ppm. Dessutom har medlemsstaterna börjat rapportera om bränslen med tillsats av etanol, vilket är ett obligatoriskt rapporteringskrav från och med den 1 januari 2011 enligt ändring av direktiv 2009/30/EG.

Två medlemsstater (Polen och Tyskland) har inte lämnat sin rapport enligt den föreskrivna mallen. Nederländerna har inte använt sig av mallen i sin ursprungliga inlägga men införlivat den på begäran. Av de 27 årsrapporter (FQMS) inkom 21 inom tidsfristen för rapportering den 30 juni, 4 inkom mindre än en månad för sent. Två av de rapporter som inkom i tid behöver införlivas i standardmallen. Jämfört med 2009 och 2010 lämnas allt fler rapporter in i tid.

2. BRÄNSLEFÖRSÄLJNING I EUROPA

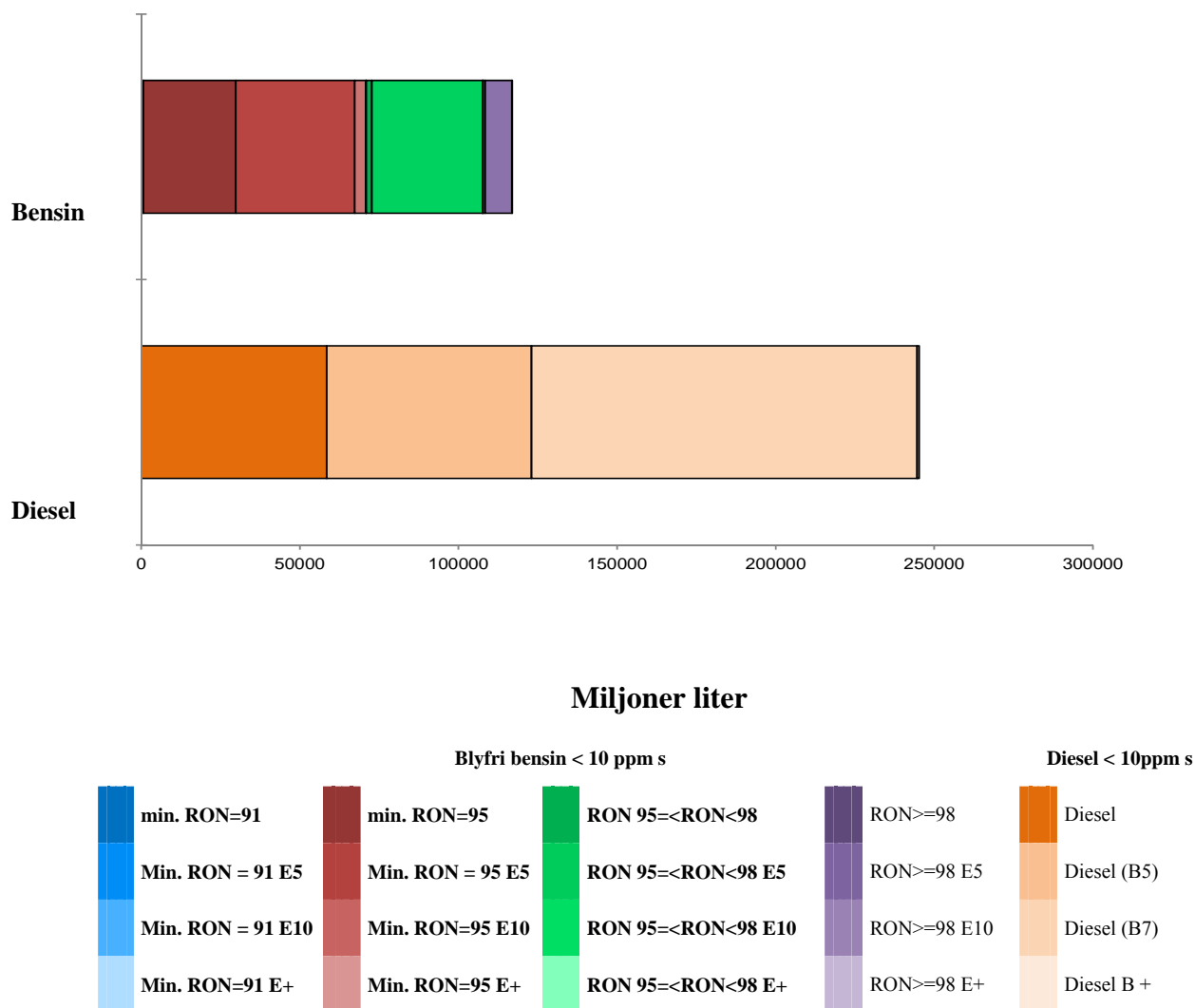
Under 2011 var bränsleförsäljningen i EU i kraftig obalans. Försäljningen av diesel uppgick till 245 227 miljoner liter jämfört med 116 893 miljoner liter kombinerade bensintyper.

