

FI

FI

FI



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 11.3.2011
KOM(2011) 116 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa:
seitsemäs vuosikertomus
(tarkasteluvuosi 2008)**

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa: seitsemäs vuosikertomus (tarkasteluvuosi 2008)

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. Vuosi 2008 on viimeinen vuosi, jolloin polttoaineet, joiden rikkipitoisuus ylittää 10 ppm, täyttävät direktiivin vaatimukset.

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 katalyysattoreita) ja siten lisätä ilman pilaantumista. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön polttoaineiden laadun seurantajärjestelmiä, jotta varmistetaan kyseisessä direktiivissä säädettyjen pakollisten polttoaineita koskevien laatuvaatimusten noudattaminen.

Direktiivin 98/70/EY 8 artiklan mukaan komissio julkaisee vuosittain kertomuksen polttoaineiden laadusta jäsenvaltioissa. Tässä seitsemännessä komission kertomuksessa esitetään lyhyesti jäsenvaltioiden toimittamat tiedot bensiinin ja dieselpolttoaineen laadusta sekä myydyistä kokonaismääristä vuonna 2008. Vuotta 2008 koskevat kansallisen raportin toimittivat kaikki jäsenvaltiot, paitsi Luxembourg, joka ei ollut toimittanut raporttia myöskään vuoden 2007 osalta.

Jäsenvaltioiden seurantajärjestelmien 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 vuosien 2006 ja 2007 osalta on todettu, vaikka rikittömien polttoaineiden³ osuus polttoainelaaduista ja myynnistä jäsenvaltioissa kasvaa, rikittömyyttä ei ole kuitenkaan aina merkitty polttoainepumppuihin. Kertomusten toimittamisessa määräajassa on edelleen ongelmia. 14 jäsenvaltiota toimitti raporttinsa määräajan jälkeen; 10 näistä toimitti tosin raporttinsa vain alle kuukauden määräajan jälkeen. Malta toimitti kertomuksensa seitsemän kuukautta myöhässä, Saksa viisi kuukautta myöhässä, Yhdistynyt kuningaskunta neljä

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY 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 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.

kuukautta myöhässä ja Espanja kolme kuukautta myöhässä. Luxemburg ei toimittanut vuotta 2008 koskevaa raporttia, kuten ei myöskään vuotta 2007 koskevaa raporttia.

Polttoaineiden laadun seuranta vuoden 2008 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. Myös rikkipitoisuuden ylittävien näytteiden määrä kasvoi. Dieselin osalta raja-arvon ylittävänä parametreina olivat rikkipitoisuus, tislauksen 95 prosentin sääntö ja setaaniluku.

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 myöskään esiintyisi tulevaisuudessa. Jäsenvaltioiden toteuttamat toimet, jos sellaisia on, on selostettu yksityiskohtaisesti vuotta 2008 koskevan yksityiskohtaisen kertomuksen⁷ maaosioissa. Komissio seuraa myös jatkossa direktiivin mukaisten polttoaineiden laatuvaatimusten noudattamista.

Alhainen rikkipitoisuus auttaa vähentämään ilman pilaantumista ja uuden moottoriteknologian käyttöönottoa. Keskimääräinen rikkipitoisuus aleni vuonna 2008 ja kuten taulukosta 1 ilmenee, se oli vuonna 2008 selvästi pienempi kuin vuonna 2004. Vähennys oli suurin sitten vuoden 2005, jolloin vähärikkisistä polttoaineista⁸ tuli pakollisia ja rikittömiä polttoaineita otettiin käyttöön koko EU:n alueella. Vuosi 2008 oli viimeinen vuosi, jolloin vähärikkiset polttoaineet täyttivät direktiivin säännökset. Keskimääräisen rikkipitoisuuden aleneminen on saattanut olla seurausta siitä, että jäsenvaltiot ovat valmistautuneet vuotta 2009 koskevaan rajaan <10ppm.

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***	2008***	2008***	2008

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 Tislauksparametri 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 50 ppm:n rikkipitoisuutta.

<i>Bensiini</i>	68	51	37	38	19	18	18	14	14	15
<i>Diesel</i>	223	169	125	113	25	22	23	18	18	23

* Lukuunottamatta Ranskaa, joka ei laatinut kertomusta vuosina 2003–2005. EU-10-maat liittyivät unioniin vuonna 2004.

** Lukuunottamatta Maltaa, joka ei laatinut kertomusta vuonna 2006.

*** Lukuunottamatta Luxemburgia, joka ei laatinut raporttia vuosina 2007 ja 2008.

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 seitsemännessä komission kertomuksessa esitetään tiivistelmä bensiinin ja dieselpolttoaineen laadusta sekä myydyt kokonaismäärät yhteisössä vuonna 2008. 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 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 muutamilla keskeisillä aloilla:

Osa jäsenvaltioista toimittaa raporttinsa myöhässä. Malta, Saksa, Yhdistynyt kuningaskunta ja Espanja toimittivat raporttinsa yli kolme kuukautta määräajan jälkeen. Niitä kehoitetaan raporttoimaan määräajan puitteissa, jottei muiden toimia aliarvioitaisi.

Useat jäsenvaltiot eivät ole ottaneet riittävästi näytteitä kaikista polttoaineista tai riittävää määrää huoltoasemanäytteitä, (koska osa näytteistä on otettu varastoissa tai jalostamoissa). Varasto- tai jalostamonäytteiden olisi tultava huoltoasemilla otettavien näytteiden vähimmäismäärän *lisäksi*.

