

FI

FI

FI



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 11.3.2011
KOM(2011) 113 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa:
kuudes vuosikertomus
(tarkasteluvuosi 2007)**

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa: kuudes vuosikertomus (tarkasteluvuosi 2007)

Tiivistelmä

Direktiivissä 98/70/EY¹ vahvistetaan otto- ja dieselmootoreilla varustetuissa ajoneuvoissa käytettäviä polttoaineita koskevat terveys- ja ympäristöperusteiset vähimmäislaatuvaatimukset. 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. Direktiivin 98/70/EY muuttamisesta annetussa direktiivissä 2003/17/EY² säädetään, että bensiinin ja dieselpolttoaineen rikkipitoisuutta on vähennettävä edelleen.

Polttoaineiden laatuvaatimusten noudattamatta jättäminen voi lisätä päästöjä (esimerkiksi liian suuri hapettavien lisäaineiden määrä voi lisätä typpioksidipäästöjä) ja jopa vahingoittaa moottoria ja päästökaasujen jälkikäsittelyjärjestelmiä (esimerkiksi liian suuri määrä rikkiä voi vahingoittaa katalysaattoreita) 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. Tähän komission kuudenteen kertomukseen on tiivistetty jäsenvaltioiden toimittamat tiedot bensiinin ja dieselpolttoaineen laadusta sekä myydyistä kokonaismääristä vuonna 2007. Kaikki jäsenvaltiot paitsi Luxemburg toimittivat kansalliset tietonsa vuodelta 2007.

Jäsenvaltioiden seurantarjestelmien rakenteet, raja-arvojen noudattaminen ja raporteissa annetut tiedot ovat parantuneet entisestään. Komissio seuraa edelleen direktiivin säännösten noudattamista ja ehdottaa asianmukaisia ja suhteellisia toimia tarvittaessa.

Kuten jo vuoden 2006 osalta on todettu, vaikka rikittömien polttoaineiden³ osuus polttoainelaaduista ja myynnistä jäsenvaltioissa kasvaa, rikittömyyttä ei ole kuitenkaan aina merkitty polttoainepumppuihin. Tietyillä jäsenvaltioilla on edelleen suuria ongelmia toimittaa kertomuksensa ajoissa. Itse asiassa tilanne on myöhästymisten osalta huonontunut viime vuodesta. Irlanti, Italia ja Alankomaat toimittivat kertomuksensa yli kolme kuukautta myöhässä, Yhdistynyt kuningaskunta ja Malta puolestaan toimittivat kertomuksensa yli

¹ Direktiivi 98/70/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 1998, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta, EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/17/EY, annettu 3 päivänä maaliskuuta 2003, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun direktiivin 98/70/EY muuttamisesta, EUVL L 76, 22.3.2003, s. 10.

³ Ilmaisut ”rikiton” ja ”täysin rikiton” tarkoittavat, että rikkipitoisuus on <10ppm.

seitsemän kuukautta myöhässä. Luxemburg ei toimittanut vuotta 2007 koskevaa kertomusta lainkaan.

Polttoaineiden laadun seuranta vuoden 2007 osalta osoitti, että direktiivissä 98/70/EY säädetyt bensiiniä ja dieselpolttoainetta koskevat laatuvaatimukset yleensä täyttyivät ja että raja-arvojen ylityksiä tapahtui edelleenkin vain vähän. Bensiinin osalta raja-arvon ylittävänä parametreina olivat tutkimus-/moottorioktaaniluku (RON/MON)⁴, kesälaadun höyrypaine⁵ ja tislauksen haihtuminen 100/150°C:ssä⁶. Dieselin osalta raja-arvon ylittävänä parametreina olivat rikkipitoisuus ja tislauksen 95 prosentin sääntö.

Ylitykset ovat varsin harvinaisia ja jäsenvaltiot toteuttavat toimia säännösten vastaisten polttoaineiden vetämiseksi pois myynnistä. Komissio ei ole saanut tietoja, joiden mukaan 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 tulevaisuudessa. Jäsenvaltioiden toteuttamat toimet, jos sellaisia on, on selostettu yksityiskohtaisesti vuotta 2007 koskevan yksityiskohtaisen kertomuksen⁷ maa-osioissa. Komissio seuraa myös jatkossa direktiivin mukaisten polttoaineiden laatuvaatimusten noudattamista.

Alhaisempi rikkipitoisuus auttaa vähentämään ilman pilaantumista ja uuden moottoritekniikan käyttöönottoa. Kuten taulukossa 1 osoitetaan, keskimääräinen rikkipitoisuus on vuonna 2007 merkittävästi alhaisempi kuin vuonna 2004 raportoitu pitoisuus. Keskimääräinen rikkipitoisuus ei ole kuitenkaan laskenut merkittävästi vuoden 2005 jälkeen. Rikittömien ja vähärikkisten⁸ polttoaineiden osuus kasvoi vuosina 2001–2005, jolloin kaikkien polttoaineiden oli oltava vähärikkisiä ja jolloin rikittömiä polttoaineita oli oltava saatavilla kaikissa jäsenvaltioissa.

⁴ Tutkimusoktaaniluku (RON) kuvaa määrällisesti enimmäispuristussuhdetta eli sitä, miten pieneen tilaan bensiiniseos voidaan puristaa moottorissa ilman, että osa siitä syttyy itseksensä. Itsesytytys johtaa liian suureen polttoaineen kulutukseen ja lisää haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä ja hiilimonoksidipäästöjä.

⁵ Höyrynpaine kuvaa polttoaineen haihtumisalttiutta. Sitä säännellään kesäisin, koska kesälämpötilat voivat johtaa suuriin haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöihin. Kyseiset yhdisteet ovat maanpinnan otsonia muodostavia yhdisteitä. Raja-arvojen ylittäminen lisää haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä.

⁶ 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. Määrien ylitykset voivat aiheuttaa höyrylukon ja haitata ajettavuutta.

⁷ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

⁸ Termillä ”vähärikkinen” tarkoitetaan alle 50 ppm:n rikkipitoisuutta.

