



Bruxelles, den 26.6.2013  
COM(2013) 458 final

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

**Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union:  
Tiende årsrapport  
(Rapporteringsår 2011)**

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## Kvaliteten af benzin og diesellole til brug for vejtransport i Den Europæiske Union: Tiende årsrapport (Rapporteringsår 2011)

### 1. INDLEDNING

I denne rapport konsolideres det ellefte år af medlemsstaternes forelæggelser i henhold til direktiv 98/70/EF<sup>1</sup> ("direktivet") med et sammendrag af kvaliteten af benzin og diesellole i EU i 2011. Direktivet indeholder specifikationer for den benzin og diesel, som sælges i EU: Den første specifikation trådte i kraft den 1. januar 2000, den anden den 1. januar 2005 og den tredje den 1. januar 2009. Sidstnævnte begrænsede svovlindholdet i alt motorbrændstof i EU til 10 ppm. Der er fastsat yderligere krav i den europæiske standard for overvågningssystemer for brændstofkvalitet ("FQMS"), EN 14274:2003, som medlemsstaterne i henhold til direktiv 2003/17/EF har været forpligtet til at anvende siden 2004. I henhold til direktiv 98/70/EF skulle medlemsstaterne første gang fremsende en rapport inden den 30. juni 2002 for det foregående kalenderår (dvs. 2001).

Direktivet fastlægger også, at medlemsstaterne skal forelægge sammenfattende rapporter om kvaliteten af de brændstoffer, der sælges i de respektive lande. Det oprindelige rapporteringsformat for dette blev fastlagt i Kommissionens beslutning 2002/159/EF af 18. februar 2002<sup>2</sup>. Direktivets krav har ændret sig med indførelsen af nye brændstofs specifikationer og rapporteringskrav. Alle medlemsstater modtager årligt en opdateret rapporteringsskabelon for at sikre, at alle relevante detaljer medtages, så der kan foretages en analyse og sammenligning af resultaterne af overvågningen af brændstofkvaliteten for hele Europa. Denne skabelon følger rapporteringskravene i Kommissionens beslutning 2002/159/EF og revideres og vedtages årligt af Kommissionen. I 2011 har alle medlemsstater opfyldt brændstofs specifikationerne, ifølge hvilke motorbrændstof skal have et svovlindhold på mindre end 10 ppm. Derudover er medlemsstaterne begyndt at rapportere om brændstof med tilsat ethanol, hvilket er et obligatorisk rapporteringskrav fra den 1. januar 2011 i henhold til direktiv 2009/30/EF om ændring af direktivet.

To medlemsstater (Polen og Tyskland) har ikke udarbejdet deres rapport efter den fremsendte skabelon. Nederlandene benyttede heller ikke skabelonen i den oprindelige rapport, men omarbejdede rapporten til skabelonformat på anmodning. Af de 27 årlige FQMS-rapporter blev 21 modtaget inden for rapporteringsfristen den 30. juni, fire blev modtaget mindre end en måned for sent, og to blev forelagt til tiden, men skulle overføres til standardskabelonen. Dette er en klar forbedring i forelæggelsen af rapporter, som er modtaget inden for fristen, sammenlignet med 2010 og 2009.

---

<sup>1</sup> EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58.

