



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 10.3.2014  
COM(2014) 127 final

**KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE**

**Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa:  
yhdestoista vuosikertomus  
(tarkasteluvuosi 2012)**

# KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

## Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa: yhdestoista vuosikertomus (tarkasteluvuosi 2012)

### 1. JOHDANTO

Tässä kertomuksessa kootaan yhteen jäsenvaltioiden direktiivin 98/70/EY<sup>1</sup>, jäljempänä 'direktiivi', mukaiset yhdennentoista vuoden ilmoitukset ja esitetään yhteenveto tieliikenteessä käytetyn bensiinin ja dieselpolttoaineen laadusta EU:ssa vuonna 2012. Kyseiseen direktiiviin sisältyvät EU:ssa myydyn tieliikenteen bensiinin ja dieselpolttoaineen laatuvaatimukset: ensimmäiset laatuvaatimukset tulivat voimaan 1. päivänä tammikuuta 2000; toiset 1. tammikuuta 2005 ja kolmannet 1. tammikuuta 2009. Jälkimmäisissä asetetaan kaikkien EU:ssa tieliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden enimmäismääräksi 10 ppm. Lisävaatimukset määritellään polttoaineen laadun seurantajärjestelmän eurooppalaisessa standardissa, jäljempänä 'FQMS', EN 14274:2012, jota oli noudatettava vuodesta 2004.

Direktiivissä säädetään myös, että jäsenvaltioiden on laadittava yhteenvetokertomukset alueellaan myytävien polttoaineiden laadusta. Alkuperäinen malli tälle kertomukselle vahvistettiin 18. helmikuuta 2002 tehdyssä komission päätöksessä 2002/159/EY<sup>2</sup>. Direktiivin vaatimukset kehittyivät polttoaineiden uusien laatuvaatimusten ja raportointivaatimusten käyttöönoton myötä. Kaikki jäsenvaltiot saavat raportointimallin, jotta kaikkia olennaisia tietoja voidaan analysoida Euroopan laajuisesti ja jotta jäsenvaltioissa suoritettujen polttoaineen laadun seurannan tuloksia voidaan vertailla. Malli perustuu komission päätöksessä 2002/159/EY esitettyihin raportointivaatimuksiin. Komissio tarkistaa sitä ja sopii mallista vuosittain.

Vuonna 2012 kaikki jäsenvaltiot noudattivat laatuvaatimuksia, joiden mukaan tieliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden täytyy olla alle 10 ppm. Lisäksi jäsenvaltiot ovat alkaneet raportoida polttoaineista, joihin on lisätty etanolia. Tämä on kuulunut pakollisiin raportointivaatimuksiin 1. tammikuuta 2011 alkaen.

Kaikki jäsenvaltiot toimittivat kertomuksensa annetun mallin mukaisesti. Yhteensä 27:stä vuotuisesta FQMS-kertomuksesta 19 saatiin määräaikaan eli 30. kesäkuuta mennessä ja 6 muuta toimitettiin alle viikon viiveellä. Kaksi viimeistä kertomusta toimitettiin kahden kuukauden kuluessa alkuperäisestä määräajasta. Kertomusten toimittamisessa määräaikaan mennessä on saavutettu selkeää edistystä vuosiin 2009 ja 2010 verrattuna, mutta tulos on silti huonompi kuin vuonna 2011, jolloin 21 jäsenvaltiota toimitti kertomuksen ajoissa.