Taulukko 1: Bensiinin ja dieselpolttoaineen keskimääräinen rikkipitoisuus vuosittain

EU	Keskimääräinen rikkipitoisuus / ppm							EU-15	EU-12
Polttoaine/vuosi	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2007***	2007
<i>Bensiini</i>	68	51	37	38	19	18	18	18	18
<i>Diesel</i>	223	169	125	113	25	22	23	23	24

*Paitsi Ranska, joka ei ole toimittanut vuosien 2003–2005 tietoja. EU-10-maat liittyivät Euroopan unioniin vuonna 2004.

** Paitsi Malta, joka ei ole toimittanut tietoja vuodelta 2006.

*** Paitsi Luxemburg, joka ei ole toimittanut tietoja vuodelta 2007.

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 on säädetty direktiivin 98/70/EY liitteissä. Tammikuun 1. päivästä 2005 alkaen on sovellettu yhtä ainoaa polttoaineiden laatuvaatimuskokonaisuutta. Jäsenvaltiot velvoitetaan direktiivissä toimittamaan tiivistelmä alueellaan myytävien polttoaineiden laatutiedoista. Vuodesta 2004 alkaen jäsenvaltioiden on annettava tiedot uuden eurooppalaisen standardin EN 14274⁹ 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 toimittaa saataville tulokset jäsenvaltioiden toimittamista polttoaineiden laatua koskevista tiedoista. Tämän säännöksen mukaisesti tässä kuudennessa komission kertomuksessa esitetään tiivistelmä bensiinin ja dieselpolttoaineen laadusta sekä myydyt kokonaismäärät yhteisössä vuonna 2007. Aikaisempien vuosien kertomukset ovat nähtävillä komission verkkosivustolla¹⁰.

3. Kansalliset seurantajärjestelmät

Komission päätöksessä 2002/159/EY ja eurooppalaisessa standardissa EN 14274:2003 vahvistettuihin raportointimuotoihin on tehty muutoksia, jotka on sisällytetty Excel-muotoiseen raportointitaulukkoon ja jotka ovat parantaneet tiedon käytettävyyttä ja helpottaneet EU:n suuntausten analysointia. Useimmissa tapauksissa seurantajärjestelmien rakenteet, raja-arvojen noudattaminen ja raporteissa toimitettujen tietojen taso paranevat edelleen. Edelleen on kuitenkin parantamisen varaa:

Osa jäsenvaltioista toimittaa raporttinsa myöhässä. Yhdistynyt kuningaskunta ja Malta toimittivat kertomuksensa yli seitsemän kuukautta myöhässä. Irlanti, Italia ja Alankomaat puolestaan toimittivat kertomuksensa yli kolme kuukautta myöhässä. Niitä kehoitetaan raportoimaan määräjän puitteissa, jotteivät ne heikennä muiden toimia.

Useat jäsenvaltiot eivät ole ottaneet riittävästi näytteitä kaikista polttoaineista tai riittävästi määrää huoltoasemanäytteitä, koska osa näytteistä on otettu varastoissa tai jalostamoissa. Kaavioon 2 on koottu näyteenottomäärät koko EU:ssa vuonna 2007.

Jos jäsenvaltiot käyttävät omia kansallisia järjestelmiään, olisi ne kuvailtava kokonaisuudessaan. Tässä kuvauksessa olisi osoitettava, että seurantajärjestelmä vastaa tilastollisesti luotettavalla tavalla standardia EN 14274:2003. Useimmissa tapauksissa näitä kansallisia järjestelmiä koskevia tietoja ei vuosien 2004–2007 seurannan osalta vielä annettu. Jatkossa ne on annettava.

Jos jäsenvaltiot käyttävät EN 14274 standardin tilastollista mallia C, niiden olisi perusteltava käyttö selkeästi. Useiden jäsenvaltioiden osalta mallien A tai B käyttö on ollut perusteltua.

⁹ Standardi EN 14274:2003 – Moottoripolttonesteet. Moottoribensiinin ja dieselöljyn laadun arviointi käyttäen polttonesteen laaduntarkkailujärjestelmää (FQMS).

¹⁰ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>.

Rikittömät polttoaineet on tarpeen merkitä selkeästi, jotta kuluttajilla on mahdollisuus valita ne. Joissakin jäsenvaltioissa on edelleen puutteita rikki- ja rikkipitoisuuden merkitsemisessä huoltoasemilla. Merkintöjä koskeva raportointi auttaisi autoteollisuutta lisäämään luottamustaan rikittömien polttoaineiden saatavuuteen, jolloin rikittömiä polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja tuotaisiin markkinoille laajemmin.

Olisi myös tärkeää, että sellaiset jäsenvaltiot, jotka eivät vielä näin toimi, raportoisivat rikkipitoisuusanalyysit erikseen vähärikkisten ja rikittömien polttoaineiden osalta rikittömien polttoaineiden laadun korostamiseksi.