Jos jäsenvaltiot käyttävät omia kansallisia järjestelmiään, olisi ne kuvailtava kokonaisuudessaan, jotta voidaan selvittää, ovatko ne eurooppalaisen standardin mukaisia. Tässä kuvauksessa olisi osoitettava, että seurantajärjestelmä vastaa tilastollisesti luotettavalla tavalla standardia EN 14274:2003. Useissa tapauksissa vuosina 2004–2008 näitä seurantaa koskevia tietoja ei *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.

Rikittömät polttoaineet olisi merkittävä selkeästi, jotta kuluttajilla on mahdollisuus valita ne. Joissakin jäsenvaltioissa on edelleen puutteita rikkipitoisuuden merkinnöissä. Merkitseminen ei enää ole tarpeen vuodesta 2009, koska kaikkien polttoaineiden on silloin oltava rikittömiä.

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>.

Kun otetaan huomioon, että vuosi 2008 oli viimeinen vuosi, jolloin EU:ssa sallittiin rikki­pitoisuudeltaan yli 10 ppm:n polttoaineet, jäsen­valtioiden olisi pitänyt olla mahdollista toimittaa erillisiä myynti- ja näytteenottotietoja rikki­pitoisuuden mukaan. Osa jäsen­valtioista ei kuitenkaan toiminut näin.

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

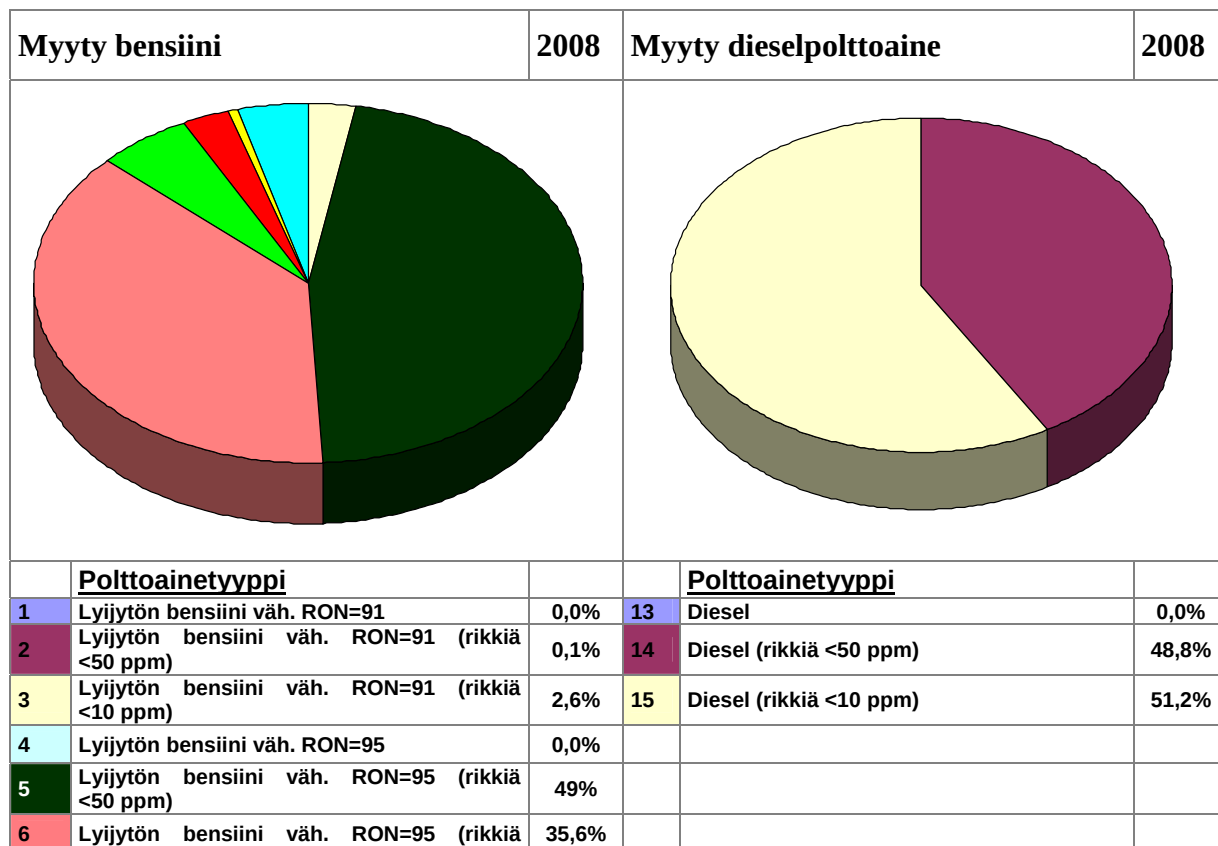
4. Vuotta 2008 koskevat tiedot

4.1 Polttoaineiden laatu ja määrä

Kaikki EU:ssa myyty bensiini ja dieselpolttoaine on nyt vähärikkistä tai rikitöntä. Kaikesta myydystä bensiinistä 55 prosenttia oli vähärikkistä ja 45 prosenttia rikitöntä (<10 ppm). Kaikessa myydyssä dieselpolttoaineessa vastaava jakauma oli 49 prosenttia ja 51 prosenttia.

