



Bryssel 26.6.2013  
COM(2013) 458 final

**KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE**

**Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa:  
kymmenes vuosikertomus  
(tarkasteluvuosi 2011)**

# KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

## Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa: kymmenes vuosikertomus (tarkasteluvuosi 2011)

### 1. JOHDANTO

Tässä kertomuksessa kootaan yhteen jäsenvaltioiden direktiivin 98/70/EY<sup>1</sup>, jäljempänä 'direktiivi', mukaiset yhdennentoista vuoden ilmoitukset ja esitetään yhteenveto bensiinin ja dieselpolttoaineen laadusta EU:ssa vuonna 2011. EU:ssa myytävää bensiiniä ja dieselpolttoainetta koskevat laatuvaatimukset sisältyvät direktiiviin: ensimmäiset tulivat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2000, toiset 1 päivänä tammikuuta 2005 ja kolmannet 1 päivänä tammikuuta 2009. Jälkimmäisissä asetetaan kaikkien EU:ssa tieliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden enimmäismääräksi 10 ppm. Lisävaatimukset määritellään polttoaineen laadun seurantajärjestelmän eurooppalaisessa standardissa, jäljempänä 'FQMS', EN 14274:2003, joka lisättiin direktiivin 2003/17/EY vaatimukseen vuodesta 2004. Jäsenvaltioita pyydettiin direktiivin mukaisesti laatimaan ensimmäinen kertomus edelliseltä kalenterivuodelta (eli vuodelta 2001) 30 päivään kesäkuuta 2002 mennessä.

Direktiivissä esitetään myös, että jäsenvaltioiden on laadittava kertomukset alueellaan myytävien polttoaineiden laadusta. Alkuperäinen malli tälle kertomukselle vahvistettiin 18 päivänä helmikuuta 2002 tehdyssä komission päätöksessä 2002/159/EY<sup>2</sup>. Direktiivin vaatimukset muuttuivat polttoaineiden uusien laatuvaatimusten ja raportointivaatimusten käyttöönoton myötä. Kaikki jäsenvaltiot saavat vuosittain ajan tasalle saatetun raportointimallin, jotta voidaan taata, että kaikkia olennaisia tietoja voidaan analysoida Euroopan laajuisesti ja polttoaineen laadun seurantatuloksia voidaan verrata toisiinsa. Malli perustuu komission päätöksessä 2002/159/EY esitettyihin raportointivaatimuksiin. Komissio tarkistaa sitä ja sopii mallista vuosittain. Vuonna 2011 kaikki jäsenvaltiot noudattivat laatuvaatimuksia, joiden mukaan tieliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden täytyy olla vähemmän kuin 10 ppm. Lisäksi jäsenvaltiot ovat alkaneet raportoida polttoaineista, joihin on lisätty etanolia. Tämä on kuulunut pakollisiin raportointivaatimuksiin 1 päivästä tammikuuta 2011 direktiivin muuttamisen 2009/30/EY myötä.

Kaksi jäsenvaltiota (Puola ja Saksa) ei toimittanut raporttiaan mallin mukaisena. Alankomaiden ensimmäinen kertomus ei ollut mallin mukainen, mutta se muutettiin pyynnöstä sellaiseksi. Yhteensä 27:stä vuotuisesta FQMS-kertomuksesta 21 saatiin määräaikaan eli 30 päivään kesäkuuta mennessä, 4 muuta toimitettiin alle kuukauden viiveellä. Kaksi ajoissa toimitettua kertomusta oli muutettava vakiomuotoisen mallin mukaisiksi. Kertomuksia saatiin selvästi enemmän määräajassa verrattuna vuosiin 2010 ja 2009.