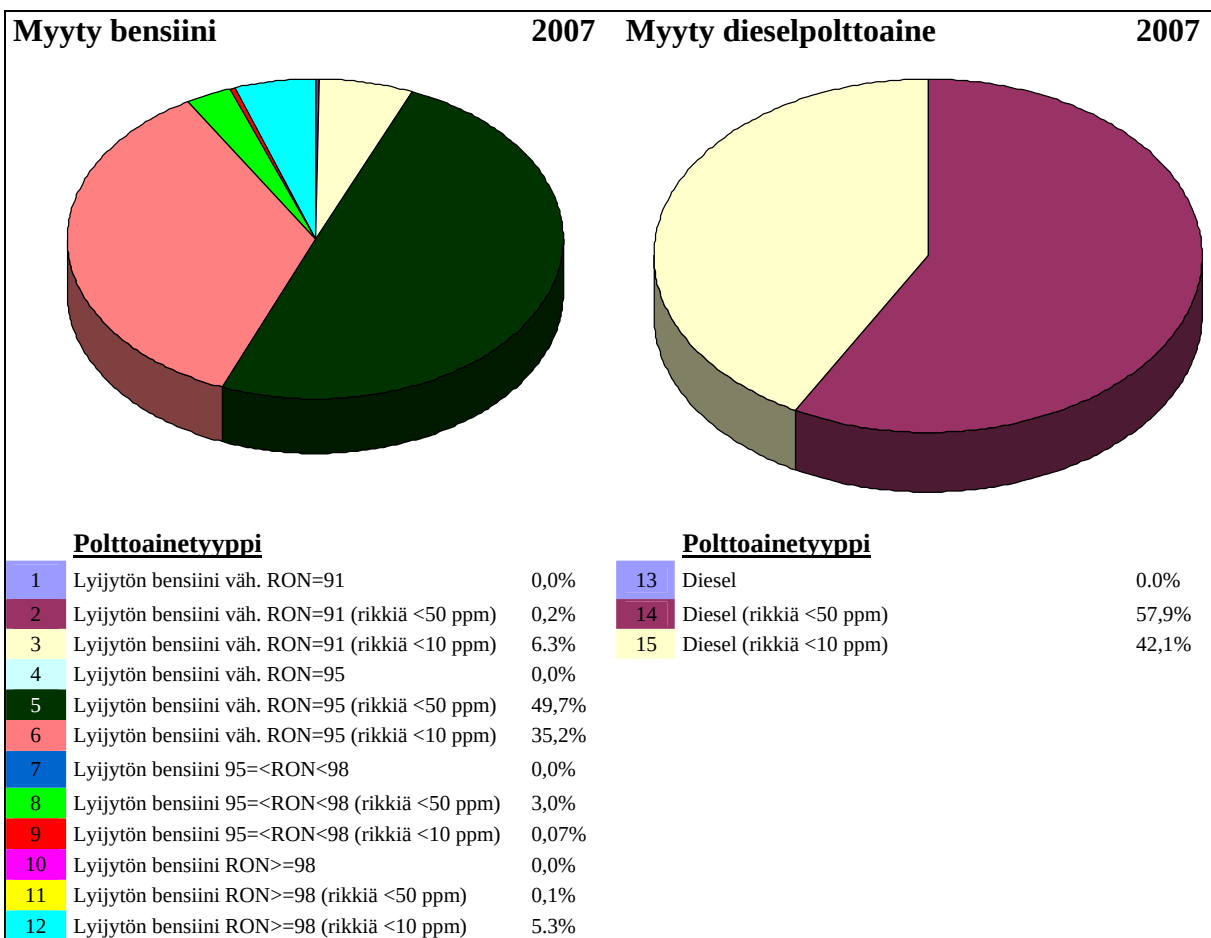
4. VUOTTA 2007 KOSKEVAT TIEDOT

4.1 Polttoaineiden laatu ja määrä

Kaikki EU:ssa myyty bensiini ja dieselpolttoaine on nyt vähärikkistä tai rikitöntä. Kaikesta myydystä bensiinistä 53 prosenttia oli vähärikkistä ja 47 prosenttia rikitöntä. Kaikessa myydyssä dieselpolttoaineessa vastaava jakauma oli 58 prosenttia ja 42 prosenttia.

EU:ssa saatavilla olevien polttoaineiden RON-luvun ja rikkipitoisuuden vaihtelu väheni vuonna 2005, jolloin uudeksi pakolliseksi raja-arvoksi tuli <50ppm:n rikkipitoisuus. Vuonna 2007 toteutuneen polttoainemyynnin osalta yleisin RON-luku oli RON 95 (85 prosenttia, josta 50 prosenttia oli vähärikkistä ja 35 prosenttia rikitöntä). Jäsenvaltiokohtaiset yksityiskohdat ovat kuviossa 1 ja liitteessä olevassa taulukossa.

Kuvio 1: Polttoaineiden myyntiosuudet (%) EU:ssa vuonna 2007



Kuten jo vuosina 2001–2006, Ranska, Saksa, Italia, Espanja ja Yhdistynyt kuningaskunta olivat suurimmat polttoaineiden myyjät vuonna 2007 (kuvio 3). Dieselpolttoaineen lähes kaikissa jäsenvaltioissa bensiinin myyntiä merkittävämpää. Mutta bensiinin ja dieselpolttoaineen suhteellisissa osuuksissa on kuitenkin merkittävää vaihtelua.

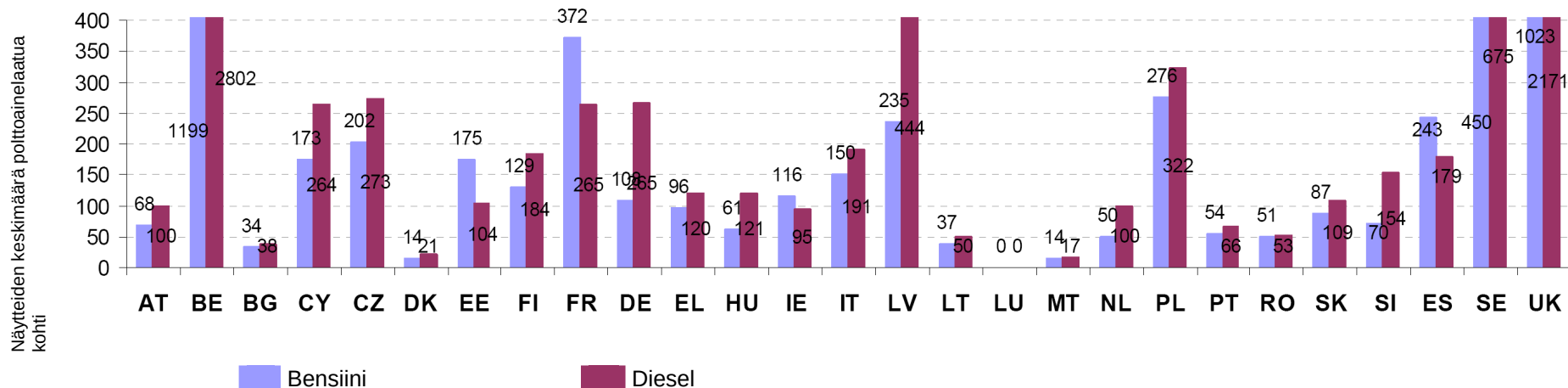
EU-12-jäsenvaltioissa myytiin 12,4 prosenttia kaikesta EU:ssa myydystä bensiinistä ja 12,6 prosenttia kaikesta EU:ssa myydystä dieselpolttoaineesta (osuudet vähenivät hieman vuodesta 2006). EU-10-jäsenvaltioissa rikittömän bensiinin ja dieselpolttoaineen osuudet olivat suuremmat (49 prosenttia ja 49 prosenttia) kuin EU-15-jäsenvaltioissa (46 prosenttia ja 41 prosenttia).