¹ EGT L 350, 28.12.1998, s. 58.

² EGT L 53, 23.2.2002, s. 30.

När det gäller bensintyper fortsätter RON 91 att förlora sin marknadsandel och för närvarande säljs endast små mängder (2011 uppgick försäljningen till 645 miljoner liter). RON 98 uppgick till 9 196 miljoner liter medan RON 95 utgjorde majoriteten av bensinförsäljningen med 107 052 miljoner liter. När det gäller diesel, utgjorde kategori B7 merparten av försäljningen med 121 545 miljoner liter. Kategori B5 diesel och diesel säljs ungefär hälften så mycket var (64 523 och 58 498 miljoner liter). Diagram 1 nedan visar försäljningen av olika bränsletyper i hela Europa.

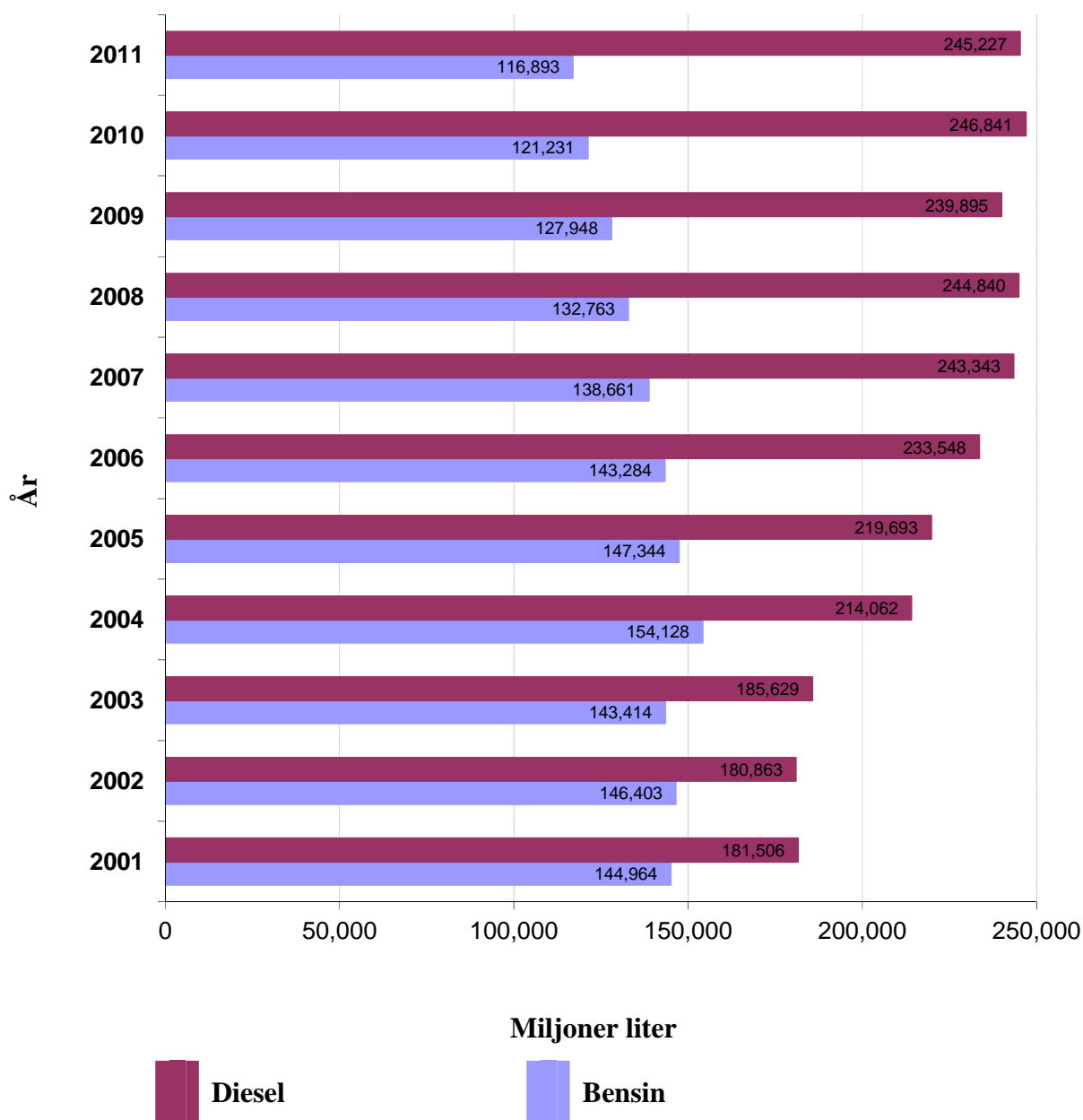
Diagram 1: EU:s bränsleförsäljning per bränsletyp under 2011



EU:s totala bränsleförsäljning under 2011 och tidigare år illustreras i diagram 2.

