



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 2.3.2005
KOM(2005) 69 endgültig

BERICHT DER KOMMISSION

Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen im Straßenverkehr der Europäischen Union

**Zweiter Jahresbericht
(Berichtsjahr 2003)**

1. ZUSAMMENFASSUNG

Die Richtlinie 98/70/EG¹ legt aus Gesundheits- und Umweltgründen technische Spezifikationen für Kraftstoffe fest, die in Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor und Kompressionszündungsmotor benutzt werden. Die Richtlinie 2003/17/EG² zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG verlangt eine weitere Verringerung des Schwefelgehalts von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen.

Verstöße gegen diese Kraftstoffspezifikationen können zu erhöhten Emissionen und zur Beschädigung des Motors und der Abgasnachbehandlungsanlage führen. Um die Einhaltung der in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Normen für die Kraftstoffqualität zu garantieren, müssen die Mitgliedstaaten Systeme zur Überwachung der Kraftstoffqualität einführen.

Artikel 8 der Richtlinie 98/70/EG, geändert durch Artikel 1 Absatz 5 der Richtlinie 2003/17/EG, sieht vor, dass die Kommission jährlich einen Bericht über die tatsächliche Kraftstoffqualität in den verschiedenen Mitgliedstaaten veröffentlicht. In Übereinstimmung damit werden in diesem zweiten Kommissionsbericht die Angaben der Mitgliedstaaten über die Qualität der Otto- und Dieselmotorkraftstoffe sowie über die verkauften Mengen für das Jahr 2003 kurz zusammengefasst³. Alle Mitgliedstaaten außer Frankreich haben nationale Berichte für das Jahr 2003 eingereicht.

Die Überwachung der Kraftstoffqualität im Jahr 2003 zeigt, dass die Spezifikationen der Richtlinie 98/70/EG für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe im Allgemeinen eingehalten wurden. Es wurden sehr wenige Verstöße festgestellt. Die hauptsächlichen Parameter waren beim Ottomotorkraftstoff die Research-Oktanzahl (ROZ, mindestens 14 Proben), der Sommerdampfdruck (DVPE, mindestens 10 Proben) und die Destillation–Verdampfung bei 100° C, mindestens 6 Proben). Beim Dieselmotorkraftstoff waren die hauptsächlichen Parameter der Schwefelgehalt (5 Proben), der 95-%-Destillationspunkt (2 Proben), die Cetanzahl (Probe), die Dichte (1 Probe) und der Anteil polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAK, 1 Probe). Die Kommission hat keine nachteiligen Auswirkungen auf die auf die Fahrzeugemissionen oder die Funktionsfähigkeit der Motoren festgestellt, drängt aber weiterhin darauf, dass die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, um die volle Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten. Die meisten Mitgliedstaaten tun das bereits. Einzelheiten über die eingeleiteten Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Falle der Nichteinhaltung sind – falls mitgeteilt – in den einzelnen Länderkapiteln der ausführlichen Berichte für die Jahre 2001 und 2002⁴ enthalten. Die Kommission wird auch weiterhin die Mitgliedstaaten anhalten, die umfassende Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie an die Kraftstoffqualität sicherzustellen.

Im Hinblick auf die Verringerung der Luftverschmutzung und die Einführung neuer Motorentechnik ist anzumerken, dass der Anteil der Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von weniger als 10 ppm und weniger als 50 ppm zwischen 2001 und 2003 erheblich gestiegen ist. Wie in Tabelle 1 ersichtlich ist, gibt es einen allgemeinen Trend hin zu schwefelärmeren Otto- und Dieselmotorkraftstoffen.

¹ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58.

² ABl. L 76 vom 22.3.2003, S. 10.

³ Die Berichtsjahre 2001–2002 sind im ersten Kommissionsbericht, KOM(2004) 310 endg., enthalten.

⁴ Siehe <http://europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#2>.

Tabelle 1: Jährliche Entwicklung des Schwefelgehalts von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen in der EU-15

Kraftstoff / Jahr	2001	2002	2003*	2002*
<i>Ottokraftstoff</i>	68	51	31	39
<i>Dieselmotorkraftstoff</i>	223	169	102	109

* außer Frankreich

Die auf nationaler Ebene eingerichteten Systeme für die Überwachung der Kraftstoffqualität unterscheiden sich noch immer erheblich voneinander. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass sich die Einheitlichkeit der nationalen Überwachungssysteme und die Qualität der Berichterstattung durch die Umsetzung der Richtlinie 2003/17/EG verbessern wird.