Toimitettujen tietojen mukaan EU:ssa tarjolla olevien polttoainelaatujen määrä on yhdenmukaistunut vuodesta 2001 (kaavio 4). Vuonna 2007 jäsenvaltioissa oli saatavilla kahta tai kolmea bensiinilaatua, jotka poikkesivat toisistaan oktaanilukujen osalta (RON-luku). Joissakin tapauksissa oli saatavilla myös rikkipitoisuuden mukaan jaoteltuja laatuja.

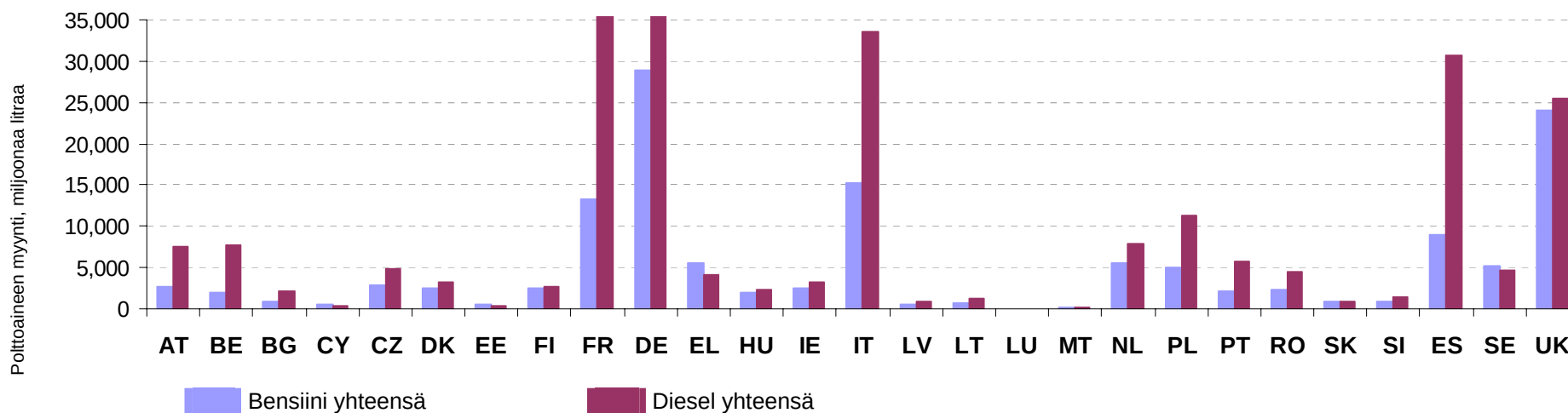
Jäsenvaltioiden on siirryttävä rikittömiin polttoaineisiin kokonaan vasta vuonna 2009. Tanska, Suomi, Saksa, Unkari, Alankomaat ja Ruotsi ovat siirtyneet jo vuonna 2007 täysin rikittömiin bensiini- ja diesellaatuihin. Itävalta ja Viro ovat siirtyneet rikittömään bensiiniin (ks. kuviot 5 ja 6). Ruotsissa kaikki dieselpolttoaineet ovat olleet käytännössä rikittömiä vuodesta 1999, ja Saksassa niitä on ollut saatavana vuodesta 2003.

Monet jäsenvaltiot eivät kuitenkaan vielä ole ottaneet käyttöön erikseen kaupan pidettäviä (merkittyjä) rikittömiä polttoaineita. Kuvio 7 osoittaa, että vähärikkisenä (<50 ppm) markkinoille saatetun polttoaineen keskimääräinen rikkipitoisuus tietyissä polttoainelaaduissa oli alle 10 ppm. Näyttää siltä, että näissä maissa polttoaineet ovat rikittömiä, vaikka niitä ei olekaan sellaisiksi merkitty. Lisäksi tietyt jäsenvaltiot eivät ole antaneet riittävästi tietoa sen arvioimiseksi, onko rikittömiä polttoaineita saatavilla ”*asianmukaisesti painotetuilla maantieteellisin perustein*”, kuten direktiivi edellyttää.

Kuvio 2: Polttoaineen laadun seuranta: näytteenottoaste EU:ssa vuonna 2007 (näytteiden keskimäärä polttoainelaatua kohti)

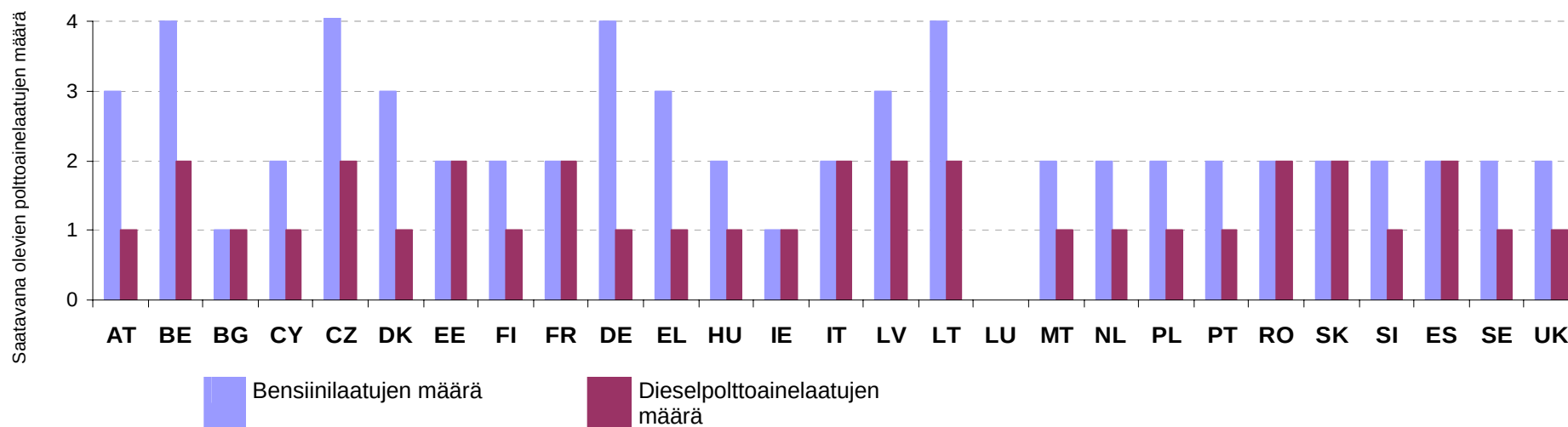


Kuvio 3: Kansallinen polttoaineen myynti vuonna 2007 polttoainetyypeittäin EU:ssa (miljoonina litroina)