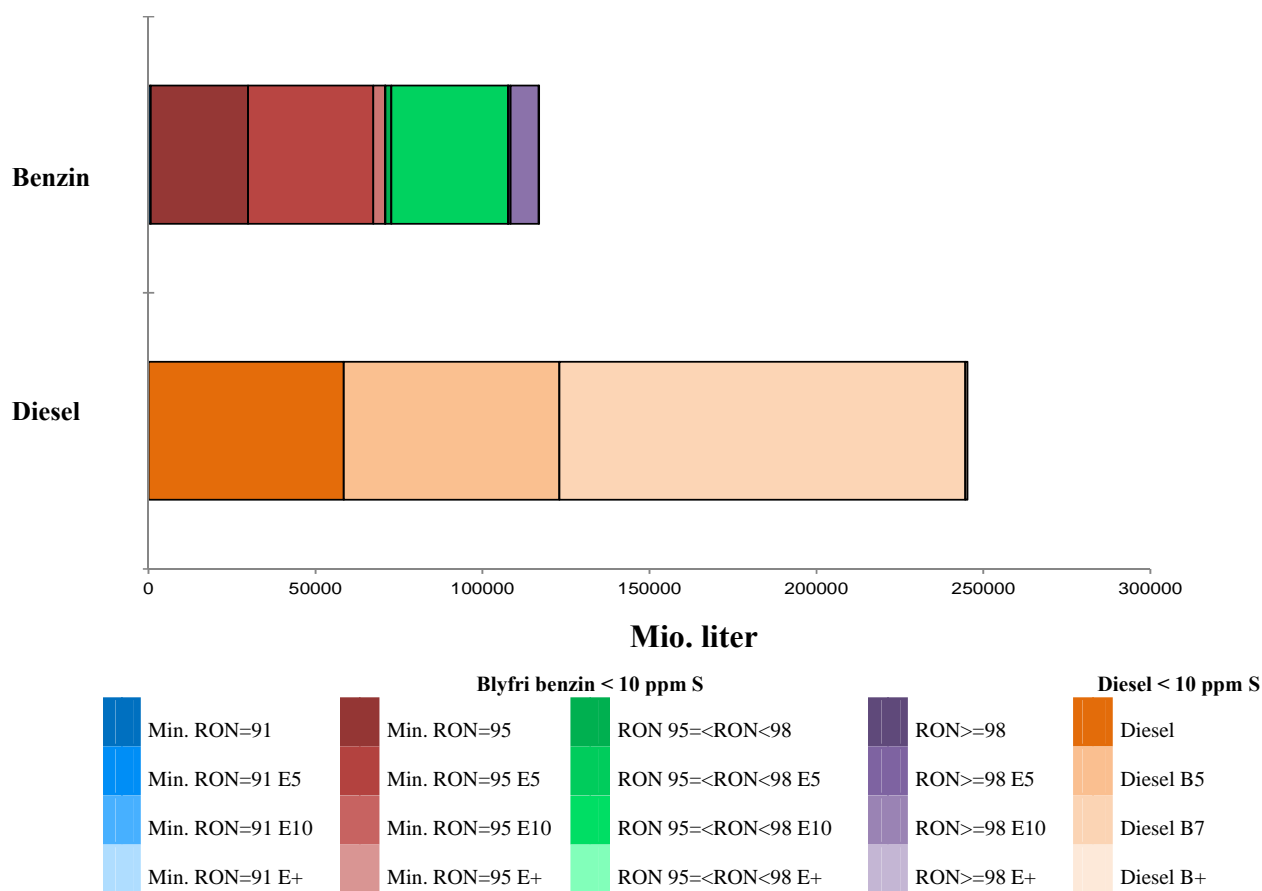
<sup>2</sup> EFT L 53 af 23.2.2002, s. 30.

## 2. BRÆNDSTOFSALGET I EUROPA

Brændstofsalg i EU hældte i 2011 klart til dieselsiden med 245 227 mio. liter solgt diesel sammenlignet med et samlet salg på 116 893 mio. liter benzin af forskellige kvaliteter.

Af benzinkvaliteterne taber RON 91 fortsat markedsandele og sælges aktuelt kun i små mængder med et salg i 2011 på 645 mio. liter. Der blev solgt i alt 9 196 mio. liter RON 98, mens RON 95 udgjorde størstedelen af benzinsalget med 107 052 mio. liter. Af dieselkvaliteterne stod B7 for størstedelen af salget med 121 545 mio. liter. Salget af B5-diesel og diesel udgjorde hver ca. halvdelen af dette (henholdsvis 64 523 og 58 498 mio. liter). Figur 1 nedenfor viser salget af de forskellige brændstoftyper i Europa fordelt på type.