2. EINFÜHRUNG

Die Spezifikationen für in der Europäischen Union verkaufte Otto- oder Dieselmotorkraftstoffe sind in der Richtlinie 98/70/EG festgelegt. Die Richtlinie enthält zwei Pakete von Kraftstoffspezifikationen; das erste trat am 1. Januar 2000, das zweite am 1. Januar 2005 in Kraft. Die Richtlinie schreibt unter anderem vor, dass die Mitgliedstaaten zusammenfassend über die Qualität der in ihrem Hoheitsgebiet verkauften Kraftstoffe berichten. Diese Berichte über die bis Ende 2003 erfolgte Überwachung sind nach dem in der Entscheidung der Kommission 2002/159/EG vom 18. Februar 2002⁵ festgelegten Muster anzufertigen. Ab 2004 müssen die Mitgliedstaaten ihre Überwachungsberichte in Übereinstimmung mit der neuen Europäischen Norm EN 14274 oder mit Hilfe vergleichbarer zuverlässiger Systeme erstellen. Artikel 8 der Richtlinie 98/70/EG, geändert durch Artikel 1 Absatz 5 der Richtlinie 2003/17/EG, legt fest, dass die Kommission das Ergebnis der Berichterstattung der Mitgliedstaaten über die Kraftstoffqualität weiterleiten muss. Dementsprechend werden in diesem zweiten Kommissionsbericht die Qualität der Otto- und Dieselmotorkraftstoffe sowie die verkauften Mengen in der Europäischen Gemeinschaft im Jahr 2003 zusammengefasst. Auf die Berichtsjahre 2001 und 2002 wurde im ersten Bericht der Kommission⁶ eingegangen. Eine ausführliche Darstellung der nationalen Berichte ist auf den Webseiten der Kommission⁷ zu finden. Die Kommission kommt mit diesem Bericht allerdings nicht ihren zusätzlichen Berichterstattungspflichten gemäß der Richtlinie 2003/17/EG nach; er enthält zum Beispiel keine Angaben über die Verfügbarkeit und die geografische Verbreitung von Kraftstoffen mit einem maximalen Schwefelgehalt von 10 mg/kg. Der Grund dafür ist, dass die Mitgliedstaaten vor Abschluss der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht nicht in Übereinstimmung mit dieser Verpflichtung Bericht erstattet haben. Das wird frühestens Mitte 2005 für das Berichtsjahr 2004 der Fall sein.

⁵ ABl. L 53 vom 23.2.2002, S. 30.

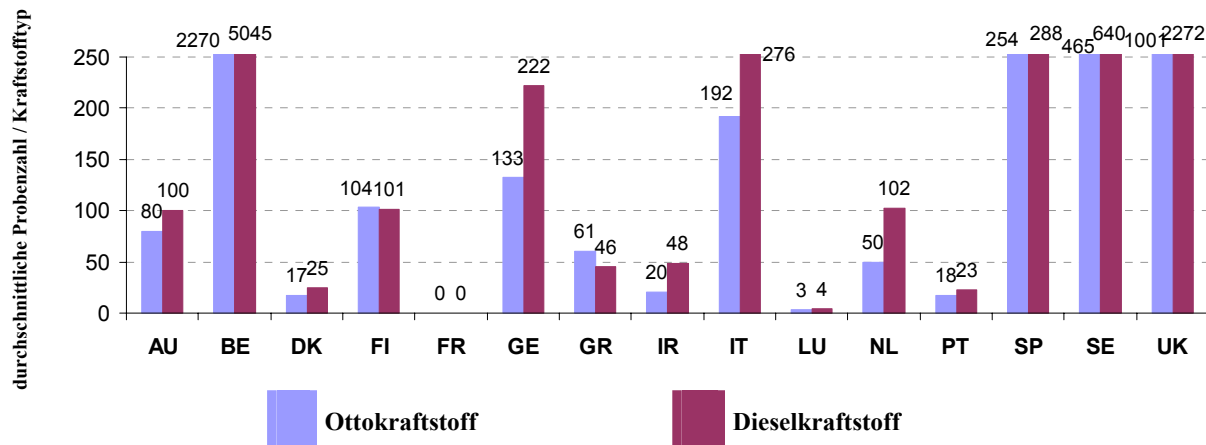
⁶ KOM(2004) 310 endg.

⁷ <http://europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#2>.