EU:ssa saatavilla olevien polttoaineiden RON-luvun ja rikki­pitoisuuden vaihtelu väheni vuonna 2005, jolloin uudeksi pakolliseksi raja-arvoksi tuli <50ppm rikki­pitoisuus. Vuonna 2008 toteutuneen polttoainemyynnin osalta yleisin RON-luku oli RON 95 (84 prosenttia, josta 46 prosenttia oli vähärikkistä ja 38 prosenttia rikitöntä). Jäsen­valtiokohtaiset yksityiskohdat ovat kuviossa 1 ja liitteessä olevassa taulukossa.

Kuvio 1: Polttoaineiden myyntiosuudet (%) EU:ssa vuonna 2008



	<10 ppm)				
7	Lyijytön bensiini 95=<RON<98	0,0%			
8	Lyijytön bensiini 95=<RON<98 (rikkiä <50 ppm)	5,1%			
9	Lyijytön bensiini 95=<RON<98 (rikkiä <10 ppm)	2,6%			
10	Lyijytön bensiini RON>=98	0,0%			
11	Lyijytön bensiini RON>=98 (rikkiä <50 ppm)	0,4%			
12	Lyijytön bensiini RON>=98 (rikkiä <10 ppm)	4,7%			

Kuten jo vuosina 2001–2007, Ranska, Saksa, Italia, Espanja ja Yhdistynyt kuningaskunta olivat suurimmat polttoaineiden myyjät vuonna 2008 (kuvio 3). Dieselpolttoaineen myynti oli lähes kaikissa jäsenvaltioissa bensiinin myyntiä merkittävämpää. Mutta bensiinin ja dieselpolttoaineen suhteellisissa osuuksissa on kuitenkin merkittävää vaihtelua.

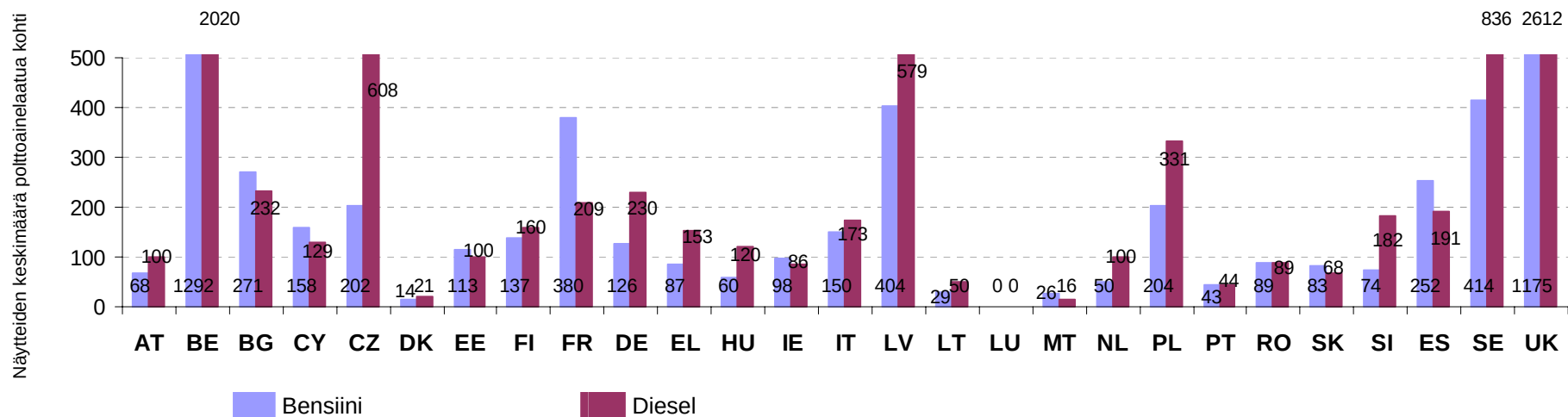
EU-12-maiden bensiinin myynnin osuus koko EU:n myynnistä oli 14 prosenttia ja dieselin osuus 15,8 prosenttia (vuonna 2007 bensiinin osuus oli 12,4 prosenttia ja dieselin 12,6 prosenttia).

Vuonna 2008 suurin osa jäsenvaltioista (14) raportoi, että niiden alueella on saatavilla kahta eri bensiinilaatua. Bulgaria, Irlanti ja Malta sen sijaan raportoivat, että niiden alueella myydään vain yhtä bensiinilaatua. Laatueroittelu on lähinnä johtunut eri oktaanitasoista (RON-luku). 16 jäsenvaltiota ilmoitti, että niiden alueella myytiin vuonna 2008 vain yhtä diesellaatua. Lisätietoja kuviossa 4.