---

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

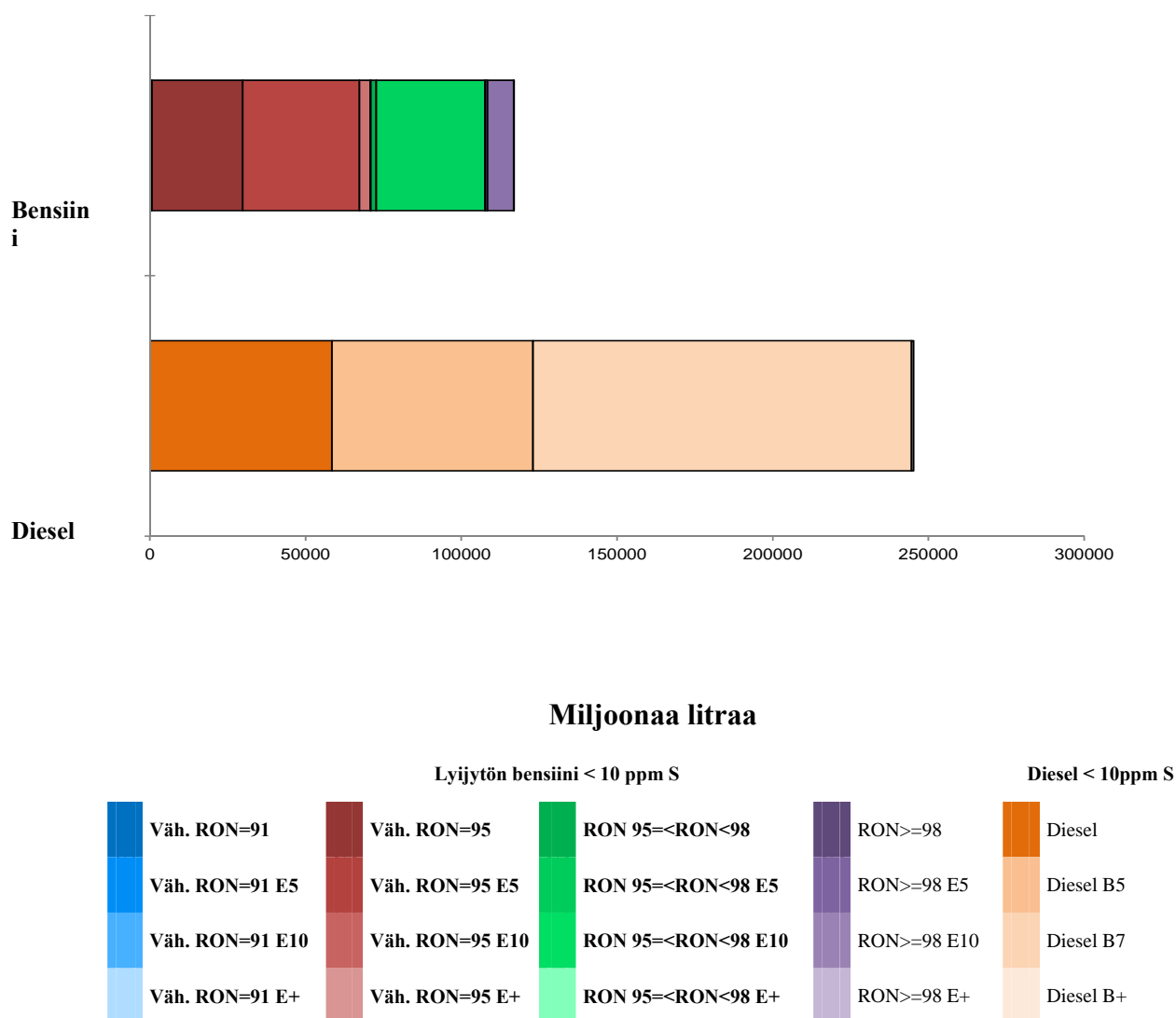
<sup>2</sup> EYVL L 53, 23.2.2002, s. 30.

## 2. POLTTOAINEEN MYYNTI EUROOPASSA

Polttoaineen myynti EU:ssa oli kovasti dieselpainotteista vuonna 2011: dieselpolttoainetta myytiin 245 227 miljoonaa litraa, kun bensiinilaatujen kokonaismyynti oli 116 893 miljoonaa litraa.

Bensiinilaaduista RON 91 menettää edelleen markkinaosuuttaan. Tällä hetkellä sitä myydään vain pieniä määriä, 645 miljoonaa litraa vuonna 2011. RON 98-laatua myytiin yhteensä 9 196 miljoonaa litraa. Eniten, 107 052 miljoonaa litraa, myytiin RON 95-bensiinilaatua. Dieselpolttoaineissa B7-luokka oli myydyin. Sitä myytiin 121 545 miljoonaa litraa. B5-dieselpolttoainetta ja dieselpolttoainetta myytiin kumpaakin noin puolet siitä (64 523 ja 58 498 miljoonaa litraa). Kaaviossa 1 esitetään erilaisten polttoaineiden myyntimäärät Euroopassa tyypeittäin.