3. NATIONALE ÜBERWACHUNGSSYSTEME

Die Einführung von Systemen zur Überwachung der Kraftstoffqualität ist innerhalb der EU nach verschiedenen Ansätzen erfolgt. Diese reichen von der einfachen Probenahme bei einer Anzahl von Tankstellen zu bestimmten Zeiten während des Jahres (z. B. in den Niederlanden) bis hin zu einer Einbindung der Probenahme und Analyse aller Raffineriechargen oder importierten Chargen in die Vorschriften für den Kraftstoffvertrieb innerhalb des Landes sowie Zufallsstichproben während des ganzen Jahres in der gesamten Vertriebskette (z. B. in Schweden und im Vereinigten Königreich). Die in einigen Mitgliedstaaten angewandten Systeme wurden für andere Zwecke entwickelt, was bestimmte Unterschiede in Bezug auf deren Geltungsbereich und Anwendung erklärt. Eine größere Einheitlichkeit wird ab dem Berichtsjahr 2004 erwartet, weil dann die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Überwachung und Berichterstattung in Übereinstimmung mit der neuen Europäischen Norm EN 14274⁸ durchzuführen. Einige Änderungen und Verbesserungen wurden in den Überwachungssystemen seit den Berichtsjahren 2001 und 2002 auch schon vorgenommen. So haben Österreich, Finnland, Deutschland, Italien, die Niederlande und Spanien ihre Systeme an die kürzlich verabschiedete Norm EN 14274 angepasst. Diese Spezifikationen für die Anzahl der Proben werden von Finnland, Deutschland, Italien, Spanien, Schweden und dem Vereinigten Königreich bereits fast vollständig erfüllt (siehe Abbildung 1). Die Richtlinie gestattet alternative Überwachungssysteme, sofern diese gewährleisten, dass die Ergebnisse von vergleichbarer Zuverlässigkeit sind. Es ist jedoch noch nicht genau abzusehen, in welcher Form die Mitgliedstaaten von dieser Möglichkeit Gebrauch machen werden.

Abbildung 1: Anzahl der Stichproben zur Überwachung der Kraftstoffqualität in der EU (durchschnittliche Anzahl der Proben pro Kraftstoffsorte)



4. BERICHTSJAHR 2003

4.1. Kraftstoffqualität und Mengen

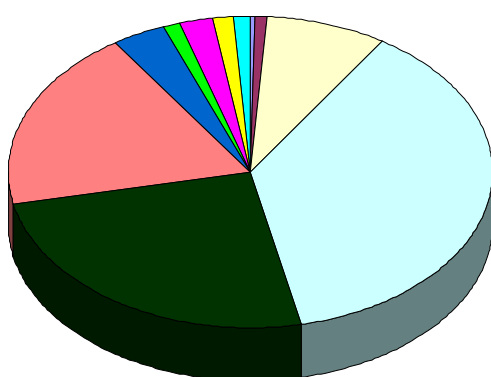
Im Jahr 2003 waren in der EU zwar Kraftstoffe mit sehr unterschiedlichen ROZ und unterschiedlichem Schwefelgehalt erhältlich, am meisten verkauft wurden jedoch Kraftstoffe

⁸ EN 14274:2003 – Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge – Ermittlung der Qualität von Ottokraftstoff und Dieseldkraftstoff – System zum Kraftstoffqualitätsnachweis (FQMS).

mit ROZ 95 (81 %, davon 37,5 % normal, 24,8 % schwefelarm und 18,9 % schwefelfrei⁹); siehe Abbildung 2. Im Anhang sind die ausführlichen Zahlen nach Mitgliedstaaten aufgeführt (Frankreich hat für 2003 keinen Bericht über die Überwachung der Kraftstoffqualität eingereicht). Von dem insgesamt verkauften Ottokraftstoff entfielen 44 % auf Kraftstoff mit normalem Schwefelgehalt, 28 % auf schwefelarmen (<50 ppm) und 28 % auf schwefelfreien (<10 ppm) Kraftstoff. Im Fall von Dieseldieselkraftstoff war die entsprechende Aufteilung 45 %, 30 % und 25 %. Insgesamt in 2003 ist eine bemerkenswerte Verschiebung hin zu schwefelfreien (<10 ppm) und schwefelarmen (<50 ppm) Sorten zu verzeichnen. Dies zeigt, dass sich die Mineralölbranche gut auf die Einhaltung des Termins 2005 vorbereitet hat.

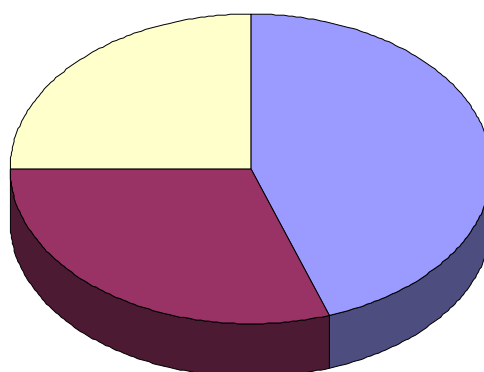
Abbildung 2: Anteile am EU-Kraftstoffumsatz nach Kraftstofftypen (%)

Umsatz Ottokraftstoff 2003



<u>Kraftstofftyp</u>		
	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91	0,4 %
	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91 (<50 ppm S)	0,6 %
	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91 (<10 ppm S)	8,2 %
	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95	37,5 %
	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95 (<50 ppm S)	24,8 %
	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95 (<10 ppm S)	18,9 %
	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98	3,7 %
	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98 (<50 ppm S)	0,9 %