---

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

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

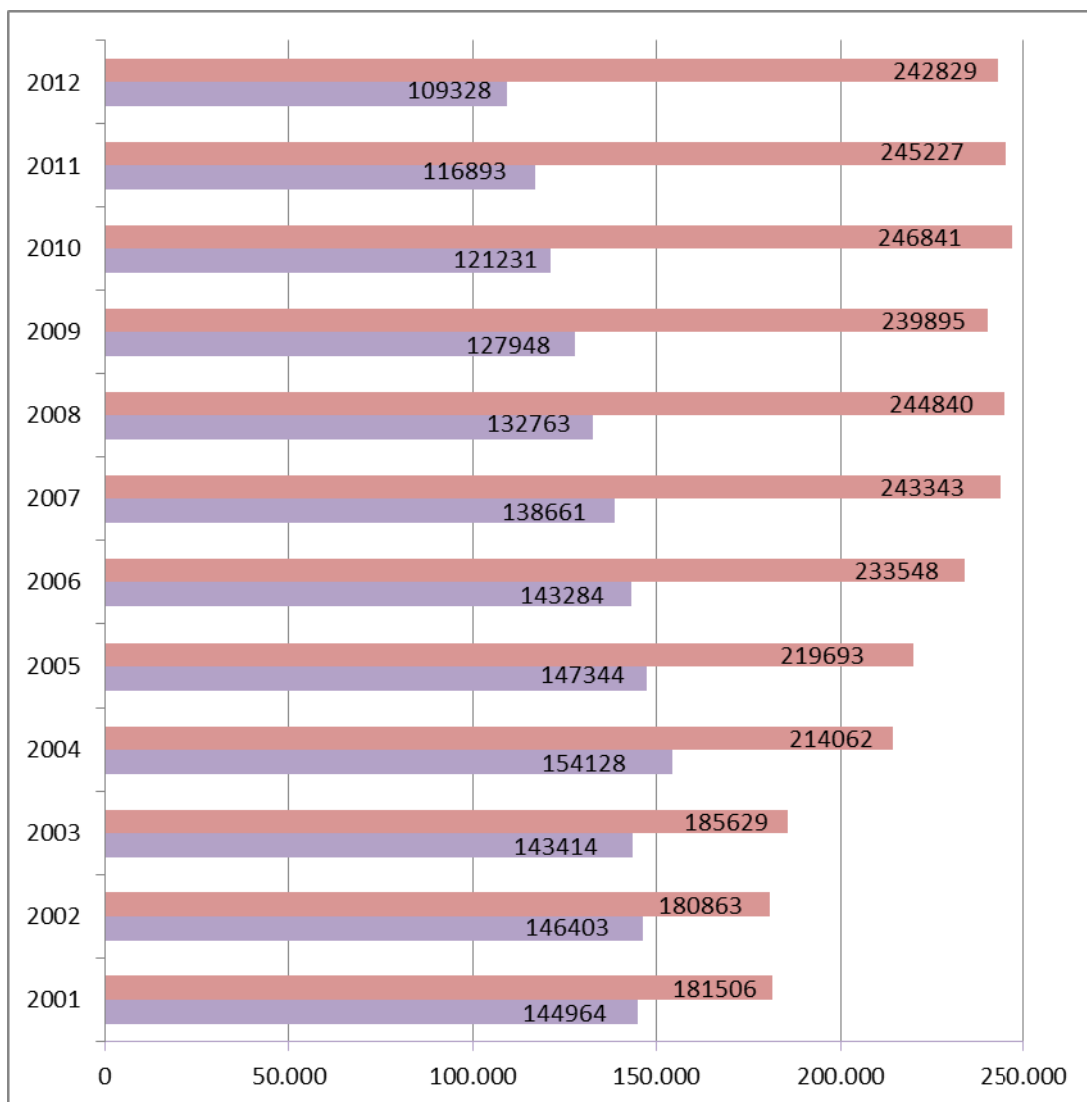
## 2. POLTTOAINEEN MYYNTI EUROOPASSA

Polttoaineen myynti EU:ssa oli voimakkaasti dieselpainotteista vuonna 2012: dieselpolttoainetta myytiin 242 829 miljoonaa litraa, kun bensiinilaatujen kokonaismyynti oli 109 328 miljoonaa litraa.

Bensiinin myynti on ollut laskussa vuodesta 2004 ja näin tapahtui myös vuonna 2012. Polttoainelaatujen osalta voidaan todeta, että RON 91 -laadun markkinaosuus laskee edelleen ja sitä myydään tällä hetkellä vain pieniä määriä; vuoden 2012 myynti oli 456 miljoonaa litraa. RON 98 -laadun myynti oli yhteensä 4 418 miljoonaa litraa, RON 95=<-<98-laadun 14 622 miljoonaa litraa ja bensiinin myyntitilastojen johtajan, RON 95 -laadun, 89 832 miljoonaa litraa.

Myös dieselpolttoaineen myynti laski kolmantena perättäisenä vuonna. B7-laadun myyntiosuus oli suurin, 219 769 miljoonaa litraa (90 prosenttia myynnistä). B5-, B+-laadun ja tavallisen dieselpolttoaineen myynti oli yhteensä 23 061 miljoonaa litraa. B5-laatua myytiin 2 720 miljoonaa litraa, B+-laatua 137 miljoonaa litraa ja tavanomaista dieseliä 20 204 miljoonaa litraa.