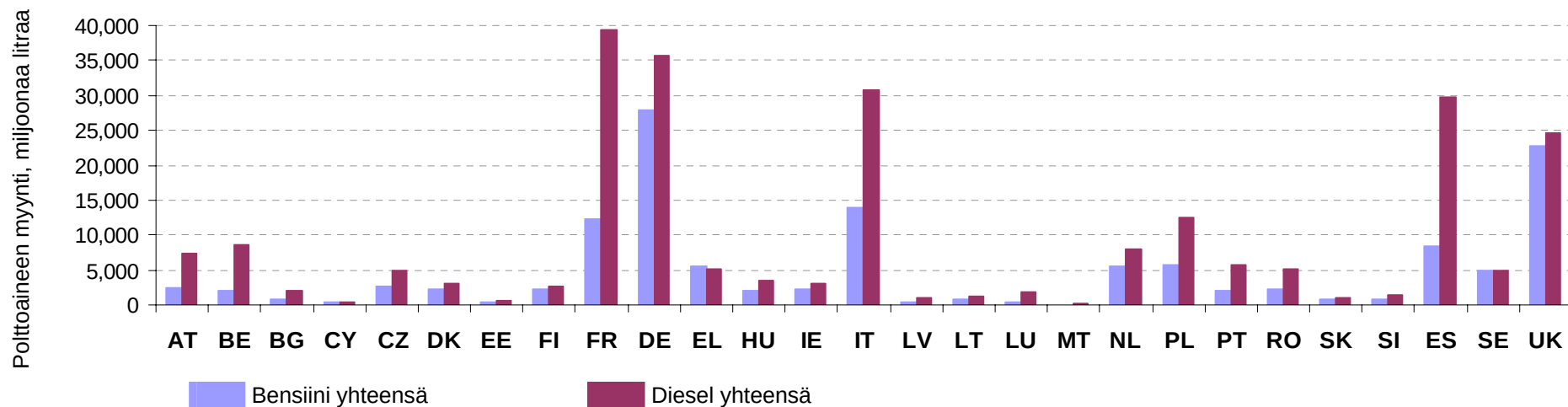
Jäsenvaltioiden on siirryttävä rikittömiin polttoaineisiin kokonaan vasta vuonna 2009. Vuonna 2008 kahdeksan jäsenvaltiota raportoi kuitenkin vain rikittömän bensiinin myynnistä ja kahdeksan jäsenvaltiota vain rikittömän dieselin myynnistä. Ruotsissa kaikki dieselpolttoaineet ovat olleet käytännössä rikittömiä vuodesta 1999, ja Saksassa niitä on ollut saatavana vuodesta 2003.

Tšekissä, Puolassa ja Slovakiassa polttoaineiden keskimääräiset rikkipitoisuudet ovat alle vuoden 2009 raja-arvojen (<10ppm). Kaikki eivät ole kuitenkaan raportoineet, että täysin rikittömä polttoainetta olisi saatavilla (ks. kuvio 7). 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 painotetuin maantieteellisin perustein”, kuten direktiivi edellyttää.

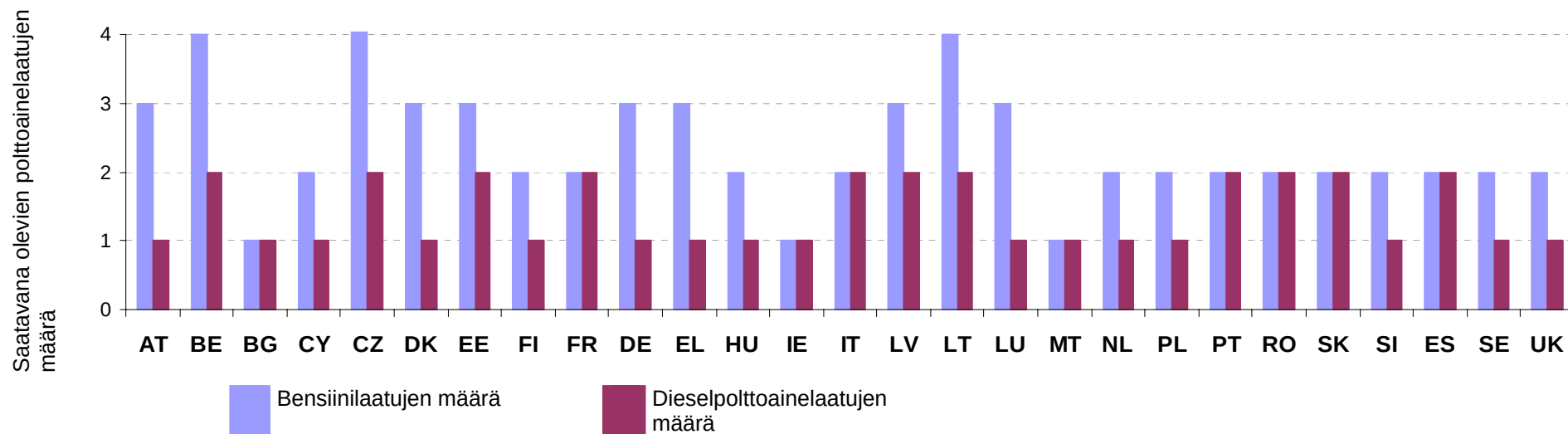
Kuvio 2: Polttoaineen laadun seuranta: näytteenottoaste EU:ssa vuonna 2008 (näytteiden keskimäärä polttoainelaatua kohti)