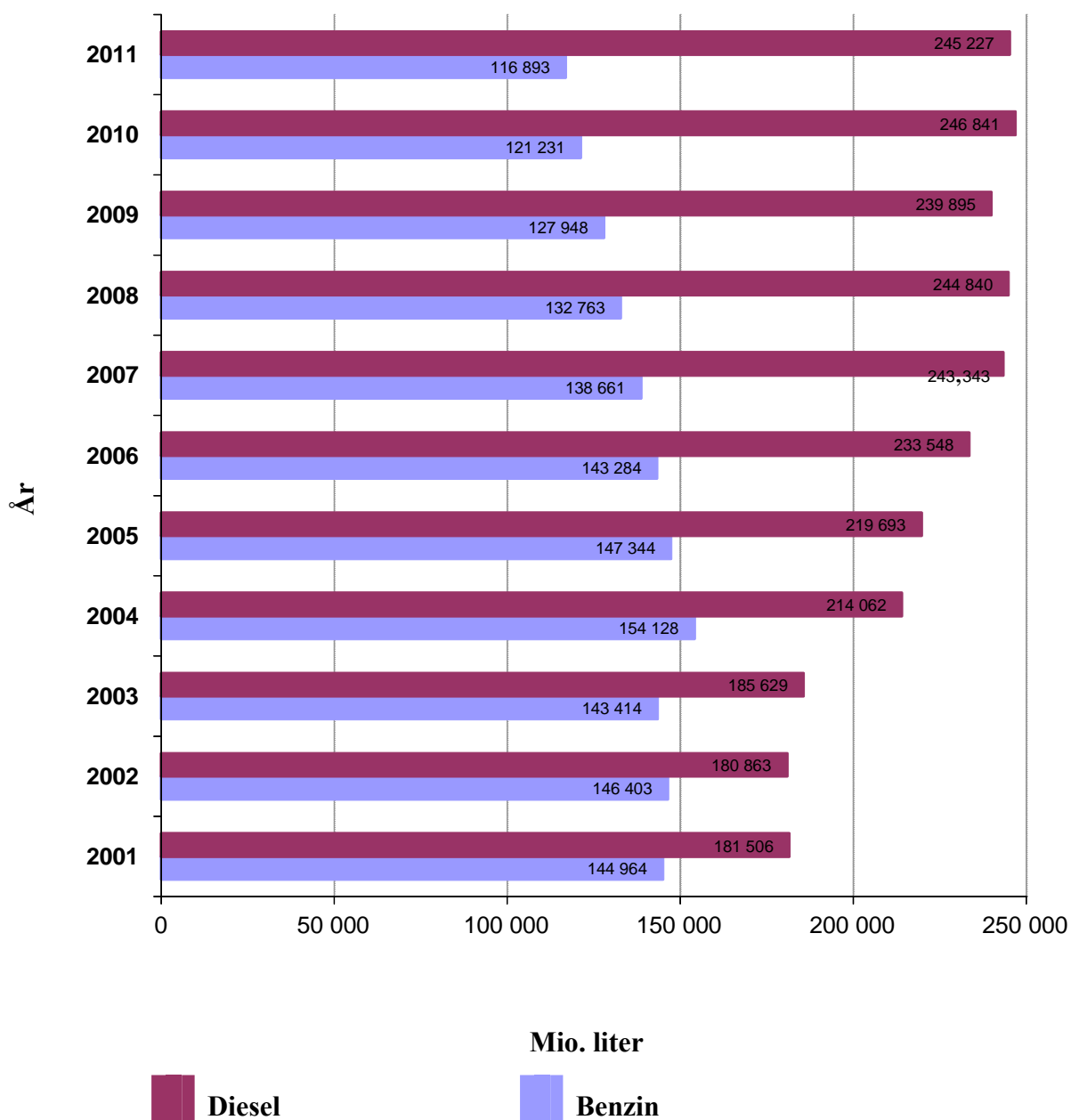
**Figur 1: Brændstofsalg i EU fordelt på brændstoftype i 2011**



Det samlede brændstofsalg i EU i 2011 og tidligere år er illustreret i figur 2.

Brændstofsalg i 2011 svarede til salget i 2010 med et fald i salget af både benzin (reduktion på 4 338 mio. liter) og diesel (reduktion på 1 614 mio. liter), hvilket medførte et overordnet samlet fald på 5 952 mio. liter solgt motorbrændstof.