Bränsleförsäljningen under 2011 ligger på nästan samma nivå som under 2010, med en minskning av både bensin (minskning med 4 338 miljoner liter) och diesel (en minskning med 1 614 miljoner liter bränsle), vilket ger en sammanlagd total minskning med 5 952 miljoner liter sålda fordonsbränslen.

Diagram 2: Bränslevolymer som sålts inom EU 2001 – 2011



* Förutom Frankrike under 2003 - 2005, eftersom inga uppgifter lämnades. Förutom Luxemburg under 2007 - 2009 och Malta under 2006 och 2009, eftersom inga rapporter lämnades in. Dessutom utvidgades EU under 2004 och 2007 från 15 till 27 medlemsstater.

3. BRÄNSLETILLGÅNG 2011

En av de viktigaste uppgifterna för 2011 är att RON 91 nästan har försvunnit från marknaden och endast säljs i fyra länder (sammanlagt 645 miljoner liter). I tabell 1 visas distribution och mängder av bränsle som säljs i de 27 medlemsstaterna, per medlemsstat och bränsletyp.

Tabell 1: Försäljning per bränsletyp i EU-27 under 2011

| Bränsletyp | Försäljning av bensin | | | Försäljning av diesel | | |
|----------------------|-----------------------|----------------|------------------|-----------------------|------------------|---------------|
| | (miljoner liter) | | | (miljoner liter) | | |
| Medlemsstat | min. RON=91 | min. RON=95 | Min. RON = 98 | RON ≥98 | Bensin totalt | Diesel totalt |
| Österrike | 48 | - | 2 274 | 56 | 2 378 | 7 248 |
| Belgien | - | 1 405 | - | 355 | 1 760 | 8 738 |
| Bulgarien | - | 763 | 3 | 39 | 805 | 2 184 |
| Cypern | - | 473 | - | 38 | 511 | 391 |
| Tjeckien | 30 | 2 342 | - | 39 | 2,411 | 4 820 |
| Danmark | 390 | 1 596 | 2 | - | 1 988 | 3 249 |
| Estland | - | 387 | 20 | - | 407 | 678 |
| Finland | - | 1 035 | - | 1 127 | 2 162 | 2 872 |
| Frankrike | - | 8 397 | - | 1 988 | 10 385 | 40 327 |
| Tyskland | 177 | - | 23 100 | 3 261 | 26 538 | 39 417 |
| Grekland | - | 4 268 | 90 | 143 | 4 501 | 2 628 |
| Ungern | - | 1 651 | - | 42 | 1 693 | 3 293 |
| Irland | - | 1 856 | - | - | 1 856 | 2 675 |
| Italien ¹ | - | 11 678 | - | - | 11 678 | 30 231 |
| Lettland | - | - | 310 | 24 | 334 | 807 |
| Litauen | - | 336 | - | 7 | 343 | 1 225 |
| Luxemburg | - | 378 | - | 92 | 470 | 2 054 |
| Malta | - | - | 99 | - | 99 | 105 |
| Nederländerna | - | 5 625 | 71 | - | 5 696 | 7 783 |
| Polen | - | 4 964 | - | 412 | 5 376 | 14 905 |
| Portugal | - | - | 1 538 | 139 | 1 677 | 5 505 |
| Rumänien | - | - | 1 748 | 161 | 1 909 | 4 149 |
| Slovakien | - | 706 | - | 12 | 718 | 1 263 |

| | | | | | | |
|----------------|---|--------|-------|-----|--------|--------|
| Slovenien | - | - | 83 | 653 | 736 | 1 580 |
| Spanien | - | - | 6 559 | 608 | 7 167 | 26 712 |
| Sverige | - | 4 223 | 152 | - | 4 375 | 5 324 |
| Storbritannien | - | 18 157 | 763 | - | 18 920 | 25 064 |

1: De upplysningar som lämnats av Italien visar samma värde som rapporterades 2010. Det kan ifrågasättas om uppgifterna är korrekta.