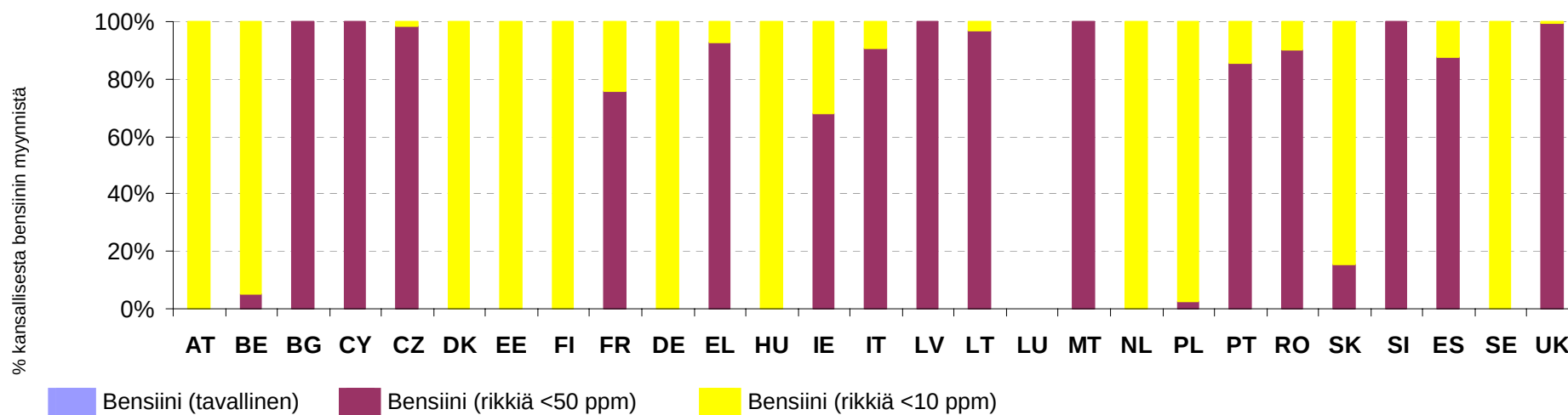


Huomautukset: Paitsi Luxemburg, joka ei ole toimittanut tietoja vuodelta 2007.

Kuvio 4: Jäsenvaltioissa saatavana olevien polttoainelaatujen määrä polttoainetyypeittäin EU:ssa vuonna 2007

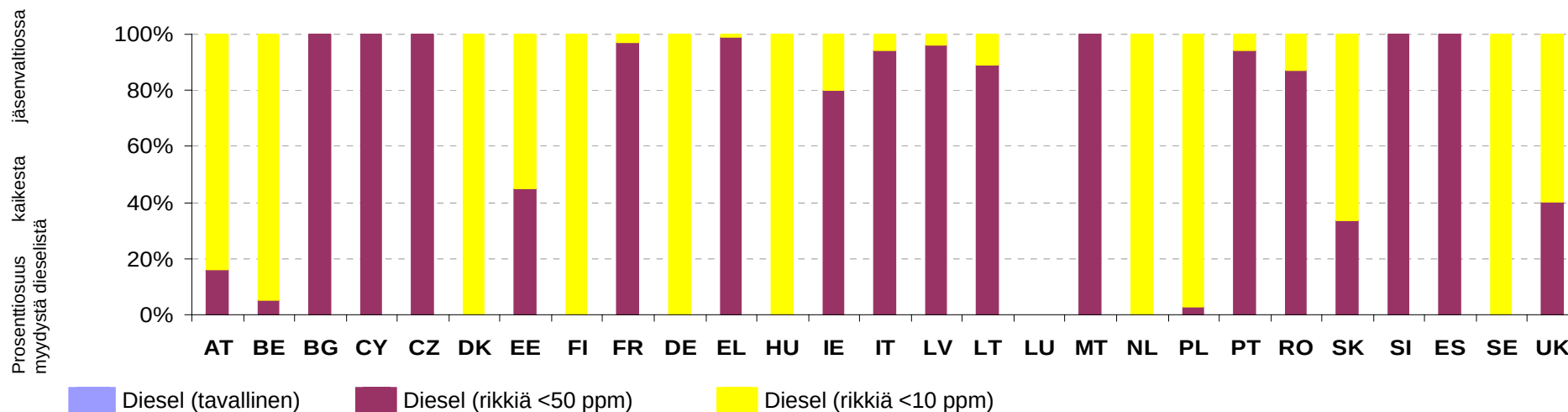


Kuvio 5: Vähärikkisten bensiinilaatujen myynti (%) jäsenvaltioittain EU:ssa vuonna 2007