**Figur 2: Salg af brændstof i EU fordelt på type 2001 – 2011**



\*Eksklusive Frankrig i 2003-2005, hvor der ikke blev forelagt rapporter. Eksklusive Luxembourg i 2007-2009 og Malta i 2006 og 2009, hvor der ikke blev forelagt rapporter. Derudover blev EU udvidet i 2004, 2007 fra 15 til 27 medlemsstater.

### 3. BRÆNDSTOFUDBUD 2011

En af de vigtigste konstateringer i 2011 er, at RON 91 næsten er forsvundet fra markedet med et samlet salg i blot fire lande på 645 mio. liter. Tabel 1 viser fordelingen og mængden af solgt brændstof i EU27 fordelt på medlemsstat og brændstoftype.

**Tabel 1: Brændstofsalg efter type i EU-27 i 2011**

Brændstoftype	Benzinsalg (millioner liter)			Dieselsalg (millioner liter)		
	min. RON=91	min. RON=95	min. RON=98	RON ≥98	Benzin i alt	Diesel i alt
Østrig	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
Tjekkiet	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
Frankrig	-	8 397	-	1 988	10 385	40 327
Tyskland	177	-	23 100	3 261	26 538	39 417
Grækenland	-	4 268	90	143	4 501	2 628
Ungarn	-	1 651	-	42	1 693	3 293
Irland	-	1 856	-	-	1 856	2 675
Italien <sup>1</sup>	-	11 678	-	-	11 678	30 231
Letland	-	-	310	24	334	807
Litauen	-	336	-	7	343	1 225
Luxembourg	-	378	-	92	470	2 054
Malta	-	-	99	-	99	105
Nederlandene	-	5 625	71	-	5 696	7 783
Polen	-	4 964	-	412	5 376	14 905
Portugal	-	-	1 538	139	1 677	5 505
Rumænien	-	-	1 748	161	1 909	4 149
Slovakiet	-	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
UK	-	18 157	763	-	18 920	25 064

*1: Dataene fra Italien viser samme værdi, som blev rapporteret i 2010, hvilket kan så tvivl om, hvorvidt de er korrekte.*

Der kan udledes nogle generelle overvejelser:

- Diesel dominerer markedet i alle medlemsstater med undtagelse af to, idet benzin udgør 63,1 % af det græske brændstofsalg og 56,6 % af det cypriotiske brændstofsalg.
- Belgien viser på den anden side den største afhængighed af diesel, idet diesel dominerer det belgiske brændstofsalg med en markedsandel på 83,2 % – den højeste andel i samtlige medlemsstater.
- Det største brændstofsalg i 2011 fandt sted i Tyskland, der tegnede sig for i alt 18,2 % af salget i EU, med et nationalt forhold mellem benzin- og dieselsalget på 40,2 % for benzin og 59,8 % for diesel. Det næststørste marked i EU var Frankrig med en andel på 14,0 % af brændstofsalget, hvor salget af benzin og diesel på nationalt plan udgjorde henholdsvis 20,5 % og 79,5 %. Det tredjestørste EU-marked var Det Forenede Kongerige med en samlet andel på 12,1 % af brændstofsalget i EU og et nationalt forhold på 43 % benzin og 57 % diesel.
- E10 har fortsat en lav markedspenetration, da det i dag kun sælges i tre lande (Tyskland, Frankrig og Finland).

#### **4. OVERVÅGNING AF BRÆNDSTOFKVALITETEN 2011**

##### **4.1. Beskrivelse af de forskellige medlemsstaters systemer**

Der er benyttet en række forskellige foranstaltninger til at gennemføre FQMS i EU, selv om medlemsstaterne bliver en smule mere konsekvente for hvert år. Foranstaltningerne rækker lige fra systemer, der bygger på den europæiske standard EN 14274<sup>3</sup>, og hvor der udtages prøver fra en række tankstationer, til nationale systemer.

Direktivet kan give mulighed for alternative overvågningssystemer, forudsat at sådanne systemer sikrer, at resultaterne har en pålidelighed svarende til EN 14274, selv om kriterierne for at vurdere dette ikke er angivet. Det er derfor uklart, om de eksisterende systemer, som ikke er baseret på EN 14274, opfylder dette kriterium.