Umsatz Dieseldieselkraftstoff 2003



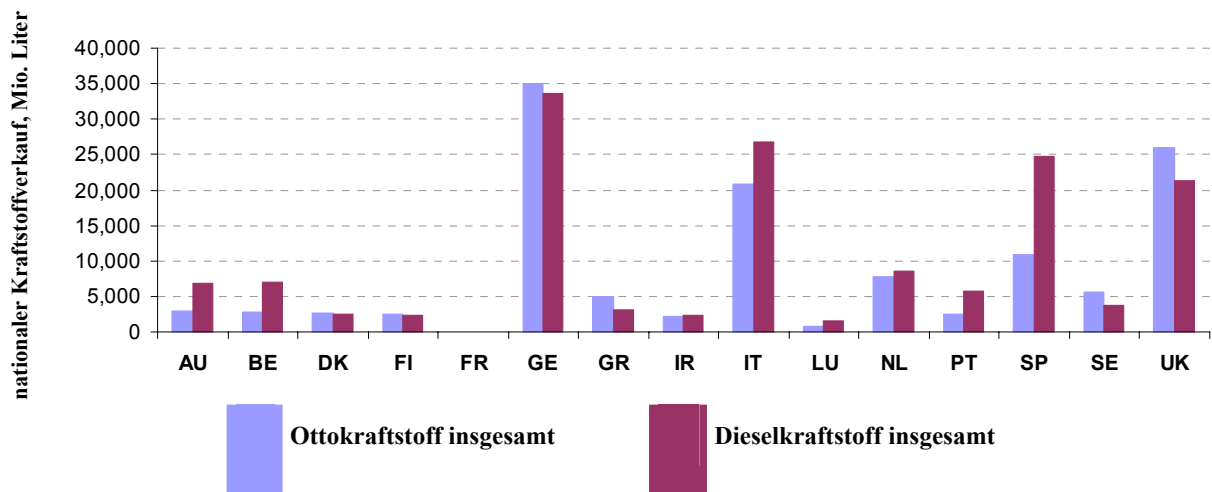
<u>Kraftstofftyp</u>	
	Dieseldieselkraftstoff 44,8 %
	Dieseldieselkraftstoff (<50 ppm Schwefel) 30,3 %

⁹ Der Begriff „normal“ wird für Kraftstoffe verwendet, die einen mit der Richtlinie 98/70/EG übereinstimmenden Schwefelgehalt aufweisen (150 ppm für Ottokraftstoff und 350 ppm für Dieseldieselkraftstoff). Der Begriff „schwefelarm“ entspricht einem Schwefelgehalt von 50 ppm. Der Begriff „schwefelfrei“ entspricht einem Schwefelgehalt von 10 ppm.

Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98 (<10 ppm S)	0,0 %		
Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98	2,3 %	Dieseldkraftstoff (<10 ppm Schwefel)	24,9 %
Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98 (<50 ppm S)	1,4 %		
Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98 (<10 ppm S)	1,2 %		

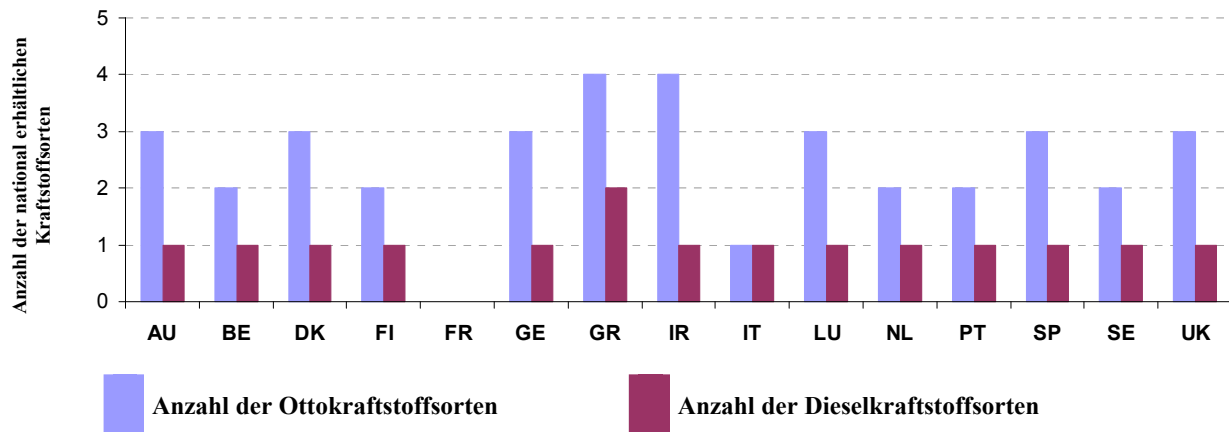
Wie schon in den Jahren 2001 und 2002 wurde die Mehrzahl der Kraftstoffe in 2003 in Deutschland, Italien, Spanien und im Vereinigten Königreich verkauft (Abbildung 3). In vielen Mitgliedstaaten überwiegt zwar der Dieseldkraftstoff deutlich, dennoch gibt es weiterhin erhebliche Unterschiede bei den relativen Umsatzzahlen für Otto- und Dieseldkraftstoffe. Besonders ausgeprägt sind diese Unterschiede zwischen Spanien und im Vereinigten Königreich, denn in Spanien ist der Umsatz mit Diesel deutlich höher als der mit Ottokraftstoff, wogegen es im Vereinigten Königreich genau umgekehrt ist.