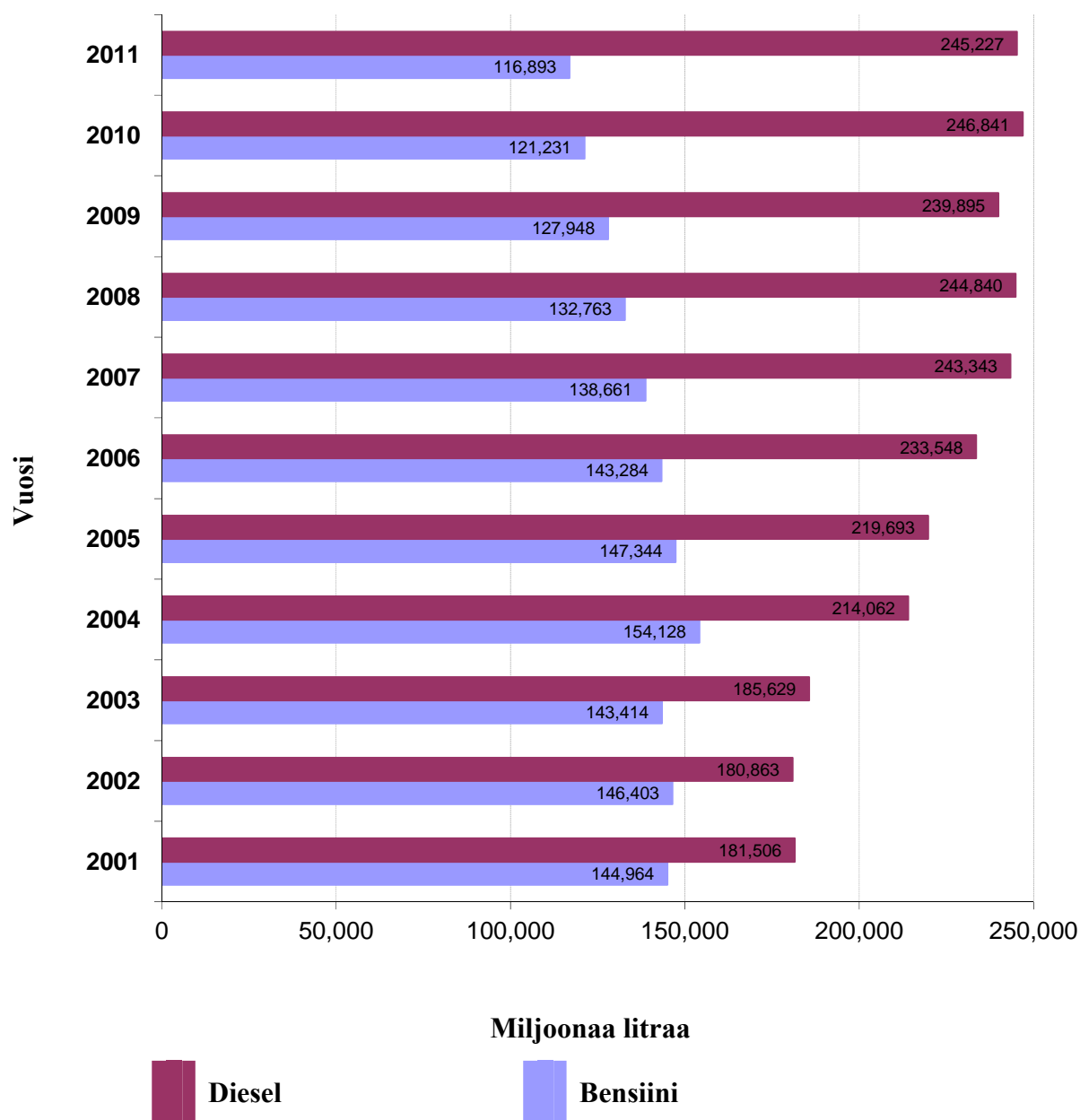
**Kaavio 1: Polttoainemyynti EU:ssa polttoainetyypeittäin vuonna 2011**



Polttoaineiden kokonaismyynti EU:ssa vuonna 2011 ja aikaisempina vuosina esitetään kaaviossa 2.

Polttoaineiden myynti kehittyi vuonna 2011 lähes samoin kuin vuonna 2010. Myyntimäärät pienenevät molempina vuosina sekä bensiinin (vähennys 4 338 miljoonaa litraa) että dieselpolttoaineen (vähennys 1 614 miljoonaa litraa) osalta niin, että tieliikenteessä käytettävien polttoaineiden myyntimäärä väheni kokonaisuudessaan 5 952 miljoonaa litraa.

**Kaavio 2: Polttoaineiden myyntimäärät EU:ssa vuosina 2001–2011**



\* Lukuihin ei sisälly Ranska vuosina 2003–2005, koska kyseisiä tietoja ei annettu. Lukuihin eivät myöskään sisälly Luxemburg vuosina 2007–2009 ja Malta vuosina 2006 ja 2009, koska kyseisiä tietoja ei annettu. Lisäksi EU laajeni vuosina 2004 ja 2007 15 jäsenvaltiosta 27 jäsenvaltioon.

### 3. POLTTOAINEEN SAATAVUUS VUONNA 2011

Yksi tärkeimmistä seikoista vuonna 2011 oli se, että RON 91 lähes hävisi markkinoilta: sitä myytiin vain neljässä maassa yhteensä 645 miljoonaa litraa. Jäljempänä olevasta taulukosta 1 käy ilmi myydyin polttoaineen jakautuma ja määrät EU:n 27 jäsenvaltiossa jäsenvaltioittain ja polttoainetyypeittäin.

**Taulukko 1: Polttoaineen myynti vuonna 2011 EU:n 27 jäsenvaltiossa polttoainetyypeittäin**

Polttoainetyyppi	Bensiinin myynti			Dieselpolttoaineen myynti		
	(miljoonina litroina)			(miljoonina litroina)		
Jäsenvaltio	Väh. RON=91	Väh. RON=95	Väh. RON=98	RON ≥98	Bensiini yhteensä	Diesel yhteensä
Itävalta	48	-	2 274	56	2 378	7 248
Belgia	-	1 405	-	355	1 760	8 738
Bulgaria	-	763	3	39	805	2 184
Kypros	-	473	-	38	511	391
Tšekki	30	2 342	-	39	2 411	4 820
Tanska	390	1 596	2	-	1 988	3 249
Viro	-	387	20	-	407	678
Suomi	-	1 035	-	1 127	2 162	2 872
Ranska	-	8 397	-	1 988	10 385	40 327
Saksa	177	-	23 100	3 261	26 538	39 417
Kreikka	-	4 268	90	143	4 501	2 628
Unkari	-	1 651	-	42	1 693	3 293
Irlanti	-	1 856	-	-	1 856	2 675
Italia <sup>1</sup>	-	11 678	-	-	11 678	30 231
Latvia	-	-	310	24	334	807
Liettua	-	336	-	7	343	1 225
Luxemburg	-	378	-	92	470	2 054
Malta	-	-	99	-	99	105
Alankomaat	-	5 625	71	-	5 696	7 783
Puola	-	4 964	-	412	5 376	14 905
Portugali	-	-	1 538	139	1 677	5 505
Romania	-	-	1 748	161	1 909	4 149
Slovakia	-	706	-	12	718	1 263