**Kaavio 1: Polttoaineiden myynnin kehitys EU:ssa vuosina 2001–2012**



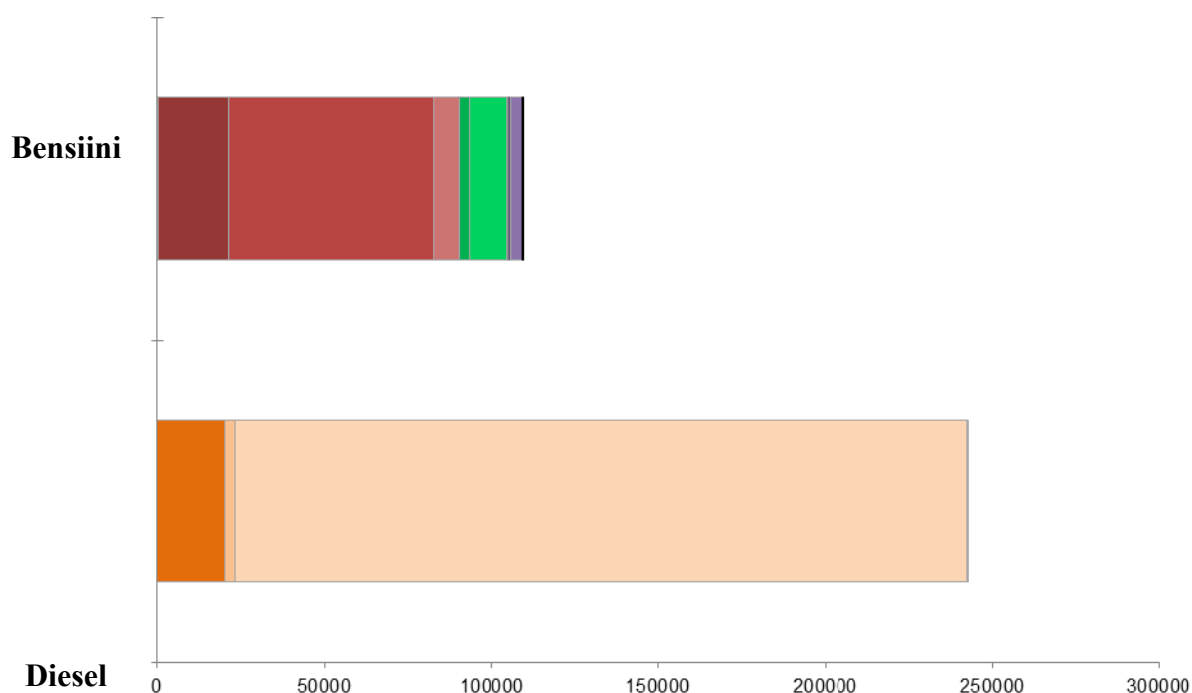


**Diesel**

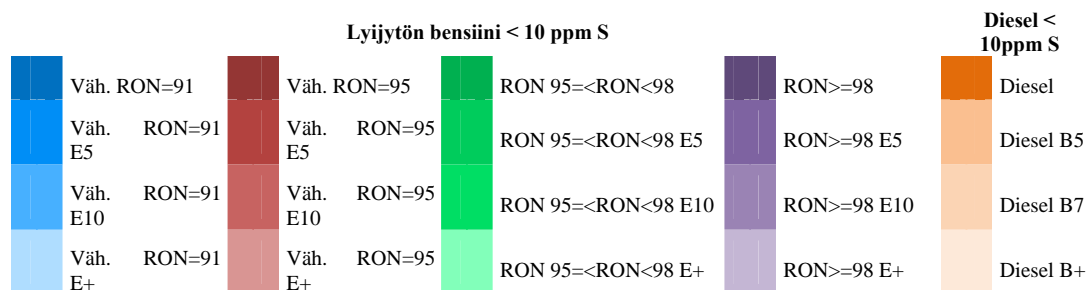


**Bensiini**

**Kaavio 2: Polttoainemyynti EU:ssa polttoainetyypeittäin vuonna 2012**



**Miljoonaa litraa**



Polttoaineita myytiin vuonna 2012 vähemmän kuin vuonna 2011. Myyntimäärät pienenivät sekä bensiinin (vähennys 7 565 miljoonaa litraa) että dieselpolttoaineen (vähennys 2 398 miljoonaa litraa) osalta niin, että tieliikenteessä käytettävien polttoaineiden myyntimäärä väheni kokonaisuudessaan 9 963 miljoonaa litraa.