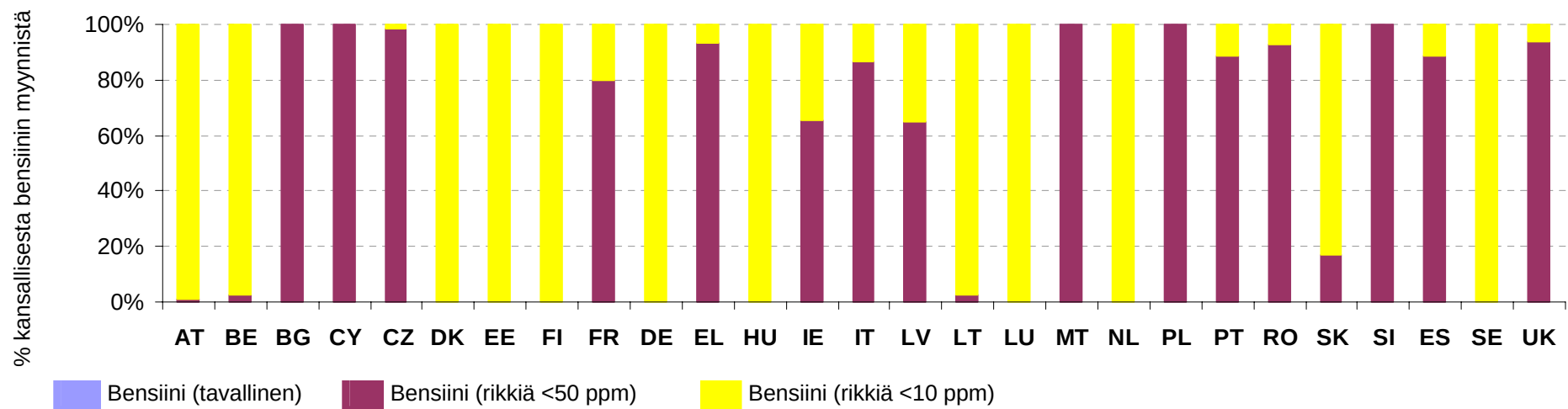
Kuvio 3: Kansallinen polttoaineen myynti vuonna 2008 polttoainetyypeittäin EU:ssa (miljoonina litroina)



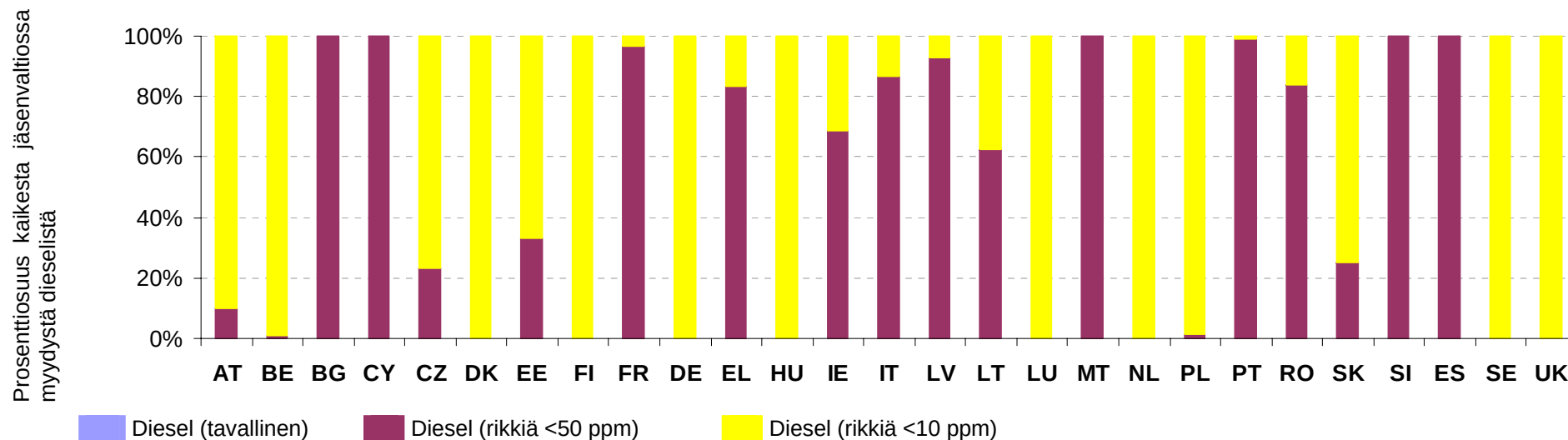
Kuvio 4: Jäsenvaltioissa saatavana olevien polttoainelaatujen määrä polttoainetyypeittäin EU:ssa vuonna 2008



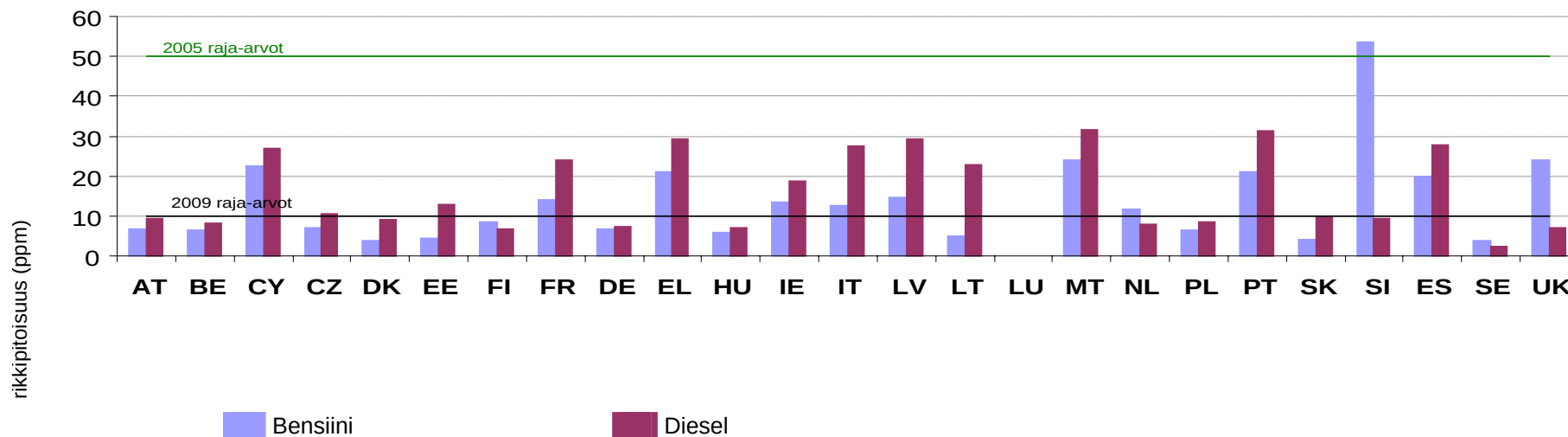
Kuvio 5: Vähärikkisten bensiinilaatujen myynti (%) jäsenvaltioittain EU:ssa vuonna 2008