I 2011 har størstedelen af medlemsstaterne forelagt yderligere oplysninger om deres valg af overvågningssystem (ved brug af en statistisk model fra EN 14274) eller har indgivet oplysninger om valg af nationalt overvågningssystem.

Af de 27 medlemsstaters overvågningssystemer for brændstofkvalitet i 2011 har:

- fem valgt at bruge statistisk model A i EN 14274 (Østrig, Finland, Grækenland, Italien og Spanien)

---

<sup>3</sup> EN 14274:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselkvalitet - Overvågningssystem for brændstofkvalitet (FQMS).

- fem valgt at bruge statistisk model B i EN 14274 (Frankrig, Tyskland, Polen, Bulgarien og Rumænien)
- ni valgt at bruge statistisk model C i EN 14274 (Irland, Portugal, Cypern, Tjekkiet, Estland, Ungarn, Litauen, Slovakiet og Slovenien), og
- de resterende otte har valgt at bruge et nationalt overvågningssystem

#### 4.2. Prøveudtagning og rapportering

Et af de vigtigste punkter i målingen af brændstofkvalitet er, hvordan der udtages prøver af brændstoffet. Denne prøveudtagning skal ske i overensstemmelse med kravene i EN 14274.

I denne standard anføres det, hvor mange prøver medlemsstaterne skal udtage og rapportere i deres brændstofkvalitetsrapporter, samt hvor de skal udtages. Standarden specificerer endvidere det mindste antal prøver, der skal udtages for hver enkelt brændstofkvalitet i vinterhalvåret og i sommerhalvåret. I tabel 2 findes en opdeling af de enkelte medlemsstaters prøveudtagning og rapportering i 2011. Det samlede krævede minimumsantal prøver er beregnet, hvor medlemsstaten har anvendt en statistisk model som skitseret i EN 14274, da kravet til minimumsantallet af prøver er kendt for hver model (A, B og C).

Tabel 2 indeholder også en opdeling af det samlede antal udtagne prøver og prøveudtagningen på tankstationer. Alle medlemsstater fremsendte denne opdeling i 2011 bortset fra Tyskland. Tyskland forelagde resultater fra prøver udtaget med to forskellige metoder, men anførte ikke det samlede antal udtagne prøver (eftersom visse prøver blev testet med begge metoder og andre kun med den ene), og det er derfor ikke muligt at fastslå, om de opfylder kravet om antal prøver. EN 14274 specificerer, at minimumskravet til prøveudtagning skal opfyldes ved, at der udtages prøver fra brændstofsalssteder – som defineres som "*detailudsalgssteder, hvor der fyldes motorbrændstof på vejretøjer*". Derfor skal eventuelle prøver, der udtages fra distributionsterminaler eller raffinaderier, udtages som supplement til de prøver, der udtages fra tankstationer, for at minimumskravene til prøveudtagning er opfyldt.

Der er i 2011 en positiv ændring i medlemsstaternes forbedring af FQMS og deres prøveudtagningsproces, f.eks. i Danmark, som gennemfører et nyt system for at opfylde direktivets krav.

Individuelle prøvers manglende overholdelse af benzinstandard EN 228 er faldet i 2011 sammenlignet med 2010, idet den manglende overholdelse for diesel af EN 590 også er faldet i 2011. Den komplette rapport kan findes i "*EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action*", som kan findes på GD Klimas websted.

**Tabel 2: Sammenlægning af medlemsstaternes prøveudtagning og rapportering i tilknytning til kravene i direktiv 98/70/EF og den europæiske standard EN 14274**

Medlemsstat	FQMS-model (1)	Størrelse (2)	Særskilt S&V? (3)	Antal prøver pr. kvalitet og pr. periode (4)	Samlet antal krævede prøver (5)		Udtagne prøver (6)		Prøver udtaget på tankstationer (7)		Prøvernes overholdelse (8)		
					Ben	Dsl	Ben	Dsl	Ben	Dsl	Ben	Dsl	
Østrig	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	✓	✓
Tjekkiet	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	✓	✓
Frankrig	FR	B	L	✓	200	800	400	487	420	395	420	×	✓
Tyskland	DE	B	L	✓	200	802	400	520	363	0	0	×	×
Grækenland	EL	A	S	✓	50	106	100	112	100	33	20	×	×
Ungarn	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	✓	✓
Letland	LV	N	S	✓	(50)	(108)	(200)	202	307	173	160	(✓)	(✓)
Litauen	LT	C	S	✓	50	102	100	104	100	92	91	×	×
Luxembourg	LU	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	89	98	81	98	(×)	(×)
Malta	MT	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	32	27	21	18	(×)	(×)
Nederlande	NL	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	100	100	100	100	(✓)	(✓)