**2.1 Polttoaineen saatavuus vuonna 2012**

Yksi tärkeimmistä seikoista vuonna 2012 oli se, että RON 91 lähes hävisi markkinoilta: sitä myytiin vain neljässä maassa ja ainoastaan Tanskassa sen menekki oli merkittävää.

E 10 -laatua myytiin vain kolmessa jäsenvaltiossa: Ranskassa, Suomessa ja Saksassa,

Taulukossa 1 esitetään polttoaineitten myyntimäärät ja tyypit jäsenvaltioittain.

**Taulukko 1: Polttoaineen myynti vuonna 2012 EU:n 27 jäsenvaltiossa polttoainetyypeittäin**

Polttoainetyyppi	Bensiinin myynti (miljoonina litroina)			Dieselpolttoaineen myynti (miljoonina litroina)		
	Väh. RON=91	Väh. RON=95	Väh. RON=98	RON ≥98	Bensiini yhteensä	Diesel yhteensä
Itävalta	41	-	2 215	49	2 305	7 294
Belgia	-	1 385	-	297	1 682	8 317
Bulgaria	-	691	-	36	727	2 049
Kypros	-	-	471	31	502	365
Tšekki	16	2 195	62	-	2 273	4 865
Tanska	349	1 531	2	-	1 882	3 205
Viro	-	-	312	28	340	719
Suomi	-	1 144	-	948	2 092	2 843
Ranska	-	9 666	-	-	9 666	40 378
Saksa	50	23 479	-	1 502	25 031	40 232
Kreikka	-	3 831	52	102	3 985	2 506
Unkari	-	1 541	-	42	1 583	3 121
Irlanti	-	1 684	-	-	1 684	2 630
Italia	-	9 750	-	-	9 750	27 445
Latvia	-	274	21	-	295	852
Liettua	-	300	-	7	307	1 342
Luxemburg	-	347	-	77	424	2 001
Malta	-	-	98	-	98	119
Alankomaat	-	5 436	59	-	5 495	7 512
Puola	-	4 690	-	412	5 102	13 555
Portugali	-	-	1 403	110	1 513	5 268
Romania	-	-	2 418	205	2 623	6 602
Slovakia	-	649	-	7	656	1 227
Slovenia	-	-	607	78	686	2 270
Espanja	-	-	6 170	487	6 657	25 111
Ruotsi	-	3 738	125	-	3 863	5 273
Yhdistynyt kuningaskunta	-	17 501	607	-	18 108	25 728

Taulukon 1 perusteella voidaan tehdä seuraavat huomiot:

- Diesel hallitsee markkinoita kaikissa jäsenvaltioissa kahta lukuun ottamatta. Kreikassa bensiinin osuus polttoaineiden myynnistä oli 61,4 prosenttia ja Kyproksessa 57,9 prosenttia.

- Belgia taasen oli riippuvaisin dieselpolttoaineesta: Belgiassa dieselpolttoaineiden markkinaosuus oli 83,2 prosenttia – korkein kaikista jäsenvaltioista.
- Polttoaineita myytiin vuonna 2012 eniten Saksassa, jonka osuus EU:n polttoainemyynnistä oli 18,5 prosenttia; bensiinin osuus tästä oli 38,4 prosenttia ja dieselpolttoaineen 61,6 prosenttia. Seuraavaksi suurimmat markkinat olivat Ranskassa, jonka osuus EU:n bensiinin ja dieselpolttoaineen markkinoista oli 14,2 prosenttia; bensiinin osuus tästä oli 19,3 prosenttia ja dieselpolttoaineen 80,7 prosenttia. Yhdistyneen kuningaskunnan osuus kaikesta polttoaineen myynnistä oli 12,4 prosenttia, ja tästä bensiinin osuus oli 41,3 prosenttia ja dieselpolttoaineen 58,7 prosenttia.
- Useimmissa maissa dieselpolttoaineen veroaste on alhaisempi kuin bensiinin (joskus merkittävästi). Tämä yhdessä dieselautojen suuremman tehokkuuden (bensiniin autoihin verrattuna) sekä dieselautoihin tehtyjen parannusten kanssa on ollut keskeinen syy siihen, että EU:ssa on siirrytty käyttämään dieselpolttoainetta. Yhdistyneessä kuningaskunnassa bensiinin ja dieselpolttoaineen veroaste litraa kohden on sama, mikä osaltaan selittää sen, että polttoaineen suhteellinen osuus on alhaisempi verrattuna muihin EU-maihin pienemmistä säästöistä autojen polttoainekustannuksissa johtuen.
- E10-laadun osuus Euroopassa on edelleen alhainen ja sitä myydäänkin tällä hetkellä vain kolmessa maassa (Saksa, Ranska ja Suomi). Markkinatilanne on näissä kolmessa maassa hyvin erilainen: Suomessa E10-laadun osuus polttoainemyynnistä on 54,7 prosenttia, Ranskassa 24,1 prosenttia ja Saksassa 14,2 prosenttia.