Slovenia	-	-	83	653	736	1 580
Espanja	-	-	6 559	608	7 167	26 712
Ruotsi	-	4 223	152	-	4 375	5 324
Yhdistynyt kuningaskunta	-	18 157	763	-	18 920	25 064

*1: Italian toimittamat tiedot ovat aivan samat kuin vuonna 2010, mikä saattaa nostaa esiin kysymyksen niiden oikeellisuudesta.*

Tiedoista voidaan tehdä joitakin yleisiä huomioita:

- Dieselpolttoaine hallitsee markkinoita kaikissa jäsenvaltioissa kahta lukuun ottamatta, sillä Kreikassa bensiinin osuus polttoaineiden kokonaisymynnistä on 63,1 prosenttia ja Kyproksella 56,6 prosenttia.
- Belgia taasen on raskaimmin riippuvainen dieselistä, joka hallitsee markkinoita 83,2 prosentin markkinaosuudella. Osuus on suurempi kuin missään muussa jäsenvaltiossa.
- Suurimmat määrät polttoaineita vuonna 2011 myytiin Saksassa, jonka osuus polttoaineiden kokonaisymynnistä oli 18,2 prosenttia. Saksassa bensiinin osuus kokonaisymynnistä oli 40,2 prosenttia ja dieselpolttoaineen 59,8 prosenttia. Toiseksi suurimmat polttoainemarkkinat EU:ssa olivat Ranskassa, jonka osuus polttoaineiden kokonaisymynnistä oli 14,0 prosenttia. Ranskassa bensiinin osuus kokonaisymynnistä oli 20,5 prosenttia ja dieselpolttoaineen 79,5 prosenttia. Kolmanneksi suurinta myyntiä oli Yhdistyneen kuningaskunnan markkinoilla, joiden osuus EU:ssa myydystä polttoaineesta oli yhteensä 12,1 prosenttia. Tästä 43 prosenttia oli bensiiniä ja 57 prosenttia dieselpolttoainetta.
- E10-laatua esiintyy markkinoilla enää kolmessa maassa (Saksa, Ranska ja Suomi).

#### 4. POLTTOAINEEN LAADUN SEURANTA VUONNA 2011

##### 4.1. Kuvaus eri jäsenvaltioiden käyttämistä järjestelmistä

FQMS:n täytäntöönpanossa on otettu käyttöön erilaisia lähestymistapoja EU:n alueella, joskin johdonmukaisuus jäsenvaltioiden välillä on jonkin verran lisääntynyt vuosi vuodelta. Lähestymistavat vaihtelevat eurooppalaiseen EN 14274 -standardiin<sup>3</sup> perustuvista järjestelmistä (joissa näytteet kerätään vähittäismyyntiasemilta) kansallisiin järjestelmiin.

Direktiivi sallii vaihtoehtoiset seurantajärjestelmät, jos niillä taataan luotettavuudeltaan EN 14274 -standardia vastaavien tietojen saaminen. Perusteita tämän arvioimiseksi ei kuitenkaan ole määritetty. Sen vuoksi ei ole selvää, täyttävätkö järjestelmät, jotka eivät perustu EN 14274 -standardiin, tämän arviointiperusteen.

<sup>3</sup> Standardi EN 14274:2003 – Moottoripolttonesteet. Moottoribensiinin ja dieselöljyn laadun arviointi käyttäen polttonesteen laaduntarkkailujärjestelmää (FQMS).

Vuonna 2011 suurin osa jäsenvaltioista toimitti lisätietoja siitä, miten seurantajärjestelmä on valittu (jos käytössä EN 14274 -tilastomalli), tai ilmoittivat, miten kansallinen valvontajärjestelmä on valittu.

Vuonna 2011 polttoaineiden laadun seurantajärjestelmiä oli 27 jäsenvaltiossa valittu seuraavasti:

- 5 käytti EN 14274 -tilastomallia A (Itävalta, Suomi, Kreikka, Italia ja Espanja)
- 5 käytti EN 14274 -tilastomallia B (Ranska, Saksa, Puola, Bulgaria ja Romania)
- 9 käytti EN 14274 -tilastomallia C (Irlanti, Portugali, Kypros, Tšekki, Viro, Unkari, Liettua, Slovakia ja Slovenia), ja
- loput kahdeksan käyttivät kansallista seurantajärjestelmää.