Kuvio 6: Vähärikkisten diesellaatujen myynti (%) jäsenvaltioittain EU:ssa vuonna 2008



Kuvio 7: Bensiini- ja dieselpolttoainelaatujen keskimääräinen rikkipitoisuus (%) EU:ssa vuonna 2008



4.2 Direktiivin 98/70/EY noudattaminen vuonna 2008

Taulukossa 2 on tiivistelmänä tiedot siitä, miten jäsenvaltiot ovat vuonna 2008 noudattaneet direktiiviä 98/70/EY. Siinä raportoidaan säännösten noudattamista koskevan analyysin tulokset sekä näytteiden raja-arvojen noudattamisen sekä raportointimuodon ja raporttien sisällön osalta. Kuten vuosina 2001–2007, osa jäsenvaltioiden tiedoista oli epätäydellisiä ja/tai myöhässä, mikä vaikutti säännösten noudattamista koskevan arvion laatuun. Tästä syystä komissio tekee yhteistyötä 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 2008 yksityiskohtaisen kertomuksen yksittäisiä maita käsitteleviin lukuihin¹¹.

Kaikkien tutkittujen näytteiden perusteella 4 jäsenvaltiota on noudattanut täydellisesti sekä bensiinin että dieselin raja-arvoja (vuotta 2007 tällaisia jäsenvaltioita oli seitsemän). 18 jäsenvaltiota toimitti täydelliset raportit, joissa on käsitelty kaikki direktiivissä vahvistetut seurantaa koskevat parametrit. Belgia ottaa enemmän näytteitä kuin muut jäsenvaltiot. Koska tämä vääristää tuloksia ja muuttaa koko EU:n suuntauksia, Belgian ylityksiä ja näytteitä ei ole sisällytetty jäljempänä raportoitavaan ylitysten analyysiin.

Bensiinin osalta viisi jäsenvaltiota raportoi, että kaikki niiden näytteet ovat täysin direktiivin 98/70/EY mukaisia (vuonna 2007 tällaisia jäsenvaltioita oli 9). Keskeiset huolta aiheuttavat parametrit olivat jälleen tutkimus-/moottorioktaaniluku (RON/MON, 33 näytettä – eli vähemmän kuin vuonna 2007, jolloin näytteiden määrä oli 68), kesälaadun höyrypaine (DVPE, 101 näytettä – lisäystä vuodesta 2007, jolloin näytteitä oli 43) ja tislauksen haihtuminen 100/150 °C:ssa (13 näytettä – sama määrä kuin vuonna 2007). Lisäksi kävi ilmi, että 34 rikkipitoisuutta koskevaa näytettä ylitti raja-arvot. Vuonna 2007 tällaisia näytteitä oli vain 5.

Säännösten vastaisten bensiininäytteiden määrä ja suhteellinen osuus kasvoi vuonna 2008 EU-15-maissa, mutta pysyi varsin vakaana EU-12-maissa. EU-15-maissa raja-arvot ylittävien näytteiden määrä kasvoi vuoden 2007 yhdestä prosentista vuoden 2008 1,6 prosenttiin. Tämä lisäys aiheutuu pääasiassa siitä, että useammat näytteet ylittivät arvot kesälaadun höyrynpaineen ja rikkipitoisuuden osalta. EU-12-maissa raja-arvot ylittäneiden näytteiden absoluuttinen määrä kasvoi hieman vuonna 2008, mutta tällöin myös otettiin enemmän näytteitä. Tämän seurauksena raja-arvot ylittäneiden näytteiden määrä aleni vuoden 2007 noin 3,5 prosentista kolmeen prosenttiin vuonna 2008. MON- ja RON-raja-arvot ylittäneiden näytteiden määrä aleni merkittävästi, mutta vastaavasti nousu todettiin kesälaadun höyrynpaineen raja-arvot ylittäneiden näytteiden osalta.

Dieselin osalta 11 jäsenvaltiota raportoi, että kaikki niiden näytteet ovat täysin direktiivin 98/70/EY mukaisia (vuonna 2007 tällaisia jäsenvaltioita oli 14). Huolestuttavimmat parametrit olivat rikkipitoisuus (31 näytettä), tislauksen 95 prosentin sääntö (23 näytettä) ja setaaniluku (4 näytettä).