Abbildung 3: Kraftstoffumsatz pro EU-Mitgliedstaat nach Kraftstofftypen (Mio. Liter)



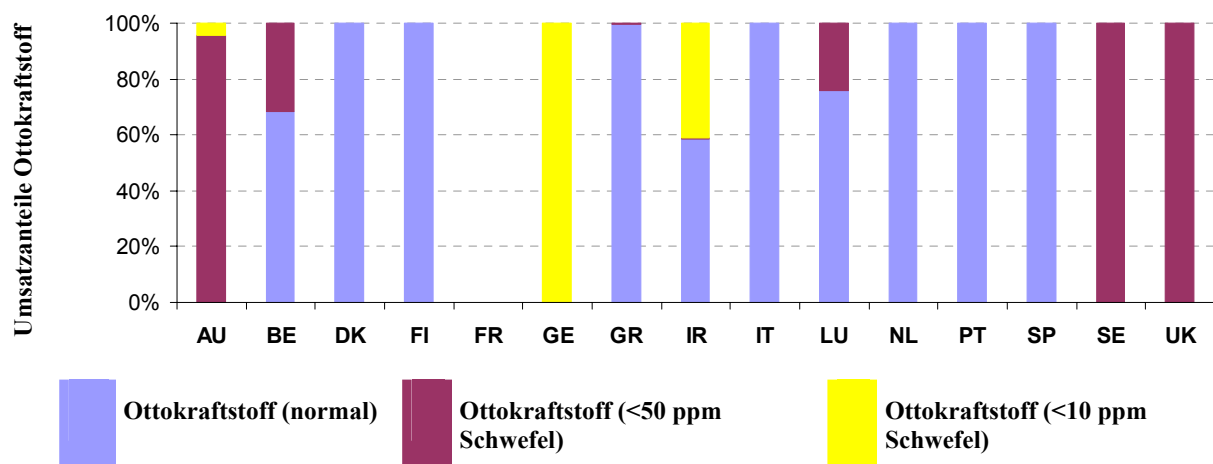
Es gibt weiterhin auch Unterschiede bei der Anzahl der Kraftstoffsorten, die in der EU erhältlich waren (Abbildung 4) in 2003: nach den nationalen Berichten gibt deutlich mehr Ottokraftstoffsorten. Mit der Verfügbarkeit von schwefelarmen Kraftstoffen in Griechenland haben nun sieben Mitgliedstaaten schwefelarme (<50 ppm) oder schwefeldfreie (<10 ppm) *nationale Kraftstoffsorten* festgelegt.

Abbildung 4: Anzahl der in den EU-Ländern erhältlichen Kraftstoffsorten nach Kraftstofftyp



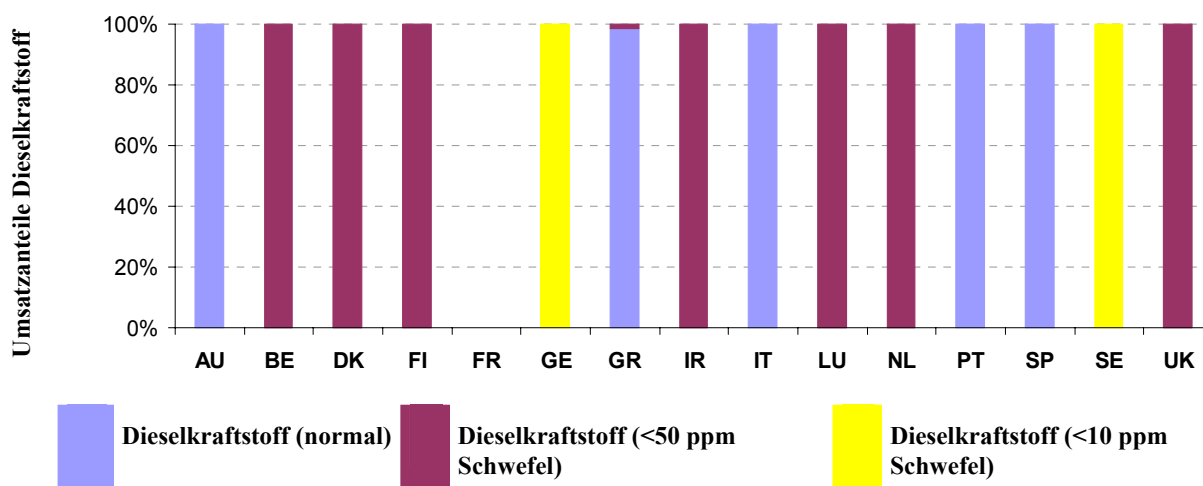
In den Jahren 2001 und 2002 waren schwefelarme Kraftstoffe in vielen EU-Ländern bereits erhältlich, obwohl ihre verbindliche Einführung erst für 2005 vorgesehen ist (siehe Abbildung 5 und 6). In Italien und Portugal werden noch immer keine schwefelarmen (<50 ppm) oder schwefeldfreien (<10 ppm) Kraftstoffe gesondert angeboten. Seit 2002 wurden in Griechenland schwefelarme Otto- und Dieseldkraftstoffe (<50 ppm) und in Belgien schwefelarme Ottokraftstoffe (<50 ppm) eingeführt.