#### **4.2. Näytteiden otto ja raportointi**

Yksi keskeisiä seikkoja polttoaineiden laadun määrittämisessä on se, miten polttoainenäytteet otetaan. Näytteidenoton on tapahduttava EN 14274 -standardissa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

Standardissa ilmoitetaan, kuinka monta näytettä ja missä jäsenvaltioiden on otettava polttoaineiden laatua koskevia kertomuksia varten. Standardissa täsmennetään myös näytteiden polttoainelaatukohtainen vähimmäismäärä sekä talvi- että kesäkaudella. Taulukossa 2 esitetään yksittäisten jäsenvaltioiden näytteidenotto ja raportointi vuonna 2011. Kaikkien näytteiden vaadittu vähimmäismäärä lasketaan, kun jäsenvaltio on käyttänyt EN 14274 -standardissa kuvattua tilastomallia, joten kutakin mallia (A, B ja C) kohden tiedetään, kuinka paljon näytteitä on vähintään otettava.

Taulukossa 2 esitetään myös otettujen näytteiden kokonaismäärän jakautuminen ja huoltoasemilla suoritettu näytteidenotto. Kaikki jäsenvaltiot Saksaa lukuun ottamatta toimittivat tämän jakauman vuodelta 2011. Saksa toimitti tulokset kahdesta eri menetelmällä tehdystä näytteenotosta, muttei ilmoittanut otettujen näytteiden kokonaismäärää (jotkin näytteistä testattiin käyttäen molempia menetelmiä, toiset vain yhdellä menetelmällä). Tästä syystä ei ole mahdollista määrittää, onko näytteiden määrä vaatimusten mukainen. EN 14274 -standardissa täsmennetään, että vaaditut vähimmäisnäytteet olisi otettava jakelupisteistä, jotka on määriteltävä vähittäismyynti- tai kaupallisiksi pisteiksi, joissa polttoaineita jaellaan käytettäväksi tieliikenteen ajoneuvojen käyttövoimana. Näin ollen näytteitä, jotka on otettu jakeluterminaaleissa tai jalostamoilla, olisi pidettävä huoltoasemilta otettuja, vähimmäisvaatimusten mukaisia näytteitä täydentävinä lisänäytteinä.

Kehitys oli jäsenvaltioissa positiivista vuonna 2011 FQMS:n ja näytteidenottoprosessien osalta. Esimerkiksi Tanska on ottamassa käyttöön uuden järjestelmän, joka vastaa direktiivin vaatimuksia.

Kertänäytteiden testeissä useimmat olivat EN 228 -bensinistandardin mukaisia vuonna 2011 vuoteen 2010 verrattuna. Myös dieselpolttoaine oli entistä useammin EN 590 -standardin mukaista vuonna 2011. Kertomus löytyy kokonaisuudessaan ilmastotoimien pääosaston verkkosivuilta kohdasta *EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action*.



**Taulukko 2: Tiivistelmä direktiivin 98/70/EY ja eurooppalaisen EN 14274 -standardin mukaisesta jäsenvaltioiden näytteidenotosta ja raportoinnista**

Jäsenvaltio	AT	FQMS-malli (1)	Koko (2)	Kesä-/talvi-kausi erikseen? (3)	Näytteet/polttoainelaatu/kausi (4)	Vaaditut näytteet yhteensä (5)		Otetut näytteet (6)		Huoltoasemiltaan otetut näytteet (7)		Näytteenoton vaatimusten mukaisuus (8)	
						Ben.	Dsl	Ben.	Dsl	Bens.	Dsl	Ben.	Dsl
Itävalta	AT	A	S	✓	50	104	100	153	150	153	150	✓	✓
Belgia	BE	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	2006	5325	2006	5325	(✓)	(✓)
Bulgaria	BG	B	S	✓	100	410	200	473	496	461	482	✓	✓
Kypros	CY	C	S	✓	50	108	100	233	140	233	140	✓	✓
Tšekki	CZ	C	S	✓	50	102	104	944	955	944	1015	✓	✓
Tanska	DK	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	41	21	41	9	(×)	(×)
Viro	EE	C	S	✓	50	104	100	350	210	350	210	✓	✓
Suomi	FI	A	S	✓	50	200	100	224	126	224	126	✓	✓
Ranska	FR	B	L	✓	200	800	400	487	420	395	420	×	✓
Saksa	DE	B	L	✓	200	802	400	520	363	0	0	×	×
Kreikka	EL	A	S	✓	50	106	100	112	100	33	20	×	×
Unkari	HU	C	S	✓	50	102	100	120	120	120	120	✓	✓
Irlanti	IE	C	S	✓	50	100	100	149	136	94	97	×	×
Italia	IT	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Latvia	LV	N	S	✓	(50)	(108)	(200)	202	307	173	160	(✓)	(✓)
Liettua	L	C	S	✓	50	102	100	104	100	92	91	×	×