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

EU-15-maissa raja-arvojen ylitykset lisääntyivät jälleen vuonna 2008. Noin 0,3 prosenttia näytteistä ylitti raja-arvot, mikä on suurin määrä seurannan käynnistymisen jälkeen, mutta pienempi kuin EU-12-maiden tai bensiinin osalta havaittujen ylitysten määrä. EU-12-maissa oli raja-arvojen ylityksiä rikki-pitoisuuden osalta vastaava määrä kuin vuosina 2006 ja 2007. Tislausta koskevien raja-arvojen ylittävien näytteiden määrä kuitenkin kasvoi. Raja-arvot ylittäneiden näytteiden määrä osuus pysytteli vakaana hieman yli yhdessä prosentissa, vaikka näytteiden määrä lisääntyi.

Taulukko 2: Direktiivin 98/70/EY noudattaminen jäsenvaltioissa vuonna 2008

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 30.6.2009) ⁽²⁾	Huomautukset
	Bensiini	Diesel	Bensiini	Diesel		
Itävalta	3 / 203				<1 kuukauden	
Belgia	7 / 5 168	4 / 4 040	4 / 18			(3)
Bulgaria	>39 / 271	>15 / 232	5 / 18			(21) (22)
Kypros	17 / 316	1 / 129			<1 kuukauden	
Tšekki	23 / 1 011	8 / 1 216			<1 kuukauden	(18)
Tanska						
Viro	13 / 340				<1 kuukauden	
Suomi	2 / 274	3 / 160				(4) (5)
Ranska	52 / 759	1 / 417				(6)
Saksa	12 / 377	1 / 230			<5 kuukautta	(7)
Kreikka	3 / 260		6 / 18		<1 kuukauden	(8)
Unkari	9 / 120					
Irlanti	9 / 98	1 / 86				
Italia	4 / 299	2 / 346	6 / 13			(9) (10)
Latvia	2 / 1 212	1 / 1157			<1 kuukauden	
Liettua	3 / 114				<1 kuukauden	
Luxemburg	-	-	-	-	Tietoja ei saatu lainkaan	(11)
Malta		1 / 16			<7 kuukautta	(19) (20)
Alankomaat	13 / 100	3 / 100	1 / 17		<1 kuukauden	(12) (13)
Puola	21 / 407					
Portugali	1 / 86		3 / 15		<1 kuukauden	(14)
Romania	>2 / 177	>22 / 177				(23) (24)
Slovakia	7 / 165	1 / 136				
Slovenia					<1 kuukauden	
Espanja					<3 kuukautta	
Ruotsi			7 / 11			(15) (16)
Yhdistynyt kuningaskunta	>3 / 2 350	>2 / 2 612	6 / 12		<4 kuukautta	(17)
Jäsenvaltioita yhteensä	21	15	8	0	15	

Tätä taulukkoa koskevat yksityiskohtaiset huomautukset ovat vuotta 2008 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 2008 osoittaa, että direktiivissä 98/70/EY säädetyt bensiiniä ja dieselpolttoainetta koskevat laatuvaatimukset täyttyivät yleisesti ja että raja-arvojen ylityksiä tapahtui vain vähän. Ylitykset ovat varsin harvinaisia ja useimmat jäsenvaltiot toteuttavat toimia säännösten vastaisten polttoaineiden poistamiseksi myynnistä. Komissio ei ole tietoinen, 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 enää esiintyisi tulevaisuudessa. Komissio seuraa edelleen polttoaineen laatua koskevien direktiivin säännösten noudattamista ja ehdottaa asianmukaisia ja suhteellisia toimia tarvittaessa.

Keskimääräinen rikkipitoisuus aleni vuonna 2008 ja oli tällöin selvästi pienempi kuin vuonna 2004. Vähennys oli suurin sitten vuoden 2005, jolloin vähärikkisistä polttoaineista tuli pakollisia ja rikittömiä polttoaineita otettiin käyttöön EU:n alueella. Vuosi 2008 oli viimeinen vuosi, jolloin vähärikkiset polttoaineet täyttivät direktiivin säännökset. Keskimääräisen rikkipitoisuuden aleneminen on saattanut olla seurausta siitä, että jäsenvaltiot ovat valmistautuneet vuotta 2009 koskevaan rajaan <10ppm.

Useissa jäsenvaltioissa rikittömiä polttoaineita ei ole kuitenkaan aina merkitty asianmukaisesti huoltoasemilla. Tämä on saattanut hidastaa rikitöntä polttoainetta edellyttävän teknologian käyttöönottoa ajoneuvossa ennen tällaisen polttoaineen tuloa pakolliseksi vuonna 2009. Jos polttoaineissa ei ole merkintöjä, kuluttajat eivät valitse niitä ja käyttävät myös epätodennäköisemmin rikitöntä polttoainetta edellyttävää teknologiaa. Tämä vähentää näiden polttoaineiden saatavilla olon arvoa. Tämän seurauksena tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämispotentialia ei ehkä ole käytetty kokonaisuudessaan hyväksi. Jäsenvaltiot ovat myöskin toimittaneet hyvin vähän tietoja täysin rikittömien polttoaineiden maantieteellisestä saatavuudesta. Suurin osa jäsenvaltioista tyytyy toteamaan, että niitä on ollut laajalti saatavana, muttei anna lisätietoja maantieteellisen saatavuuden mittaamiseksi. Tämän ei kuitenkaan pitäisi olla ongelma vuonna 2009, josta lähtien rikittömät polttoaineet ovat pakollisia.