Abbildung 5: Umsatzanteile schwefelarmer Ottokraftstoffe in den EU-Ländern (%)



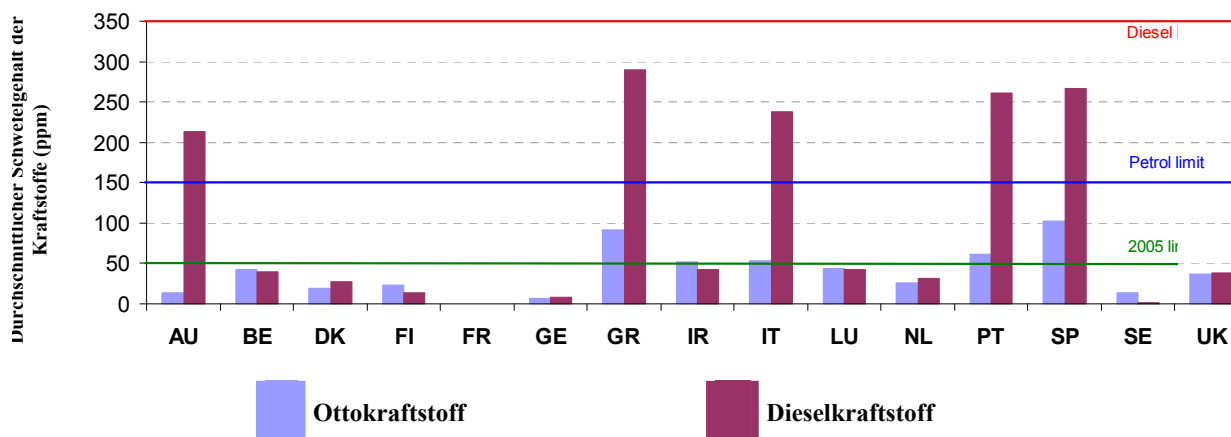
Schwefeldfreier Ottokraftstoff war in Österreich, Deutschland, Irland und Schweden erhältlich. Deutschland hat komplett auf schwefelarmen Diesel umgestellt.

Abbildung 6: Umsatzanteile schwefelarmer Dieseldieselkraftstoffe in den EU-Ländern (%)



In einigen Mitgliedstaaten waren zwar 2003 schwefelarmer oder schwefeldreier Kraftstoffe nicht gesondert erhältlich oder es liegen keine getrennten Verkaufszahlen vor, entsprechende Kraftstoffe, die diesen Kriterien gerecht werden, waren aber dennoch erhältlich (z. B. in Dänemark, Finnland, Italien und den Niederlanden). Dies ist in Abbildung 7 ersichtlich, die den durchschnittlichen Schwefelgehalt der Otto- und Dieseldieselkraftstoffe pro EU-Mitgliedstaat darstellt. (Der durchschnittliche Schwefelgehalt wird berechnet aus dem mittleren Schwefelgehalt, der in den Untersuchungsberichten über die Kraftstoffproben angegeben ist, gewichtet im Verhältnis zu den verkauften Mengen der unterschiedlichen Otto- und Dieseldieselkraftstoffsorten).

Abbildung 7: Durchschnittlicher Schwefelgehalt der Otto- und Dieseldieselkraftstoffe in den EU-Ländern (%)



4.2. Einhaltung der Richtlinie 98/70/EG im Jahr 2003

Was die Einhaltung der Richtlinie 98/70/EG anbelangt, so haben nur vier Mitgliedstaaten (Luxemburg, Portugal, Spanien und Schweden) alle Grenzwerte für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe vollständig eingehalten (im Vergleich zu fünf Mitgliedstaaten in den Jahren 2001 und 2002). Nur Luxemburg, Portugal und Spanien haben außerdem auch vollständig über sämtliche Überwachungsparameter der Richtlinie Bericht erstattet.