### **3. POLTTOAINEEN LAADUN SEURANTA 2012**

#### **3.1 Kuvaus eri jäsenvaltioiden käyttämistä järjestelmistä**

Poltonesteen laaduntarkkailujärjestelmän (FQMS) täytäntöönpanoon on käytetty EU:ssa monia erilaisia lähestymistapoja. Vaikka jäsenvaltioiden toimien yhdenmukaisuus onkin kasvanut vuodesta toiseen, 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.

Vuonna 2012 suurin osa jäsenvaltioista toimitti lisätietoja siitä, miten seurantajärjestelmä on valittu (jos käytössä EN 14274 -tilastomalli), tai ilmoittivat, miten kansallinen valvontajärjestelmä on valittu.

Vuonna 2012 polttoaineiden laadun seurantajärjestelmiä oli 27 jäsenvaltiossa valittu seuraavasti:

---

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

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

### 3.2 Näytteidenotto ja raportointi

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

Standardissa ilmoitetaan, kuinka monta näytettä jäsenvaltioiden on otettava polttoaineiden laatua koskevia kertomuksia varten ja missä näytteet on otettava. Standardissa täsmennetään myös näytteiden polttoainelaatukohtainen vähimmäismäärä sekä talvi- että kesäkaudella. Taulukossa 2 esitetään yksittäisten jäsenvaltioiden näytteidenotto ja raportointi vuonna 2012. 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 toimittivat tämän jakauman vuodelta 2012. EN 14274 -standardissa täsmennetään, että vaaditut vähimmäisnäytteet olisi otettava jakelupisteistä, jotka on määritelty vähittäismyynti- tai kaupallisiksi pisteiksi, joissa polttoainetta jaetaan käytettäväksi tieliikenteen ajoneuvojen käyttövoimana. Näin ollen näytteitä, jotka on otettu jakeluterminaaleissa tai jalostamoilla, olisi pidettävä huoltoasemilta otettuja, vähimmäisvaatimusten mukaisia näytteitä täydentävinä lisänäyteinä.

Tässä yhteydessä olisi huomioitava, että Bulgaria ilmoittaa tiedot vuoden taannehtivasti. Tästä on huomautettu jäsenvaltiolle ja komissio toivoo, että tilanne korjataan vuoden 2013 kertomuksessa.