Kansallisella tasolla käyttöön otetut polttoaineiden laadun seurantajärjestelmät 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 2008 (miljoonina litroina)

Tunniste	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 (riikkiä <50 ppm)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
3	Lyijytön bensiini väh. RON=91 (riikkiä <10 ppm)	420	-	488	-	-	2,495	-	-	-	0	-	-	-	-	-	3,404	3,0%
4	Lyijytön bensiini väh. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
5	Lyijytön bensiini väh. RON=95 (riikkiä <50 ppm)	20	44	-	-	9,841	-	4,767	1,533	12,168	-	-	-	7,553	-	21,255	57,181	49,6%
6	Lyijytön bensiini väh. RON=95 (riikkiä <10 ppm)	1,980	1,461	-	2,176	-	24,560	-	817	1,850	385	5,426	-	-	4,713	-	43,367	37,6%
7	Lyijytön bensiini 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
8	Lyijytön bensiini 95=<RON<98 (riikkiä <50 ppm)	-	-	-	-	-	-	345	-	-	-	-	1,786	-	-	-	2,131	1,8%
9	Lyijytön bensiini 95=<RON<98 (riikkiä <10 ppm)	-	-	1,846	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,460	3,306	2,9%
10	Lyijytön bensiini RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
11	Lyijytön bensiini RON>=98 (riikkiä <50 ppm)	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,0%
12	Lyijytön bensiini RON>=98 (riikkiä <10 ppm)	65	463	7	171	2,484	785	379	-	-	100	142	228	960	198	-	5,982	5,2%
	Bensiini (tavallinen)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Bensiini (riikkiä <50 ppm)	20	46	0	0	9,841	0	5,111	1,533	12,168	0	0	1,786	7,553	0	21,255	59,314	51,4%
	Bensiini (riikkiä <10 ppm)	2,465	1,923	2,341	2,347	2,484	27,840	379	817	1,850	485	5,568	228	960	4,911	1,460	56,059	48,6%
	Bensiini yhteensä	2,485	1,970	2,341	2,347	12,325	27,840	5,490	2,350	14,018	485	5,568	2,015	8,513	4,911	22,715	115,373	100,0%
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
14	Diesel (riikkiä <50 ppm)	729	63	-	-	38,134	-	4,323	2,141	26,776	-	-	5,675	29,713	-	-	107,552	51,0%
15	Diesel (riikkiä <10 ppm)	6,564	8,518	3,148	2,660	1,218	35,789	863	972	4,026	1,922	8,056	48	0	4,837	24,634	103,254	49,0%
	Diesel yhteensä	7,293	8,581	3,148	2,660	39,351	35,789	5,186	3,113	30,802	1,922	8,056	5,723	29,713	4,837	24,634	210,806	100,0%

Tunniste	Miljoonina litroina	Kypros	Tšekki	Viro	Unkari	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 (riikkiä <50 ppm)	-	69	-	-	2	0	-	-	-	-	-	-	71	0,4%	71	0,1%
3	Lyijytön bensiini väh. RON=91 (riikkiä <10 ppm)	-	0	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	0,1%	3,420	2,6%
4	Lyijytön bensiini väh. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
5	Lyijytön bensiini väh. RON=95 (riikkiä <50 ppm)	454	-	-	-	316	18	82	5,231	137	784	825	-	7,847	45,1%	65,028	49,0%
6	Lyijytön bensiini väh. RON=95 (riikkiä <10 ppm)	-	-	328	2,022	128	687	-	-	669	-	-	-	3,834	22,0%	47,201	35,6%
7	Lyijytön bensiini 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
8	Lyijytön bensiini 95=<RON<98 (riikkiä <50 ppm)	-	2,551	-	-	-	-	15	-	-	52	-	2,035	4,653	26,8%	6,784	5,1%
9	Lyijytön bensiini 95=<RON<98 (riikkiä <10 ppm)	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153	153	0,9%	3,459	2,6%
10	Lyijytön bensiini RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
11	Lyijytön bensiini RON>=98 (riikkiä <50 ppm)	49	-	-	-	2	-	-	517	3	-	-	-	571	3,3%	573	0,4%
12	Lyijytön bensiini RON>=98 (riikkiä <10 ppm)	-	47	46	63	43	26	-	-	19	-	0	-	244	1,4%	6,226	4,7%
	Bensiini (tavallinen)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	0	0,0%
	Bensiini (riikkiä <50 ppm)	503	2,619	0	0	320	18	97	5,748	140	836	825	2,035	13,143	75,6%	72,457	54,6%
	Bensiini (riikkiä <10 ppm)	0	47	391	2,085	171	713	0	0	687	0	0	153	4,247	24,4%	60,306	45,4%
	Bensiini yhteensä	503	2,667	391	2,085	491	731	97	5,748	827	836	825	2,189	17,390	100,0%	132,763	100,0%
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
14	Diesel (riikkiä <50 ppm)	440	1,121	188	-	894	825	108	181	267	1,526	2,086	4,314	11,951	35,1%	119,503	48,8%
15	Diesel (riikkiä <10 ppm)	-	3,710	383	3,472	68	495	-	12,326	797	-	-	834	22,085	64,9%	125,338	51,2%
	Diesel yhteensä	440	4,831	571	3,472	962	1,320	110	12,507	1,064	1,526	2,085	5,148	34,035	100,0%	244,840	100,0%