Jäsenvaltio	T	FQMS-malli (1)	Koko (2)	Kesä-/talvi-kausi erikseen? (3)	Näytteet/polttoaine-laatu/kausi (4)	Vaaditut näytteet yhteensä (5)		Otetut näytteet (6)		Huoltoasemilta otetut näytteet (7)		Näytteenoton vaatimusten mukaisuus (8)	
						Be ns.	Dsl	Ben s.	Dsl	Bens.	Dsl	Be ns.	Dsl
	T												
Luxemburg	LU	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	89	98	81	98	(×)	(×)
Malta	MT	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	32	27	21	18	(×)	(×)
Alankomaat	NL	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	100	100	100	100	(✓)	(✓)
Puola	PL	B	S	✓	200	216	206	265	295	265	295	✓	✓
Portugali	PT	C	S	✓	50	108	100	254	122	200	100	✓	✓
Romania	RO	B	S	✓	100	216	200	224	222	224	222	✓	✓
Slovakia	SK	C	S	✓	50	102	100	155	123	155	123	✓	✓
Slovenia	SI	C	S	✓	50	200	100	145	178	142	115	×	✓
Espanja	ES	A	L	✓	100	216	200	634	330	0	0	×	×
Ruotsi	SE	N	S	✓	(50)	(104)	(100)	672	756	0	0	(×)	(×)
Yhdistynyt kuningaskunta	UK	N	L	✓	(100)	(208)	(200)	1369	2298	68	65	(×)	(×)

#	Sarake	Selittävät huomautukset
(1)	FQMS-malli	N = kansallinen polttoaineiden laadun seurantajärjestelmä (FQMS) A = EN 14274 -tilastomalli A B = EN 14274 -tilastomalli B C = EN 14274 -tilastomalli C
(2)	Koko – maan koko	S = pieni (tieliikenteessä käytettävän polttoaineen kokonaisuus < 15 miljoonaa tonnia vuodessa)

		L = suuri (tieliikenteessä käytettävän polttoaineen kokonaismyynti > 15 miljoonaa tonnia vuodessa)
(3)	Kesä- /talvikausi erikseen?	✓ Erillinen raportointi kesä- ja talvikaudesta; × tarkoittaa ainoastaan koko vuoden näytteistä raportoimista
(4)	Näytteet/ polttoaine- laatu/ kausi	EN 14274: laatuluokissa, joiden osuus kokonaismyynnistä on alle 10 prosenttia, on supistetut näytteidenottovaatimukset. Niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka käyttävät kansallista FQMS-järjestelmää, arvioitu vastaava näytteiden vähimmäismäärä (polttoainemyynnin perusteella) on esitetty suluissa.
(5)	Vaaditut näytteet yhteensä	FQMS-mallin ja maan koon mukaan vaaditun EN 14274 -näytteiden vähimmäismäärän laskeminen. Vaadittu vähimmäismäärää näytteitä on otettava ”käyttöpaikassa” jakelupisteissä. Niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka käyttävät kansallista FQMS-järjestelmää, arvioitu vastaava näytteiden vähimmäismäärä (polttoainemyynnin perusteella) on esitetty suluissa.
(6)	Otetut näytteet	Kaikissa paikoissa (huoltoasemat, terminaalit ja jalostamot) otettujen näytteiden kokonaisuus polttoainetyypeittäin.
(7)	Huoltoasem ilta otetut näytteet	Huoltoasemilta otettujen näytteiden kokonaisuus; jakelupisteet (julkiset ja kaupalliset). Tämä raportoidaan vakiovuotoisessa raportointimallissa erikseen; jos huoltoasemilta otettujen näytteiden määrä ei vastaa kaikkien otettujen näytteiden määrää, tämä johtuu alkuperäisessä raportoinnissa esiintyneistä eroista (erityisesti Ranska ja Tšekki, sillä niiden osalta huoltoasemilta otettujen näytteiden määrä on suurempi kuin kaikkien otettujen näytteiden määrä).
(8)	Näytteenot on vaatimusten mukaisuus	✓ merkitsee, että EN 14274 -standardin näytteiden määrää koskeva vaatimus täyttyy, ja × taasen, ettei tämä vaatimus täyty. On huomattava, että tämä osoittaa, että näytteenotto on yleisesti vaatimusten mukaista kaikissa polttoainelaaduissa; ks. jäsenvaltion kertomus näytteenoton vaatimustenmukaisuudesta kunkin yksittäisen polttoainelaadun osalta erikseen. Jos käytössä on kansallinen FQMS, arvio vaatimustenmukaisuudesta ja sen myötä vastaavuudesta EN 14274 -standardin kanssa on esitetty suluissa ().  Jos jäsenvaltiot eivät ole eritelleet näytteenottoaikoja, ei ole mahdollista arvioida, onko näytteenotto tapahtunut vaatimusten mukaisesti.
	Bens.	Bensiini
	Dsl	Dieselpolttoaine

## 5. DIREKTIIVIN RAJA-ARVOJEN NOUDATTAMINEN

### 5.1. Bensiiniä koskeva raportointi

Vuonna 2011 useimmat jäsenvaltiot antoivat bensiininäytteiden vaatimustenmukaisuudesta täydelliset tiedot. Vaatimustenmukaisuutta arvioitaessa on tarpeen tietää, mitä testimenetelmää on käytetty tiettyjen laatutekijöiden testaamiseen (koska toistettavuus ja raja-arvot vaihtelevat testimenetelmän mukaan). Jäsenvaltioiden on tarkoitus sisällyttää tämä tieto mallin mukaiseen raporttiinsa. Vaikka sen esittäminen ei ole pakollista, se on tarpeen noudattamistason määrittämisessä.