Vissa allmänna tendenser kan noteras:

- Diesel dominerar marknaden i alla utom två av medlemsstaterna. I Grekland står försäljningen av bensin för 63,1 % av bränsleförsäljningen och 56,6 % i Cypern.
- Belgien, å andra sidan, är mest beroende av diesel, som dominerar den belgiska bränsleförsäljningen med 83,2 % marknadsandelar — den högsta andelen av alla medlemsstater.
- År 2011 var försäljningen högst i Tyskland, med sammanlagt 18,2 % av marknadsandelarna med en nationell blandning av 40,2 % bensin och 59,8 % diesel. Den näst största marknaden i EU var Frankrike som stod för 14,0 % av bränsleförsäljningen och med en nationell blandning av 20,5 % bensin och 79,5 % diesel, den tredje största var Storbritannien med en försäljning som uppgick till 12,1 % av de bränslen som säljs i EU, med en nationell blandning av 43 % bensin och 57 % diesel.
- Marknadspenetreringen för E10 är fortfarande låg och endast tre länder (Tyskland, Frankrike och Finland) säljer för närvarande E10.

4. ÖVERVAKNING AV BRÄNSLEKVALITETEN 2011

4.1. Beskrivning av system som används av olika medlemsstater

En antal olika metoder har använts vid inrättandet av system för övervakning av bränslekvalitet i hela EU, även om medlemsstaternas system närmar sig varandra från år till år. Metoderna varierar från provtagning baserad på den europeiska standarden 14274³, med provtagning vid ett antal återförsäljningsställen, till nationella system.

Direktivet tillåter alternativa övervakningssystem, om dessa garanterar ett resultat som är lika tillförlitligt som EN 14274. Kriterierna för att bedöma detta har inte fastställts än. Det är därför inte tydligt huruvida de befintliga system som inte baseras på EN 14274 uppfyller detta kriterium.

³ EN 14274:2003 – Motorbränslen – Fastställande av kvaliteten på motorbensin och diesel – Ett system för övervakning av bränslekvaliteter.

Under 2011 har de flesta medlemsstater lämnat ytterligare information om sitt val av system för uppföljning och kontroll (om detta skett med hjälp av en statistisk modell från EN 14274) eller har lämnat uppgifter om det nationella övervakningssystemet som tillämpats.

De 27 medlemsstaterna använde 2011 följande system för övervakning av bränslekvalitet:

- Fem medlemsstater har använt en statistisk modell A (från EN 14274) (Österrike, Finland, Grekland, Italien och Spanien).
- Fem medlemsstater har använt en statistisk modell B (från EN 14274) (Frankrike, Tyskland, Polen, Bulgarien och Rumänien).
- Nio medlemsstater har använt en statistisk modell C (från EN 14274) (Irland, Portugal, Cypern, Tjeckien, Estland, Ungern, Litauen, Slovakien och Slovenien).
- De återstående åtta medlemsstaterna har tillämpat ett nationellt övervakningssystem.

4.2. Provtagning och rapportering

En av huvudpunkterna i mätningen av bränslekvaliteten är provtagningen av bränslet. Denna provtagning ska ske i enlighet med bestämmelserna i EN 14274.

Denna standard anger antalet prover som ska tas och var de ska tas. Uppgifter om proverna ska lämnas i medlemsstaternas rapporter. I standarden specificeras det minimiantal prover per bränsletyp som ska tas under vinter- respektive sommarperioden. Tabell 2 innehåller en sammanfattning av de enskilda medlemsstaternas provtagning och rapportering 2011. När medlemsstaterna har använt en statistisk modell som anges i EN 14274 beräknas det totala minimiantalet prover som krävs, förutsatt att kravet på minimiantal prover är känt för respektive modell (A, B och C).

Tabell 2 innehåller också uppgifter om det totala antalet prover som tagits och provtagning på bensinstationer. Alla medlemsstater lämnade uppgifter om denna uppdelning 2011, utom Tyskland. Tyskland lämnade resultatet från provtagning inom två separata metoder, men uppgav inte hur många prover som tagits sammanlagt (vissa prover analyserades med hjälp av båda metoder, och vissa med endast en). Det är därför inte möjligt att avgöra hur mängden prover överensstämmer med den föreskrivna standarden. Enligt EN 14274 bör minimiantalet prover tas från tankningsstationer, vilket definieras som ”öppna återförsäljningsställen eller företagsinterna anläggningar för tankning av bränsle i motordrivna vägfordon”. För att kraven på minimiantalet prover ska vara uppfyllda bör således prover från distributionsterminaler eller raffinaderier tas utöver de som tas från bensinstationer.

Under 2011 har det skett en positiv förändring i medlemsstaterna när det gäller att förbättra systemet för övervakning av bränslekvalitet och urvalsprocesserna. Danmark, till exempel, tillämpar ett nytt system som ska stämma överens med kraven i direktivet.