Medlemsstat		FQMS-model (1)	Størrelse (2)	Særskilt S&V? (3)	Antal prøver pr. kvalitet og pr. periode (4)	Samlet antal krævede prøver (5)		Udtagne prøver (6)		Prøver udtaget på tankstationer (7)		Prøvernes overholdelse (8)	
						Ben	Dsl	Ben	Dsl	Ben	Dsl	Ben	Dsl
Polen	PL	B	S	✓	200	216	206	265	295	265	295	✓	✓
Portugal	PT	C	S	✓	50	108	100	254	122	200	100	✓	✓
Rumænien	RO	B	S	✓	100	216	200	224	222	224	222	✓	✓
Slovakiet	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	(×)	(×)

#	Kolonne	Forklarende noter
(1)	FQMS-model	N = Det nationale overvågningssystem for brændstofkvalitet (FQMS) A = EN 14274 statistisk model A B = EN 14274 statistisk model B C = EN 14274 statistisk model C
(2)	Størrelse – landets størrelse	S = lille (samlet salg af motorbrændstof < 15 mio. tons p.a.) L = stor (samlet salg af motorbrændstof > 15 mio. tons p.a.)
(3)	Særskilt S&V?	✓ Særskilt sommer- og vinterrapportering. × angiver, at der kun rapporteres prøveresultater for hele året.
(4)	Antal prøver pr. kvalitet og pr. periode	EN 14274: Kravene til prøveudtagning er mindre for kvaliteter, der står for mindre end 10 % af det samlede salg. For medlemsstater, der bruger et nationalt FQMS, vises de skønnede tilsvarende minimumsantal af prøver (baseret på brændstofsalg) i parenteser ().
(5)	Samlet antal krævede prøver	Beregning af det samlede minimumsantal af krævede prøver i EN 14274 ifølge en FQM-model og landets størrelse. Det krævede minimumsantal af prøver skal udtages fra "anvendelsesstedet" på brændstofsalssteder. For medlemsstater, der bruger en national FQMS, vises de skønnede tilsvarende minimumsantal af prøver (baseret på brændstofsalg) i parenteser ().
(6)	Udtagne prøver	Det samlede antal udtagne prøver pr. brændstoftype på alle steder (tankstationer, terminaler og raffinaderier).
(7)	Prøver udtaget på tank-	Det samlede antal prøver udtaget på tankstationer og brændstofsalssteder (offentlige og kommercielle). Dette rapporteres særskilt i standardskabelonen til rapportering. Såfremt de prøver, der udtages på tankstationer, ikke svarer til de generelle udtagne prøver,

	stationer	skyldes det forskelle i den oprindeligt fremsendte rapport (navnlig Frankrig og Tjekkiet, hvor prøver udtaget på tankstationer er større end de udtagne prøver).
(8)	Prøvernes overholdelse	✓ betyder, at prøverne overholder EN 14274. Prøvenr. og × betyder manglende overholdelse. Bemærk, at dette viser prøvernes overholdelse for alle brændstofkvaliteter. Se medlemsstaternes rapport for at se prøvernes overholdelse for de enkelte brændstofkvaliteter. Såfremt der anvendes et nationalt FQM-system, vises den skønnede overholdelse af EN 14274 i parenteser ().  Såfremt medlemsstaterne ikke har angivet en opdeling af prøveudtagningsstederne, er det ikke muligt at vurdere prøvernes overholdelse.
	Ben	Benzin
	Dsl	Diesel

## 5. OVERHOLDELSE AF DIREKTIVETS GRÆNSEVÆRDIER

### 5.1. Benzinrapportering

I 2011 fremsendte de fleste medlemsstater fuldstændige oplysninger om benzinprøveudtagningens overholdelse. For at afgøre, om prøverne overholder kravene, er det nødvendigt at vide, hvilken prøvemethode der er blevet anvendt til at teste visse parametre (fordi reproducerbarhed og toleranceniveauer er forskellige afhængigt af testmetoden). Der er åbnet mulighed for, at medlemsstaterne kan give disse oplysninger i rapporteringsskabelonen – selv om dette ikke er en obligatorisk del af indberetningen, er det vigtigt for bestemmelse af overholdelsesniveauerne.