Neun Mitgliedstaaten berichteten 2003 über mindestens eine Ottomotorkraftstoffprobe, die den Anforderungen nicht genügt (im Vergleich zu zehn im Jahr 2001 und neun im Jahr 2002). Die hauptsächlichsten Parameter waren beim Ottomotorkraftstoff die Research-Oktanzahl (ROZ, mindestens 14 Proben), der Sommerdampfdruck (DVPE, mindestens 10 Proben) und die Destillation–Verdampfung bei 100° C, mindestens 6 Proben). Viele Mitgliedstaaten meldeten zwar ungenügende Proben, andererseits wurden aber bei deutlich weniger Proben die Grenzwerte überschritten (und die Toleranzen der Messverfahren) als in den Vorjahren.

Fünf Mitgliedstaaten berichteten über mindestens eine Dieselmotorkraftstoffprobe, die den Anforderungen nicht genügt (im Vergleich zu vier im Jahr 2001 und sechs im Jahr 2002). Beim Dieselmotorkraftstoff waren die hauptsächlichsten Parameter der Schwefelgehalt (5 Proben), der 95-%-Destillationspunkt (2 Proben), die Cetanzahl (Probe), die Dichte (1 Probe) und der Anteil polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAK, 1 Probe). Viele Mitgliedstaaten meldeten zwar ungenügende Proben, andererseits wurden aber bei deutlich weniger Proben die Grenzwerte überschritten (und die Toleranzen der Messverfahren) als in den Vorjahren.

In Tabelle 2 wird die Einhaltung der Richtlinie 98/70/EG durch die Mitgliedstaaten im Berichtsjahr 2003 zusammengefasst. Dabei werden die Ergebnisse der Probenanalysen mit den Grenzwerten sowie mit der Form und dem Inhalt der Berichte verglichen. Die Einhaltung der Vorschriften lässt sich in einigen Fällen wegen der lückenhaften Informationen der Mitgliedstaaten nur schwer beurteilen. Einzelheiten über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung der Bestimmungen sind, falls mitgeteilt, in den jeweiligen Länderkapiteln der ausführlichen Berichte für das Jahr 2003 enthalten¹⁰.

¹⁰ Siehe <http://europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#2>.

Tabelle 2: Zusammenfassung der Einhaltung der Richtlinie 98/70/EG durch die Mitgliedstaaten im Berichtsjahr 2003

Mitgliedstaat	Nichteinhaltung der Grenzwerte (Konfidenzgrenze: 95 %) ⁽¹⁾				Unvollständige Meldung				Verspätete Meldung ⁽²⁾	Anm.
	Otto-kraftstoff		Diesel-kraftstoff		Otto-kraftstoff		Diesel-kraftstoff			
Österreich	X	6 / 240	X	1 / 100	X	1 / 18			X	(3)
Belgien	X	>10 / 4539	X	>2 / 5045	X	1 / 18			X	(4)
Dänemark	X	1 / 52			X	9 / 18				(5)
Finnland	X	3 / 207								
Frankreich	hat keinen Bericht für 2003 eingereicht									
Deutschland	X	2 / 399	X	1 / 222					X	
Griechenland			X	2 / 91						
Irland	X	8 / 80							X	
Italien	X	4 / 192	X	2 / 276						
Luxemburg									X	
Niederlande	X	1 / 100							X	
Portugal					(X)	5 / 18				(6)
Spanien									X	
Schweden					X	6 / 18				
VK	X	2 / 3003							X	
EU insgesamt	8		4		4		0		9	

Anmerkungen

- (1) In den Fällen, in denen die gemeldeten Daten unvollständig waren, kann nicht bestätigt werden, dass die Grenzwerte bei allen Proben eingehalten wurden.
- (2) Die Richtlinie 98/70/EG sieht vor, dass die Mitgliedstaaten ihre Überwachungsberichte jährlich bis zum 30. Juni einreichen.
- (3) Verbleiter Ottokraftstoff ist in Österreich seit 1993 verboten. Stichprobenuntersuchungen des Bleigehalts entfallen seit 1998, weil die Proben stets den Anforderungen genügten.
- (4) Da im Bericht Belgiens die Gesamtzahl der ungenügenden Proben nicht ausgewiesen ist, konnte nur deren Mindestanzahl festgestellt werden.
- (5) Dänemark misst nur die Parameter, von denen beträchtliche Umweltauswirkungen erwartet werden. Bei Ottokraftstoff: ROZ, MOZ, Sauerstoffgehalt und sauerstoffhaltige Verbindungen (außer Ether/MTBE) wurden nicht gemessen.
- (6) Portugal hat keine sauerstoffhaltigen Verbindungen außer Ether mit mehr als 5 Kohlenstoffatomen pro Molekül gemessen und angegeben, dass dem Kraftstoff keine weiteren sauerstoffhaltigen Verbindungen beigegeben werden.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Überwachung der Kraftstoffqualität im Jahr 2003 zeigt, dass die Spezifikationen der Richtlinie 98/70/EG für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe im Allgemeinen eingehalten wurden. Es wurden sehr wenige Verstöße festgestellt. Der Kommission liegen keine Hinweise auf nachteilige Auswirkungen dieser Verstöße auf die Fahrzeugemissionen oder die Funktionsfähigkeit der Motoren vor. Dennoch drängt die Kommission weiterhin darauf, dass die Mitgliedstaaten die volle Einhaltung der Qualitätsvorschriften für Kraftstoffe gewährleisten. Sie äußerte kürzlich in einer Sachverständigensitzung ihre diesbezüglichen Bedenken und bat die Mitgliedstaaten um Aufklärung über die Maßnahmen, die sie getroffen haben, um künftige Verstöße zu verhindern.