Bristande efterlevnad hos enskilda prov av bensinstandard EN 228 har minskat under 2011 jämfört med 2010 och den bristande efterlevnaden för diesel gentemot EN 590 minskade också under 2011. Hela rapporten finns på GD Klimatpolitikens hemsida: *EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action*.

Tabell 2: Sammanfattning av medlemsstaternas provtagning och rapportering jämfört med kraven i direktiv 98/70/EG och den europeiska standarden EN 14274

| Medlemsstat | | Övervakningssystemets modell (1) | Storlek (2) | Separat för sommar och vinter? (3) | Prover per typ och per period (4) | Totalt antal prover som krävs (5) | | Antal prover som tagits (6) | | Antal prover som tagits på bensinstationer (7) | | Provtagning överensstämelse (8) | |
|-------------|----|----------------------------------|-------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------|-----------------------------|------|--|------|---------------------------------|-----|
| | | | | | | Ben | Dsl | Ben | Dsl | Ben | Dsl | Ben | Dsl |
| Österrike | AT | A | S | ✓ | 50 | 104 | 100 | 153 | 150 | 153 | 150 | ✓ | ✓ |
| Belgien | BE | N | S | ✓ | (50) | (200) | (100) | 2006 | 5325 | 2006 | 5325 | (✓) | (✓) |
| Bulgarien | BG | B | S | ✓ | 100 | 410 | 200 | 473 | 496 | 461 | 482 | ✓ | ✓ |
| Cypern | CY | C | S | ✓ | 50 | 108 | 100 | 233 | 140 | 233 | 140 | ✓ | ✓ |
| Tjeckien | CZ | C | S | ✓ | 50 | 102 | 104 | 944 | 955 | 944 | 1015 | ✓ | ✓ |
| Danmark | DK | N | S | ✓ | (50) | (200) | (100) | 41 | 21 | 41 | 9 | (×) | (×) |
| Estland | EE | C | S | ✓ | 50 | 104 | 100 | 350 | 210 | 350 | 210 | ✓ | ✓ |
| Finland | FI | A | S | ✓ | 50 | 200 | 100 | 224 | 126 | 224 | 126 | ✓ | ✓ |
| Frankrike | FR | B | L | ✓ | 200 | 800 | 400 | 487 | 420 | 395 | 420 | × | ✓ |
| Tyskland | DE | B | L | ✓ | 200 | 802 | 400 | 520 | 363 | 0 | 0 | × | × |
| Grekland | EL | A | S | ✓ | 50 | 106 | 100 | 112 | 100 | 33 | 20 | × | × |
| Ungern | HU | C | S | ✓ | 50 | 102 | 100 | 120 | 120 | 120 | 120 | ✓ | ✓ |
| Irland | IE | C | S | ✓ | 50 | 100 | 100 | 149 | 136 | 94 | 97 | × | × |
| Italien | IT | A | L | ✓ | 100 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | ✓ | ✓ |
| Lettland | LV | N | S | ✓ | (50) | (108) | (200) | 202 | 307 | 173 | 160 | (✓) | (✓) |
| Litauen | L | C | S | ✓ | 50 | 102 | 100 | 104 | 100 | 92 | 91 | × | × |

| Medlemsstat | T | Övervakningssystemets modell (1) | Storlek (2) | Separat för sommar och vinter? (3) | Prover per typ och per period (4) | Totalt antal prover som krävs (5) | | Antal prover som tagits (6) | | Antal prover som tagits på bensinstationer (7) | | Provtagningsöverensstämmelse (8) | |
|---------------|----|----------------------------------|-------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------|-----------------------------|------|--|-----|----------------------------------|-----|
| | | | | | | Ben | Dsl | Ben | Dsl | Ben | Dsl | Ben | Dsl |
| Luxemburg | LU | N | S | ✓ | (50) | (200) | (100) | 89 | 98 | 81 | 98 | (×) | (×) |
| Malta | MT | N | S | ✓ | (50) | (100) | (100) | 32 | 27 | 21 | 18 | (×) | (×) |
| Nederländerna | NL | N | S | ✓ | (50) | (100) | (100) | 100 | 100 | 100 | 100 | (✓) | (✓) |
| Polen | PL | B | S | ✓ | 200 | 216 | 206 | 265 | 295 | 265 | 295 | ✓ | ✓ |
| Portugal | PT | C | S | ✓ | 50 | 108 | 100 | 254 | 122 | 200 | 100 | ✓ | ✓ |
| Rumänien | RO | B | S | ✓ | 100 | 216 | 200 | 224 | 222 | 224 | 222 | ✓ | ✓ |
| Slovakien | SK | C | S | ✓ | 50 | 102 | 100 | 155 | 123 | 155 | 123 | ✓ | ✓ |
| Slovenien | SI | C | S | ✓ | 50 | 200 | 100 | 145 | 178 | 142 | 115 | × | ✓ |
| Spanien | ES | A | L | ✓ | 100 | 216 | 200 | 634 | 330 | 0 | 0 | × | × |
| Sverige | SE | N | S | ✓ | (50) | (104) | (100) | 672 | 756 | 0 | 0 | (×) | (×) |
| UK | UK | N | L | ✓ | (100) | (208) | (200) | 1369 | 2298 | 68 | 65 | (×) | (×) |