EU:ssa useimmiten vuonna 2011 laatuvaatimusten vastaisiksi havaitut laatutekijät olivat seuraavat:

- Kesälaadun höyrypaine ylittyi 106 kertaa vuonna 2011. On kuitenkin ilmeistä, että monet tällaiset ylitykset johtuvat siirtymävaiheen kausista silloin, kun toimittajat vaihtavat kesälaadusta talvilaatuun ja päinvastoin.
- Laatuvaatimusten vastaisia RON/MON -näytteitä löydettiin vuonna 2011 yhteensä 38.

Eräät jäsenvaltiot eivät toimittaneet kaikkia tietoja näytteistä, joiden todettiin olevan raja-arvojen vastaisia.

## 5.2. Dieselpolttoainetta koskeva raportointi

Eräät jäsenvaltiot eivät vuonna 2011 toimittaneet kaikkia tietoja näytteistä, joiden todettiin olevan raja-arvojen vastaisia. Kuudesta vuonna 2011 testattaviksi vaaditusta dieselpolttoaineen laatutekijästä laatuvaatimusten vastaisiksi todettiin seuraavat:

- Enimmäisrikkipitoisuus (10 ppm) ylittyi yhteensä 126 näytteessä. Kaikkien jäsenvaltioiden osalta keskimääräinen rikkipitoisuus oli kuitenkin 5,8 ppm eli alle pakollisen raja-arvon 10 ppm.
- Yhteensä 19 tislausta koskevan raja-arvon osalta testattua näytettä oli laatuvaatimusten vastaisia.

## 5.3. Yhteenveto

Jäljempänä olevassa taulukossa 3 on yhteenveto direktiivin noudattamisesta jäsenvaltioissa tarkasteluvuonna 2011. Siitä käyvät ilmi näyteanalyysien tulokset (raja-arvojen ylitykset) sekä toimitettujen tietojen muoto ja sisältö. Direktiiviä muutettaessa siihen lisättiin kohta, jonka mukaan ”jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.” Jotkin jäsenvaltiot ovat antaneet selvityksen korjaavista toimista ja kansallisten viranomaisten määräämistä seuraamuksista tapauksissa, joissa näytteet ovat olleet laatuvaatimusten vastaisia. Nämä ja muut jäsenvaltioiden valvontajärjestelmien kannalta merkitykselliset huomiot on tuotu korostetusti esille ja niitä on myös käsitelty yksityiskohtaisemmin tämän kertomuksen jäsenvaltiokohtaisissa luvuissa.

Yleisesti ottaen vuonna 2011 otetuista 10 257 bensiininäytteestä 211:sta havaittiin olevan laatuvaatimusten vastaisia ja ylittävän raja-arvot yhden tai useamman laatutekijän osalta. Toisin sanoen 2,0 prosenttia näytteistä oli vaatimusten vastaisia. Dieselin kuuden pakollisen laatutekijän suhteen vuonna 2011 testatuista 13 718 näytteestä 203:n havaittiin olevan täsmennettyjen raja-arvojen vastaisia. Tämä on 1,5 prosenttia kaikista raportoiduista näytteistä.

Laatuvaatimusten vastaisten näytteiden osuus on sidoksissa otettujen näytteiden määrään, jonka puolestaan pitäisi riippua (kussakin jäsenvaltiossa) myydyn polttoaineen kokonaismäärästä ja toimituslähteistä. Niiden jäsenvaltioiden kohdalla, jotka käyttävät kansallisia järjestelmiä, jotka eivät ehkä vastaa tilastollisia malleja A, B ja C, ja tilastomalleja,

jotka eivät ehkä ole kaikkein sopivimpia, on kuitenkin otettava huomioon myös säännösten noudattamatta jättäminen EU:ssa polttoaine- ja näytemääriä painottaen.

**Taulukko 3: Yhteenveto jäsenvaltioiden vuotta 2011 koskevan raportoinnin sääntöjenmukaisuudesta**

Jäsenvaltio	Raja-arvojen vaatimustenvastaisuus Raja-arvon ylittävät näytteet / näytteet yhteensä				Puutteelliset tiedot Mittaamatta jätetyt laatutekijät / yhteensä				Raportoinnin myöhästyminen (kk)
	(1)				(2)				
	Bensiini		Dieselpolttoaine		Bensiini		Dieselpolttoaine		
	VV	Yht.	VV	Yht.	Ei mitattu	Yht.	Ei mitattu	Yht.	
AT	6	153	8	150	0	19	0	6	< 1 kuukausi
BE	70	2006	89	5325	1	19	0	6	Ajoissa
BG	27	473	19	496	5	19	0	6	Ajoissa
CY	21	233	6	140	0	19	0	6	Ajoissa
CZ	22	944	19	955	0	19	1	6	Ajoissa
DK	0	41	0	21	0	19	0	6	Ajoissa
EE	9	350	0	210	0	19	0	6	Ajoissa
FI	1	224	0	126	1	19	1	6	Ajoissa
FR	17	487	39	420	0	19	0	6	Ajoissa
DE	3	520	7	363	1	19	0	6	< 2 kuukautta
EL	0	112	0	100	1	19	0	6	< 1 kuukausi
HU	4	120	1	120	1	19	0	6	Ajoissa
IE	1	149	1	136	0	19	0	6	Ajoissa
IT	0	200	0	200	7	19	0	6	Ajoissa
LV	0	202	0	307	0	19	0	6	< 1 kuukausi
LT	0	104	0	100	1	19	0	6	Ajoissa
LU	5	89	1	98	1	19	0	6	Ajoissa
MT	5	32	3	27	1	19	0	6	Ajoissa
NL	0	100	0	100	1	19	1	6	Ajoissa
PL	5	265	2	295	1	19	2	6	Ajoissa
PT	5	254	2	122	0	19	0	6	Ajoissa