Die jüngsten Änderungen der Richtlinie 98/70/EG (siehe Richtlinie 2003/17/EG) enthalten einen neuen Artikel 9a, in dem steht: „*Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften Sanktionen fest. Die festgelegten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.*“ Es wird davon ausgegangen, dass sich dadurch die Einhaltung der Bestimmungen verbessert.

Es ist anzumerken, dass der Anteil der Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von weniger als 10 ppm und weniger als 50 ppm zwischen 2001 und 2003 erheblich gestiegen ist.

Die auf nationaler Ebene eingerichteten Systeme für die Überwachung der Kraftstoffqualität unterscheiden sich sehr stark voneinander und müssen weiter vereinheitlicht werden, damit sie nachvollziehbare und vergleichbare Ergebnisse liefern. Von der Anwendung der Richtlinie 2003/17/EG wird eine bessere Qualität der Berichterstattung erwartet, weil die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, in Übereinstimmung mit der neuen europäischen Norm EN 14274 oder mit Hilfe vergleichbar zuverlässiger Systeme Bericht zu erstatten.

ANHANG

Kraftstoffumsatz 2003 in der EU nach Kraftstoffsorten (in Millionen Liter)

Nr.	Kraftstoffsorte	Österreich	Belgien	Dänemark	Finnland	Frankreich	Deutschland	Griechenland	Irland	Italien	Luxemburg	Niederlande	Portugal	Spanien	Schweden	VK	EU15	EU15
1	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91	0	0	504	0		0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	EU	% Gesamt
2	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91 (<50 ppm S)	810	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	519	0,4 %
3	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91 (<10 ppm S)	0	0	0	0		10 439	0	0	0	0	0	0	0	0	0	810	0,6 %
4	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95	0	1 946	2 062	2 147		0	3 513	1 240	20 894	569	7 404	0	7 932	0	0	10 439	7,2 %
5	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95 (<50 ppm S)	1 946	0	0	0		0	0	13	0	0	0	0	0	4 855	24 766	47 707	32,9 %
6	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95 (<10 ppm S)	0	0	0	0		23 188	0	872	0	0	0	0	0	0	0	31 580	21,8 %
7	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98	0	0	0	0		0	1 083	5	0	0	0	1 809	1 772	0	0	24 060	16,6 %
8	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98 (<50 ppm S)	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 166	4 669	3,2 %
9	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98 (<10 ppm S)	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 166	0,8 %
10	Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98	0	0	27	322		0	350	0	0	0	344	657	1 183	0	0	0	0,0 %
11	Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98 (<50 ppm S)	0	904	0	0		0	12	0	0	185	0	0	0	683	0	2 882	2,0 %
12	Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98 (<10 ppm S)	127	0	0	0		1 373	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 783	1,2 %
	Ottokraftstoff (normal)	0	1 946	2 593	2 469		0	4 945	1 245	20 894	583	7 748	2 466	10 888	0	0	1 500	1,0 %
	Ottokraftstoff (<50 ppm Schwefel)	2 756	904	0	0		0	12	13	0	185	0	0	0	5 538	25 932	55 777	38,5 %
	Ottokraftstoff (<10 ppm Schwefel)	127	0	0	0		35 001	0	872	0	0	0	0	0	0	0	35 338	24,4 %
	Ottokraftstoff insgesamt	2 883	2 850	2 593	2 469		35 001	4 957	2 129	20 894	768	7 748	2 466	10 888	5 538	25 932	35 999	24,8 %
13	Dieselmotorkraftstoff	6 868	0	0	2		0	3 077	0	26 745	0	0	5 712	24 814	0	0	127 115	87,7 %
14	Dieselmotorkraftstoff (<50 ppm Schwefel)	0	6 970	2 415	2 262		0	48	2 286	0	1 600	8 535	0	0	0	21 306	67 217	37,0 %
15	Dieselmotorkraftstoff (<10 ppm Schwefel)	0	0	0	0		33 591	0	0	0	0	0	0	0	3 799	0	45 423	25,0 %
	Dieselmotorkraftstoff insgesamt	6 868	6 970	2 415	2 264		33 591	3 124	2 286	26 745	1 600	8 535	5 712	24 814	3 799	21 306	37 389	20,6 %
																	150 029	82,7 %

DE

DE