| # | Kolumn | Anmärkning |
|-----|------------------------------|---|
| (1) | Övervakningssystemets modell | N = nationellt system för övervakning av bränslekvalitet (FQMS) A = EN 14274 statistisk modell A B = EN 14274 statistisk modell B C = EN 14274 statistisk modell C |
| (2) | Storlek landets storlek | S = litet (total försäljning av bränsle för vägfordon < 15 miljoner ton/år) |

| | | |
|-----|---|---|
| | | L = stor (total försäljning av bränsle för vägfordon > 15 miljoner ton/år) |
| (3) | Separat rapportering för sommar och vinter? | ✓ Separat rapportering för sommar och vinter × anger endast rapportering av provtagningsresultat för ett helt år. |
| (4) | Prov per typ och period | EN 14274: Gäller lägre provtagningskrav för typer som utgör mindre än 10 % av den totala försäljningen. För medlemsstater som använder ett nationellt system för övervakning av bränsle kvalitet, visas uppskattat motsvarande minimiantal prov (baserat på bränsleförsäljning) inom parentes (). |
| (5) | Totalt antal prover som krävs | Beräkning av EN 14274-stickprov som krävs totalt enligt modell i det nationella systemet för övervakning av bränsle kvalitet och landets storlek. Det minimiantal prov som krävs ska tas ur tankningsstationernas användningsställe. För medlemsstater som använder ett nationellt system, visas uppskattad motsvarande minimiantalet prov (baserat på bränsleförsäljning) inom parentes (). |
| (6) | Tagna prover | Det totala antalet prover som tas per bränsletyp på alla platser (bensinstationer, distributionsterminaler eller raffinaderier). |
| (7) | Prover som tagits på bensinstationer | Det totala antalet prover som tagits vid bensinstationer, öppna återförsäljningsställen eller företagsinterna anläggningar. Detta tas upp separat i den standardiserade rapporteringsmallen. Om prover som tagits vid bensinstationer inte matchar de sammanlagda proverna som tagits beror detta på skillnader i den ursprungliga rapporten som lämnats in (särskilt Frankrike och Tjeckien, där prover som tagits vid bensinstationer är större än övriga prov). |
| (8) | Provens överensstämmelse | ✓ Anger överensstämmelse med krav på antal prover enligt EN 14274 och × anger icke-överensstämmelse. Observera att detta visar på en övergripande efterlevnad vad gäller alla bränslekategorier. Se medlemsstaternas rapport om provtagnings överensstämmelse för varje bränslekategori individuellt. För medlemsstater som använder ett nationellt system för övervakning av bränsle kvalitet visas den beräknade överensstämmelsen med EN 14274 inom parentes (). Om medlemsstaterna inte har angett en uppdelning av provtagningsplatsen, är det inte möjligt att bedöma provtagnings överensstämmelse. |
| | Ben | Bensin |
| | Dsl | Diesel |

5. ÖVERENSSTÄMMELSE MED GRÄNSVÄRDENA ENLIGT DIREKTIVET

5.1. Rapportering avseende bensin

De flesta medlemsstaterna lämnade fullständiga uppgifter om bensinprovernas överensstämmelse med kraven under 2011. För att fastställa överensstämmelsen är det nödvändigt att veta vilken testmetod som har använts för parametrarna (eftersom reproducerbarhet och toleransnivåer skiljer sig beroende på testmetod). Medlemsstaterna bör använda rapporteringsmallen när de lämnar dessa uppgifter. Även om denna del av rapporteringen inte är obligatorisk, är den viktig för att fastställa graden av överensstämmelse.

De parametrar som 2011 oftast konstaterades inte uppfylla specifikationerna inom EU var följande:

- Gränsvärdet för ångtrycket sommartid överskreds 106 gånger under 2011. Det blir emellertid allt tydligare att ett för högt ångtryck i många fall beror på bränsleblandningar när leverantörerna byter från sommarbränsle till vinterbränsle och tvärtom.
- Antalet prover för research/motoroktantal (RON/MON), som inte uppfyllde specifikationerna 2011 uppgick till 38.