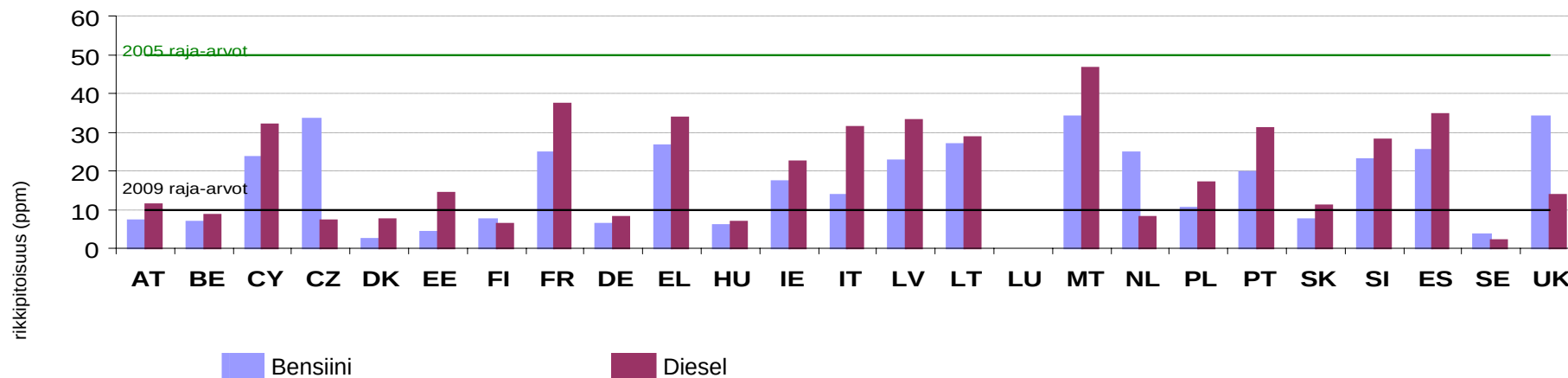


Huomautukset: Paitsi Luxemburg, joka ei ole toimittanut tietoja vuodelta 2007.

Kuvio 6: Vähärikkisten diesellaatujen myynti (%) jäsenvaltioittain EU:ssa vuonna 2007



Kuvio 7: Bensiini- ja dieselpolttoainelaatujen keskimääräinen rikkipitoisuus (%) EU:ssa vuonna 2007



Huomautukset: Paitsi Luxembourg, joka ei ole toimittanut kertomusta vuodelta 2007.

4.2 Direktiivin 98/70/EY noudattaminen vuonna 2007

Taulukossa 2 on tiivistelmänä tiedot siitä, miten jäsenvaltiot ovat vuonna 2007 noudattaneet direktiiviä 98/70/EY. Siinä raportoidaan siitä, miten näytteet vastaavat raja-arvoja sekä siitä, ovatko raportin muoto ja sisältö asianmukaisia. Kuten vuosina 2001–2006, osa jäsenvaltioiden tiedoista oli epätäydellisiä ja/tai myöhässä, mikä vaikutti arviointiin siitä, miten raportit vastaavat vaatimuksia. Tästä syystä komissio tekee yhteistyöstä jäsenvaltioiden kanssa, jotta raportointia voitaisiin tarvittaessa parantaa.

Direktiivin 9 a artiklan mukaan jäsenvaltioiden on säädettävä direktiivin säännösten rikkomiseen sovellettavista rangaistuksista. Tarkemmat tiedot toimenpiteistä, joihin on ryhdytty laiminlyöntien suhteen, on tarvittaessa sisällytetty vuoden 2007 yksityiskohtaisen kertomuksen yksittäisiä maita käsitteleviin lukuihin¹¹.

Näytteiden perusteella seitsemän jäsenvaltiota on noudattanut täydellisesti sekä bensiinin että dieselin raja-arvoja (vuonna 2006 tällaisia jäsenvaltioita oli kahdeksan). 19 jäsenvaltiota toimitti täydelliset raportit, joissa on käsitelty kaikkia direktiivissä vahvistettuja seuranta koskevia parametreja. Käytössä olevien seurantajärjestelynsä vuoksi Belgia ottaa merkittävistä enemmän näytteitä kuin muut jäsenvaltiot. Jos nämä arvot lisättäisiin muiden jäsenvaltioiden seurantatuloksiin, tämä vääristäisi kokonaistuloksia ja EU:n suuntauksia. Tästä syystä Belgian ylityksiä ja näytteitä ei ole huomioitua jäljempänä olevassa raja-arvojen ylityksiä koskevassa analyysissä¹².

17 jäsenvaltiota (kahdeksan EU-15-jäsenvaltiota) ilmoitti vähintään yhdestä bensiininäytteestä, joka ei täyttänyt direktiivin 98/70/EY vaatimuksia. Vuonna 2006 vastaava lukumäärä oli 16 jäsenvaltiota (kahdeksan EU-15-jäsenvaltiota). Näissä raja-arvon ylittävänä parametrina olivat jälleen lähinnä tutkimus-/moottorioktaaniluku (RON/MON, 68 näytettä), kesälaadun höyrynpaine (DVPE, 43 näytettä) ja tislauksen haihtuminen 100/150 °C:ssa (14 näytettä).

Tämä tarkoittaa, että EU-15- ja EU-12-maissa raja-arvot ylittävien bensiininäytteiden sekä absoluuttinen että suhteellinen määrä on noussut. EU-15-maissa raja-arvot ylittävien näytteiden määrä kasvoi vuoden 2006 0,55 prosentista vuoden 2007 yhteen prosenttiin. Tämä lisäys aiheutuu pääasiassa siitä, että useammat näytteet ylittivät arvot ryhmän ”muut parametrit” osalta¹³. EU-12-maissa raja-arvot ylittävien näytteiden prosentuaalinen osuus nousi vuoden 2006 kahdesta prosentista 3,5 prosenttiin vuonna 2007. Nousun aiheuttivat näytteet, jotka ylittivät MON/RON-raja-arvot.

12 jäsenvaltiota (neljä EU-15-jäsenvaltiota) ilmoitti vähintään yhdestä näytteestä, joka ei täyttänyt direktiivin 98/70/EY vaatimuksia. Vuonna 2006 vastaava lukumäärä oli 10 jäsenvaltiota (kolme EU-15-jäsenvaltiota). Nämä ylitykset aiheutuivat pääasiassa rikkipitoisuudesta (28 näytettä) ja tislauksen 95 prosentin säännöstä (11 näytettä).

¹¹ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

¹² Vuotta 2007 koskevassa yksityiskohtaisessa seurantakertomuksissa on useita virheitä, jotka liittyvät siihen, miten tämä mukautus on tehty. Tämän seurauksena raja-arvot ylittävien näytteiden määrä oli laskettu väärin vuotta 2007 ja aikaisempia vuosia koskevissa yksityiskohtaisissa kertomuksissa. Jäljempänä ilmoitettavat raja-arvojen ylitykset on korjattu. Vuotta 2008 koskevasta yksityiskohtaisesta kertomuksesta alkaen nämä virheet on korjattu.