Jäsenvaltio	Raja-arvojen vaatimustenvastaisuus Raja-arvon ylittävät näytteet / näytteet yhteensä				Puutteelliset tiedot Mittaamatta jätetyt laatutekijät / yhteensä				Raportoinnin myöhästyminen	
	(1)				(2)					(3)
	Bensiini		Dieselpolttoaine		Bensiini		Dieselpolttoaine			
	VV	Yht.	VV	Yht.	Ei mitattu	Yht.	Ei mitattu	Yht.	(kk)	
RO	1	224	0	222	1	19	0	6	Ajoissa	
SK	3	155	4	123	1	19	0	6	Ajoissa	
SI	0	145	2	178	1	19	1	6	Ajoissa	
ES	0	634	0	330	0	19	0	6	< 1 kuukausi	
SE	1	672	0	756	8	19	1	6	Ajoissa	
UK	5	1369	0	2298	0	19	0	6	Ajoissa	
Jäsenvaltioita yhteensä									27	

- |     |  |  |
|-----|--|--|
| (1) | Raja-arvojen vaatimustenvastaisuus<br>(95 %:n luotettavuusrajat) | Jos tiedot ovat epätäydelliset, ei ole mahdollista vahvistaa, onko raja-arvoja noudatettu kaikissa näytteissä. Jos toimitetuista tiedoista ei ole käynyt ilmi, monessako näytteessä raja-arvo ylittyi, on käytetty merkkiä '>' osoittamaan, että raja-arvot ylittävien näytteiden määrä on vähimmäismäärä ja että todellinen määrä voi olla tätä suurempi. |
| (2) | Puutteelliset tiedot   | Joitakin laatutekijöitä varten on mahdollista ottaa pienempiä näytemääriä, mutta kutakin laatutekijää varten on otettava näytteet, jotta polttoaineen laatu voidaan arvioida asianmukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi selvennettävä, koska näytetulokset on saatu ja esitettävä ne.  |
| (3) | Raportoinnin myöhästyminen                                       | Direktiivin 98/70/EY mukaan jäsenvaltioiden on toimitettava seurantatiedot kunkin vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä.   |

Toinen tärkeä osa kussakin jäsenvaltiossa markkinoille saatettuun polttoaineen laadun arvioinnissa on tarkastettavien erityislaatutekijöiden noudattaminen. Tässä on tällä hetkellä poikkeamia joissakin jäsenvaltioissa. Vuotta 2011 koskevan kertomuksen kohdassa *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* on ilmoitettu jäsenvaltioittain niiden muuttujien lukumäärää, joita ei ole mitattu.

Vaikka tämän tilanteen ei katsottaisi aiheuttavan ongelmia polttoaineiden yleisen laadun arvioimisessa Euroopassa, sitä on pyrittävä parantamaan vuoden 2012 osalta.

## 6. PÄATELMÄT

Polttoaineen laatu on voimakkaasti sidoksissa sekä hiilidioksidipäästöihin että muihin ilmanlaatuun vaikuttaviin päästöihin samoin kuin siihen, miten helposti ja millä hinnalla ajoneuvojen valmistajat voivat noudattaa pilaavien aineiden ja kasvihuonekaasujen päästörajoja.

Polttoaineiden laadun seuranta vuodelta 2011 osoittaa, että direktiivissä 98/70/EY säädetyt bensiiniä ja dieselpolttoainetta koskevat laatuvaatimukset täyttyivät yleisesti ja että raja-arvojen ylityksiä tapahtui vain vähän.

Jäsenvaltiot saavat EN 14274 -standardin tarkistuksesta lisäselvitystä, jonka avulla erilaisten polttoaineiden laatutekijöiden arviointiin käytettävissä olevien tietojen johdonmukaisuus paranee.

On myös käynyt selväksi, että jäsenvaltiot ovat halukkaita ponnistelemaan parantaakseen tietämystään raportointivaatimuksista ja polttoaineiden laadun seurantajärjestelmästä.

Koska ylitykset ovat varsin harvinaisia ja useimmat jäsenvaltiot toteuttavat toimia säännösten vastaisten polttoaineiden vetämiseksi pois myynnistä, komission tiedossa ei ole, 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.