Vissa medlemsstater har inte lämnat fullständiga uppgifter om prover som visade sig ligga över gränsvärdena.

5.2. Rapportering om diesel

Vissa medlemsstater har inte lämnat fullständiga uppgifter om prover som visade sig ligga över gränsvärdena. Av de sex parametrar som krävs för provtagning av diesel under 2011 följde följande inte specifikationerna:

- Den maximala svavelhalten på 10 ppm överskreds i sammanlagt 126 prover. Den genomsnittliga svavelhalten för alla medlemsstater ligger emellertid på 5,8 ppm och är således lägre än den obligatoriska gränsen på 10 ppm.
- Sammanlagt följde 19 prover som analyserats för destilleringsgränser inte specifikationen.

5.3. Sammanfattning

Tabell 3 sammanfattar medlemsstaternas efterlevnad av direktivet för 2011 i fråga om rapporteringen av analysresultaten av prov mot toleransgränserna samt rapporternas format och innehåll. Genom ändring av direktivet har en punkt införts där det anges att *“Medlemsstaterna skall fastställa påföljderna för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv. De fastställda påföljderna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.”* Vissa medlemsstater har angett vilka åtgärder och påföljder de nationella myndigheterna har vidtagit när prover inte uppfyllt specifikationerna. Dessa och andra anmärkningar relevanta för medlemsstaternas övervakningssystem har belysts, även mer ingående, i den delen av denna rapport som handlar om enskilda medlemsstater.

Av de 10 257 bensinprover som testades 2011 konstaterades 211 ligga utanför toleransgränserna för en eller flera parametrar, vilket innebär bristande överensstämmelse för 2,0 % av proverna. Av 13 718 prov som analyserats för de sex obligatoriska parametrarna för diesel under år 2011 uppfyllde 203 inte angivna gränsvärden, vilket motsvarar 1,5 % av alla prover som rapporterades.

Andelen prover som konstateras inte uppfylla specifikationerna är beroende av antalet prover som tas, vilket (i respektive medlemsstat) bör vara beroende av mängden bränsle som säljs och leveranskällorna. Eftersom medlemsstater använder nationella system som kanske inte kan påvisa överensstämmelse med de statistiska modellerna A, B eller C och har använt

statistiska modeller som förmodligen inte är den lämpligaste, är det nödvändigt att också beakta överträdelser inom EU i förhållande till volymprocent och antalet prov.

Tabell 3: Sammanfattning av medlemsstaternas överensstämmelse för 2011 års rapportering

| Medlem sstat | Bristande överensstämmelse med gränsvärden | | | | Ofullständig rapportering | | | | Förse- nade rapporter |
|--------------------------|---|--------------------------|--------|-------------------|--|-------------------|--------|-----------|-----------------------------|
| | Bristande överensstämmelse prov (NC) / prov totalt | | | | Antal parametrar som inte mätts/totalt antal parametrar | | | | |
| | (1) | | (2) | | (3) | | | | |
| | Bensin | | Diesel | | Bensin | | Diesel | | |
| Uppfyller inte kraven | Totalt | Uppfyller inte kraven | Totalt | Har inte mätts | Totalt | Har inte mätts | Totalt | (månader) | |
| AT | 6 | 153 | 8 | 150 | 0 | 19 | 0 | 6 | <1 månad |
| BE | 70 | 2 006 | 89 | 5 325 | 1 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| BG | 27 | 473 | 19 | 496 | 5 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| CY | 21 | 233 | 6 | 140 | 0 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| CZ | 22 | 944 | 19 | 955 | 0 | 19 | 1 | 6 | I tid |
| DK | 0 | 41 | 0 | 21 | 0 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| EE | 9 | 350 | 0 | 210 | 0 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| FI | 1 | 224 | 0 | 126 | 1 | 19 | 1 | 6 | I tid |
| FR | 17 | 487 | 39 | 420 | 0 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| DE | 3 | 520 | 7 | 363 | 1 | 19 | 0 | 6 | < 2 månader |
| EL | 0 | 112 | 0 | 100 | 1 | 19 | 0 | 6 | <1 månad |
| HU | 4 | 120 | 1 | 120 | 1 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| IE | 1 | 149 | 1 | 136 | 0 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| IT | 0 | 200 | 0 | 200 | 7 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| LV | 0 | 202 | 0 | 307 | 0 | 19 | 0 | 6 | <1 månad |
| LT | 0 | 104 | 0 | 100 | 1 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| LU | 5 | 89 | 1 | 98 | 1 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| MT | 5 | 32 | 3 | 27 | 1 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| NL | 0 | 100 | 0 | 100 | 1 | 19 | 1 | 6 | I tid |