¹³ Ryhmä ”muut parametrit” sisältää aromaattiset aineet, hapettavat lisäaineet ja lyijypitoisuuden.

Dieselin raja-arvojen ylitykset lisääntyivät vuonna 2007 EU-15-maissa. Raja-arvot ylittävien näytteiden suhteellinen osuus on kuitenkin edelleen alhaisempi kuin vuonna 2006. Vuonna 2005 EU-10-mailla oli erityinen ongelma rikkipitoisuuden osalta, koska saman vuoden alussa tuli voimaan rikkipitoisuuden raja-arvo <50 ppm. Tämä ongelma on ilmeisesti ratkaistu, koska EU-12 jäsenvaltioiden ylitysten määrä on pysynyt alhaisempana kuin vuonna 2006.

Table 2: Direktiivin 98/70/EY noudattaminen jäsenvaltioissa vuonna 2007

Jäsenvaltio	Raja-arvoa ei noudatettu (95%:n luotettavuusrajat) ⁽¹⁾ (Raja-arvon ylittävät näytteet / näytteet yhteensä)		Puutteelliset tiedot (Mittaamatta jääneet parametrit / kaikki parametrit)		Tiedot myöhässä (määräaika 30.6.2008)(2)	Huomautukset
	Bensiini	Diesel	Bensiini	Diesel		
Itävalta		2 / 100			<1 kuukauden	(1)
Belgia	39 / 4795	39 / 5604	2 / 18	1 / 4	<2 kuukautta	(2) (3)
Bulgaria	8 / 34	2 / 38	5 / 18	2 / 5		(20) (21)
Kypros	2 / 346	2 / 264	1 / 17		<4 kuukautta	(10) (11)
Tšekki	43 / 1008	7 / 545				
Tanska					<1 kuukauden	
Viro	17 / 350					(12) (13)
Suomi		1 / 184				(4)
Ranska	44 / 744					(4)
Saksa					<3 kuukautta	
Kreikka					<1 kuukauden	(4)
Unkari	2 / 121					
Irlanti	5 / 116				<4 kuukautta	(5)
Italia	9 / 299	5 / 382	5 / 13		<4 kuukautta	(6) (4)
Latvia	2 / 705	1 / 888			<1 kuukauden	(14) (15)
Liettua						
Luxemburg						(24)
Malta	3 / 28	3 / 17			<12 kuukautta	(16) (17)
Alankomaat	5 / 100		1 / 17		<4 kuukautta	(4)
Puola	30 / 551	2 / 322				(18)
Portugali			3 / 15		<1 kuukauden	
Romania	5 / 101	15 / 105				(22) (23)
Slovakia	17 / 174					(19)
Slovenia	5 / 139	2 / 154			<1 kuukauden	
Espanja						
Ruotsi			7 / 11			(7) (8)
Yhdistynyt kuningaskunta	1 / 2046				<12 kuukautta	(9)
Jäsenvaltioita yhteensä	17	12	7	2	14	

Tätä taulukkoa koskevat yksityiskohtaiset huomautukset ovat vuotta 2007 koskevan yksityiskohtaisen raportin sivulla 197.

5. PÄÄTELMÄT

Polttoaineiden laadulla on merkitystä ympäristölle, koska se vaikuttaa moottoreiden päästöihin ja siten ilman laatuun sekä siihen, miten helposti ja millä hinnalla valmistajat voivat saavuttaa pilaavien aineiden ja kasvihuonekaasujen päästöraajat. Polttoaineiden laadun seuranta vuodelta 2007 osoittaa, että direktiivissä 98/70/EY säädetyt bensiiniä ja dieselpolttoainetta koskevat laatuvaatimukset täyttyivät yleisesti ja että raja-arvojen ylityksiä tapahtui vain vähän. 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 seuraa edelleen polttoaineen laatua koskevien direktiivin säännösten noudattamista ja ehdottaa asianmukaisia ja suhteellisia toimia tarvittaessa.

Rikittömien ja vähärikkisten polttoaineiden osuus kasvoi vuosina 2001–2005. Keskimääräinen rikkipitoisuus on pysynyt vakaana vuoden 2005 jälkeen, jolloin vähärikkisistä polttoaineista tuli pakollisia ja rikittömiä polttoaineita otettiin käyttöön EU:n alueella. Useissa jäsenvaltioissa rikittömiä polttoaineita ei ole kuitenkaan aina merkitty asianmukaisesti bensiinipumpuissa.

Ilman merkintöjä kuluttajien ei ole mahdollista valita näitä polttoaineita ja he myös epätodennäköisemmin käyttävät rikitöntä polttoainetta edellyttävää teknologiaa. Tämä vähentää merkittävästi sitä hyötyä, jota saadaan näiden polttoaineiden saatavuudesta. Merkintöjen puuttuminen saattaa siis johtaa siihen, että ajoneuvoja, joissa käytetään rikitöntä polttoainetta edellyttävää teknologiaa, otetaan käyttöön hitaammin. Tämän seurauksena tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä ei voitaisi vähentää niin paljon kuin muuten olisi mahdollista.

Raportointi merkinnöistä voisi lisätä autoteollisuuden luottamusta siihen, että rikitöntä polttoainetta on saatavilla, jolloin täysin rikitöntä polttoainetta hyödyntäviä ajoneuvoja voitaisiin ottaa laajamittaisemmin käyttöön. Tällöin ympäristöä pilaavat aineet ja kasvihuonekaasupäästöt vähenisivät. Suurin osa jäsenvaltioista tyytyy toteamaan, että niitä on ollut laajalti saatavana, muttei anna lisätietoja maantieteellisen saatavuuden mittaamiseksi.

Kansallisella tasolla käyttöön otetut polttoaineiden laadun seurantarjestelmät eroavat huomattavasti toisistaan. Niitä on yhdenmukaistettava avoimien ja vertailukelpoisten tulosten saamiseksi. Direktiivin 2003/17/EY täytäntöönpano on parantanut toimitettavien tietojen laatua, sillä sen mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava seurantatiedot uuden eurooppalaisen EN 14274 -standardin tai luotettavuudeltaan vastaavan järjestelmän mukaisesti. Jos jäsenvaltio ei toimita tietoja EN 14274 -standardin mukaisesti, sen on perusteltava, miksei se näin tee.