De parametre, der hyppigst lå uden for specifikationen i EU i 2011, var:

- Sommerdamptrykket blev overskredet 106 gange i 2011. Det står imidlertid klart, at mange overskridelser skyldes overgangsperioder, hvor leverandørerne går fra sommerbrændstofs-specifikationen til vinterbrændstofs-specifikationen og omvendt.
- Antallet af RON/MON-prøver, der ikke var i overensstemmelse med specifikationen i 2011, var på i alt 38.

Visse medlemsstater fremsendte ikke nærmere oplysninger om de prøver, der ikke lå inden for tolerancetærsklerne.

### 5.2. Dieslrapportering

Visse medlemsstater fremsendte i 2011 ikke nærmere oplysninger om de prøver, der ikke lå inden for tolerancetærsklerne. Af de seks parametre, der skulle testes for diesel in 2011, lå følgende parametre uden for specifikationen:

- Det maksimale svovlindhold på 10 ppm blev overskredet i i alt 126 prøver. Det gennemsnitlige svovlindhold for alle medlemsstater ligger dog under den obligatoriske grænse på 10 ppm, nemlig på 5,8 ppm.
- Det blev konstateret, at i alt 19 prøver, der blev testet for destillationsgrænser, lå uden for specifikationen.

### 5.3. Resumé

Tabel 3 indeholder en oversigt over, hvordan medlemsstaternes rapporter for 2011 opfylder direktivet med hensyn til analyseresultaterne af prøverne i forhold til tolerancetærskler samt rapporteringsformat og -indhold. Ændringerne af direktivet omfattede indsættelse af et stykke begyndende med "*Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af gennemførelsesbestemmelserne til dette direktiv. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.*" Nogle medlemsstater har givet en forklaring på de afhjælpende foranstaltninger og sanktioner, som de nationale myndigheder har indført, når prøverne lå uden for specifikationen. Disse og andre relevante bemærkninger til medlemsstaternes overvågningssystemer er fremhævet og ligeledes uddybet i de enkelte medlemsstaters kapitler i denne rapport.

Generelt lå 211 af de 10 257 prøver af benzin i 2011 uden for specifikationen med tolerancetærskler for en eller flere parametre, hvilket repræsenterer en manglende overholdelse på 2,0 %. Af de 13 718 prøver, der blev testet for de seks obligatoriske parametre for diesel i 2011, lå 203 ikke inden for de fastsatte grænser, hvilket svarer til 1,5 % af alle de indberettede prøver.

Antallet af prøver, der ligger uden for specifikationen, er afhængigt af antallet af udtagne prøver, som (i de enkelte medlemsstater) skulle være afhængigt af størrelsen af brændstofsalg og forsyningskilderne. Da medlemsstaterne imidlertid anvender nationale systemer, som muligvis ikke svarer til de statistiske modeller A, B og C, og som anvender statistiske modeller, som muligvis ikke er de mest hensigtsmæssige, er det nødvendigt også at overveje manglende overholdelse i EU efter mængde og antal udtagne prøver.