| Medlemsstat | Bristande överensstämmelse med gränsvärden | | | | Ofullständig rapportering | | | | Försenade rapporter |
|--------------|--|--------|-----------------------|--------|---|--------|----------------|--------|---------------------|
| | Bristande överensstämmelse prov (NC) / prov totalt | | | | Antal parametrar som inte mätts/totalt antal parametrar | | | | |
| | Bensin | | Diesel | | Bensin | | Diesel | | |
| | Uppfyller inte kraven | Totalt | Uppfyller inte kraven | Totalt | Har inte mätts | Totalt | Har inte mätts | Totalt | (månader) |
| PL | 5 | 265 | 2 | 295 | 1 | 19 | 2 | 6 | I tid |
| PT | 5 | 254 | 2 | 122 | 0 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| RO | 1 | 224 | 0 | 222 | 1 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| SK | 3 | 155 | 4 | 123 | 1 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| SI | 0 | 145 | 2 | 178 | 1 | 19 | 1 | 6 | I tid |
| ES | 0 | 634 | 0 | 330 | 0 | 19 | 0 | 6 | <1 månad |
| SE | 1 | 672 | 0 | 756 | 8 | 19 | 1 | 6 | I tid |
| UK | 5 | 1369 | 0 | 2298 | 0 | 19 | 0 | 6 | I tid |
| Antal länder | | | | | | | | | 27 |

- (1) Bristande överensstämmelse med gränsvärden
(95-procentig säkerhet) Där de rapporterade uppgifterna är ofullständiga går det inte att fastställa huruvida alla prover uppfyller gränsvärdena. I de fall där man inte med hjälp av uppgifterna har kunnat fastställa antalet prover som överskrider gränsvärdena, indikerar tecknet > att antalet prover som överskrider gränsvärdena är ett minimiantal och kan vara högre.
- (2) Ofullständig rapportering För vissa parametrar får ett färre antal prover tas. För alla parametrar bör antalet prover emellertid vara tillräckligt för att korrekt bedöma bränslekvaliteten. Medlemsstaterna bör ange när provresultat erhållits och lämna uppgifter om provresultaten.
- (3) Försenade rapporter I direktiv 98/70/EG anges att medlemsstaterna bör lämna in sina övervakningsrapporter senast den 30 juni varje år.

En annan viktig del av bedömningen av bränslekvalitet som släpps ut på marknaden i varje medlemsstat är överensstämmelsen med särskilda parametrar som behöver kontrolleras. Det finns i dag en avvikelse i vissa medlemsstater i detta avseende. I tabellen i den fullständiga rapporten för 2011 som avser antalet parametrar som inte rapporterats av medlemsstaterna för varje bränslekategori, i EU:s övergripande övervakning av bränslekvaliteten —

sammanfattande rapport för 2011 — slutrapport till Europeiska kommissionen GD Klimatpolitik, anges per medlemsstat hur många parametrar som inte mätts.

Även om man tar hänsyn till att denna situation inte utgör ett problem för bedömning av den samlade bränslekvaliteten i Europa, måste situationen förbättras under 2012.

6. SLUTSATSER

Bränslekvaliteten har ett starkt samband med både koldioxidutsläpp och luftkvalitet. Den påverkar också hur lätt och till vilka kostnader fordonstillverkarna kan klara gränserna för utsläpp av föroreningar och växthusgaser.

Övervakningen av bränslekvaliteten 2011 visar att specifikationerna för bensin och diesel i direktiv 98/70/EG i allmänhet är uppfyllda. Mycket få överträdelser upptäcktes.

En översyn av standarden EN 14274 kommer förtydliga situationen för medlemsstaterna, vilket kommer att leda till ökad samstämmighet mellan uppgifterna för bedömningen av olika bränslekvalitetsparametrar.

Det finns också en erkänd vilja hos medlemsstaterna att anstränga sig för att förbättra deras insikter i rapporteringskraven och systemet för övervakning av bränslekvalitet.

Det är relativt sällsynt att gränsvärdena överskrids och de flesta medlemsstaterna vidtar åtgärder för att se till att bränsle som inte uppfyller kraven tas bort från marknaden. Kommissionen har därför inte noterat några negativa effekter på fordonsutsläpp eller motorfunktioner till följd av för höga värden. Kommissionen uppmanar emellertid medlemsstaterna att fortsätta vidta åtgärder för att uppfylla kraven, så att sådana problem inte uppstår i framtiden.