LIITE: Polttoaineen myynti polttoainetyypeittäin EU:ssa vuonna 2007 (miljoonina litroina)

Tun- niste	Miljoonina litroina	Itävalta	Belgia	Tanska	Suomi	Ranska	Saksa	Kreikka	Irlanti	Italia	Luxemburg	Alankomaat	Portugali	Espanja	Ruotsi	Yhdistynyt kuningaskunta	EU-15	EU-15
	Polttoainelaatu	AT	BE	DK	FI	FR	DE	EL	IE	IT	LU	NL	PT	ES	SE	UK	EU15	%
1	Lyijytön bensiini väh. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
2	Lyijytön bensiini väh. RON=91 (rikkää <50 ppm)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0,0%
3	Lyijytön bensiini väh. RON=91 (rikkää <10 ppm)	642	-	507	-	-	7,548	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,697	7,2%
4	Lyijytön bensiini väh. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
5	Lyijytön bensiini väh. RON=95 (rikkää <50 ppm)	-	71	-	-	10,145	-	4,744	1,680	13,816	0	-	-	7,917	-	22,890	61,264	50,6%
6	Lyijytön bensiini väh. RON=95 (rikkää <10 ppm)	1,944	1,358	1,917	2,272	-	20,458	-	792	1,423	-	5,418	-	-	4,914	-	40,498	33,4%
7	Lyijytön bensiini 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
8	Lyijytön bensiini 95=<RON<98 (rikkää <50 ppm)	-	-	-	-	-	-	453	-	-	-	-	1,845	0	-	1,129	3,427	2,8%
9	Lyijytön bensiini 95=<RON<98 (rikkää <10 ppm)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	92	0,1%
10	Lyijytön bensiini RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
11	Lyijytön bensiini RON>=98 (rikkää <50 ppm)	-	23	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	23	0,0%
12	Lyijytön bensiini RON>=98 (rikkää <10 ppm)	76	435	11	209	3,210	824	401	-	-	-	166	305	1,137	322	-	7,096	5,9%
	Bensiini (tavallinen)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Bensiini (rikkää <50 ppm)	0	94	0	0	10,145	0	5,197	1,680	13,816	0	0	1,845	7,917	0	24,019	64,714	53,4%
	Bensiini (rikkää <10 ppm)	2,662	1,793	2,435	2,481	3,210	28,829	401	792	1,423	0	5,585	305	1,137	5,236	92	56,383	46,6%
	Bensiini yhteensä	2,662	1,888	2,435	2,481	13,354	28,829	5,598	2,472	15,239	0	5,585	2,150	9,054	5,236	24,111	121,097	100%
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
14	Diesel (rikkää <50 ppm)	1,132	387	-	-	38,461	-	4,131	2,558	31,573	0	-	5,491	30,773	-	10,285	124,790	58,9%
15	Diesel (rikkää <10 ppm)	6,338	7,361	3,191	2,607	1,061	35,524	36	645	1,982	-	7,979	317	0	4,679	15,216	86,936	41,1%
	Diesel yhteensä	7,469	7,748	3,191	2,607	39,521	35,524	4,167	3,203	33,555	0	7,979	5,808	30,773	4,679	25,501	211,726	100%

Tun- niste	Miljoonina litroina	Kypros	Tšekki	Viro	Unkar i	Latvia	Liettua	Malta	Puola	Slovakia	Slovenia	Bulgaria	Romania	EU-12	EU-12		EU	EU
	Polttoainelaatu	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	BG	RO	EU12	%		EU	%
1	Lyijytön bensiini väh. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		0	0,0%
2	Lyijytön bensiini väh. RON=91 (rikkää <50 ppm)	-	161	-	-	12	80	-	-	19	-	-	-	272	1,6%		272	0,2%
3	Lyijytön bensiini väh. RON=91 (rikkää <10 ppm)	-	0	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	23	0,1%		8,720	6,3%
4	Lyijytön bensiini väh. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		0	0,0%
5	Lyijytön bensiini väh. RON=95 (rikkää <50 ppm)	427	2,732	-	-	453	695	77	93	105	-	822	2,070	7,473	43,7%		68,737	49,7%
6	Lyijytön bensiini väh. RON=95 (rikkää <10 ppm)	-	0	404	1,970	-	7	-	4,964	646	-	-	227	8,217	48,0%		48,715	35,2%
7	Lyijytön bensiini 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		0	0,0%
8	Lyijytön bensiini 95=<RON<98 (rikkää <50 ppm)	-	-	-	-	-	-	18	-	-	741	-	-	759	4,4%		4,186	3,0%
9	Lyijytön bensiini 95=<RON<98 (rikkää <10 ppm)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		92	0,1%
10	Lyijytön bensiini RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		0	0,0%
11	Lyijytön bensiini RON>=98 (rikkää <50 ppm)	48	-	-	-	3	-	-	30	1	80	-	-	162	0,9%		185	0,1%
12	Lyijytön bensiini RON>=98 (rikkää <10 ppm)	-	40	56	74	-	18	-	0	16	-	-	-	203	1,2%		7,299	5,3%
	Bensiini (tavallinen)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%		0	0,0%
	Bensiini (rikkää <50 ppm)	475	2,893	0	0	468	775	95	123	126	821	822	2,070	8,666	50,7%		73,380	53,1%
	Bensiini (rikkää <10 ppm)	0	40	459	2,044	0	25	0	4,964	685	0	0	227	8,443	49,3%		64,826	46,9%
	Bensiini yhteensä	475	2,933	459	2,044	468	799	95	5,087	811	821	822	2,297	17,109	100,0%		138,21	100%
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		0	0,0%
14	Diesel (rikkää <50 ppm)	418	4,769	201	-	896	1,136	110	339	323	1,366	2,228	3,849	15,635	51,1%		140,42	57,9%
15	Diesel (rikkää <10 ppm)	-	0	246	2,408	37	137	-	10,976	631	-	-	555	14,991	48,9%		101,93	42,1%
	Diesel yhteensä	418	4,769	447	2,408	933	1,273	110	11,316	954	1,366	2,228	4,404	30,625	100,0%		242,35	100%