**Tabel 3: Sammenlægning af medlemsstaternes overholdelse vedrørende rapportering i 2011**

MS	Manglende overholdelse af grænseværdier (prøver, der ikke opfylder kravene (NC)/prøver i alt)				Ufuldstændig rapportering (parametre, der ikke er blevet målt (NM)/i alt)				For sen fremsendelse af rapport (måneder)
	(1)		(2)		(3)				
	Benzin		Diesel		Benzin		Diesel		
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total	(måneder)
AT	6	153	8	150	0	19	0	6	<1 måned
BE	70	2006	89	5325	1	19	0	6	Til tiden
BG	27	473	19	496	5	19	0	6	Til tiden
CY	21	233	6	140	0	19	0	6	Til tiden
CZ	22	944	19	955	0	19	1	6	Til tiden
DK	0	41	0	21	0	19	0	6	Til tiden
EE	9	350	0	210	0	19	0	6	Til tiden
FI	1	224	0	126	1	19	1	6	Til tiden
FR	17	487	39	420	0	19	0	6	Til tiden
DE	3	520	7	363	1	19	0	6	2 måneder
EL	0	112	0	100	1	19	0	6	<1 måned
HU	4	120	1	120	1	19	0	6	Til tiden
IE	1	149	1	136	0	19	0	6	Til tiden
IT	0	200	0	200	7	19	0	6	Til tiden
LV	0	202	0	307	0	19	0	6	<1 måned
LT	0	104	0	100	1	19	0	6	Til tiden
LU	5	89	1	98	1	19	0	6	Til tiden

MS	Manglende overholdelse af grænseværdier (prøver, der ikke opfylder kravene (NC)/prøver i alt)				Ufuldstændig rapportering (parametre, der ikke er blevet målt (NM)/i alt)				For sen fremsendelse af rapport (3)
	(1)				(2)				
	Benzin		Diesel		Benzin		Diesel		
	NC	Total	NC	Total	NM	Total	NM	Total	(måned)
MT	5	32	3	27	1	19	0	6	Til tiden
NL	0	100	0	100	1	19	1	6	Til tiden
PL	5	265	2	295	1	19	2	6	Til tiden
PT	5	254	2	122	0	19	0	6	Til tiden
RO	1	224	0	222	1	19	0	6	Til tiden
SK	3	155	4	123	1	19	0	6	Til tiden
SI	0	145	2	178	1	19	1	6	Til tiden
ES	0	634	0	330	0	19	0	6	<1 måned
SE	1	672	0	756	8	19	1	6	Til tiden
UK	5	1369	0	2298	0	19	0	6	Til tiden
Antal lande									27

- (1) **Manglende overholdelse af grænseværdierne (95 % konfidensgrænser)** Det er ikke muligt at konstatere, om grænseværdierne er overholdt i samtlige prøver, når de opgivne data er ufuldstændige. Når antallet af prøver, som overskrider grænseværdien, ikke fremgår af medlemsstaternes indberetning, angives det med symbolet ">", at det anførte antal prøver, som overskrider grænseværdierne, er et minimum, og at tallet kan være højere.
- (2) **Ufuldstændig rapportering** Nogle parametre er måske blevet testet i færre prøver, men alle parametrene skal testes, for at brændstofkvaliteten kan vurderes nøjagtigt. Medlemsstaterne skal gøre det klart, når der er opnået prøveresultater, og indsende prøveresultaterne.
- (3) **For sen fremsendelse af rapport** Ifølge direktiv 98/70/EF forelægger medlemsstaterne deres overvågningsrapporter senest den 30. juni hvert år.

En anden vigtig del af vurderingen af kvaliteten af det brændstof, der bringes i omsætning i de enkelte medlemsstater, er overholdelse af specifikke parametre, som skal kontrolleres. Der ses i dag en afvigelse i forhold til dette i visse medlemsstater. I den komplette rapport for 2011 i *Table relating to the Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade, of the overall EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action*, anføres det for hver medlemsstat, hvor mange parametre der ikke er målt.

Selv om denne situation ikke udgør et problem for vurderingen af den generelle brændstofkvalitet i Europa, er det et område, der skal forbedres i 2012.

## 6. KONKLUSIONER

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

Resultaterne af overvågningen af brændstofkvaliteten i 2011 viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt overholdes, og der blev kun påvist meget få overskridelser.

Med revisionen af EN 14274-standarden præciseres kravene yderligere over for medlemsstaterne, hvilket vil føre til mere konsekvente data til vurdering af de forskellige parametre for brændstofkvalitet.

Medlemsstaterne er ligeledes villige til at arbejde på at forbedre deres forståelse af rapporteringskravene og deres FQMS.

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 motorernes funktionsmåde. Kommissionen opfordrer dog medlemsstaterne til fortsat at sørge for, at alle krav overholdes, så der ikke opstår problemer i fremtiden.