Kertanäytteiden testeissä EN 228 -bensiinistandardin sääntöjen vastaisuus lisääntyi hieman vuonna 2012 vuoteen 2011 verrattuna. Tilanne oli sama myös dieselpolttoaineen osalta. EN 590 -standardin sääntöjen noudattaminen väheni hieman vuonna 2012. Kertomus löytyy kokonaisuudessaan ilmastotoimien pääosaston verkkosivuilta kohdasta EU Fuel Quality Monitoring – 2012 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	FQMS-malli (1)	Koko(2)	Kesä-/talvi-kausi erikseen? (3)	Näytteet/polttoaine-laatu/kausi (4)	Vaaditut näytteet yhteensä (5)		Otetut näytteet (6)		Huolto-aseteilta otetut näytteet (7)		Näytteenoton vaatimusten mukaisuus (8)	
					Bens.	Dsl	Bens.	Dsl	Bens.	Dsl	Be ns.	Dsl
					Itävalta	A	S	✓	50	106	100	106
Belgia	N	S	✓	(50)	200	100	2239	6036	2239	6036	(✓)	(✓)
Bulgaria	B	S	✓	100	212	204	453	496	428	473	✓	✓
Kypros	C	S	✓	50	108	100	328	173	328	173	✓	✓
Tšekki	C	S	✓	50	106	104	1294	1468	1294	1468	✓	✓
Tanska	N	S	✓	(50)	202	100	43	21	43	21	(×)	(×)
Viro	C	S	✓	50	110	100	350	215	350	210	✓	✓
Suomi	A	S	✓	50	200	100	235	122	235	122	✓	✓
Ranska	B	L	✓	200	800	400	473	408	473	408	×	✓
Saksa	B	L	✓	200	826	400	602	415	602	415	×	✓
Kreikka	A	S	✓	50	106	102	116	106	73	53	×	×
Unkari	C	S	✓	50	104	100	120	120	120	120	✓	✓
Irlanti	C	S	✓	50	100	100	201	194	160	161	✓	✓
Italia	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Latvia	N	S	✓	(50)	112	200	158	244	119	126	(✓)	(✓)
Liettua	C	S	✓	50	104	100	106	100	92	89	×	×
Luxemburg	N	S	✓	(50)	200	100	80	82	80	82	(×)	(×)
Malta	N	S	✓	(50)	100	100	36	37	27	27	(×)	(×)
Alankomaat	N	S	✓	(50)	100	100	50	50	50	50	(×)	(×)
Puola	B	S	✓	200	434	400	279	204	279	204	×	×
Portugali	C	S	✓	50	108	100	200	100	200	100	✓	✓
Romania	B	S	✓	100	208	200	244	243	221	223	✓	✓
Slovakia	C	S	✓	50	102	100	149	118	149	118	✓	✓
Slovenia	C	S	✓	50	200	100	154	162	154	162	×	✓
Espanja	A	L	✓	100	230	200	780	396	0	0	×	×
Ruotsi	N	S	✓	(50)	104	100	631	717	0	0	(×)	(×)
Yhdistynyt kuningaskunta	N	L	✓	(100)	208	200	1682	2535	437	263	(✓)	(✓)

#	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 kokonaismyynti < 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 raportoimista koko vuoden näytteistä
(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 kokonaismäärä polttoainetyypeittäin.
(7)	Huoltoasemilta otetut näytteet	Huoltoasemilta otettujen näytteiden kokonaismäärä; 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)	Näytteenoton 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

#### 4. DIREKTIIVIN RAJA-ARVOJEN NOUDATTAMINEN

##### 4.1 Bensiiniä koskeva raportointi

Vuonna 2012 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). Säännösten mukaan jäsenvaltioiden on annettava nämä tiedot raportointimallin mukaisesti.

EU:ssa useimmiten vuonna 2012 laatuvaatimusten vastaisiksi havaitut laatutekijät olivat seuraavat:

Kesälaadun höyrypaine ylittyi 175 kertaa vuonna 2012.

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 2012 yhteensä 61.

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

#### **4.2 Dieselpolttoainetta koskeva raportointi**

Eräät jäsenvaltiot eivät vuonna 2012 toimittaneet kaikkia tietoja näytteistä, joiden todettiin olevan raja-arvojen vastaisia. Kuudesta vuonna 2012 testattaviksi vaaditusta dieselpolttoaineen laatutekijästä laatuvaatimusten vastaisiksi todettiin seuraavat:

Enimmäisrikkipitoisuus (10 ppm) ylittyi yhteensä 144 näytteessä.

Kaikkien jäsenvaltioiden osalta keskimääräinen rikkipitoisuus oli kuitenkin 7,42 ppm eli alle pakollisen raja-arvon 10 ppm.

Yhteensä 22 tislausta koskevan raja-arvon osalta testattua näytettä oli laatuvaatimusten vastaisia.

#### **4.3 Yhteenveto**

Jäljempänä olevassa taulukossa 3 on yhteenveto direktiivin noudattamisesta jäsenvaltioissa tarkasteluvuonna 2012. 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.” Jotkut jäsenvaltiot ovat antaneet selvityksen korjaavista toimista ja kansallisten viranomaisten määräämistä seuraamuksista tapauksissa, joissa näytteet ovat olleet laatuvaatimusten vastaisia. Näitä ja muita jäsenvaltioiden seurantajärjestelmiin liittyviä kysymyksiä käsitellään yksityiskohtaisemmin polttoaineen laadun seuranta EU:ssa koskevan kertomuksen *EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report – Final report to the European Commission DG Climate Action* jäsenvaltiokohtaisissa luvuissa. Tämä kertomus on saatavilla ilmastoasioiden pääosaston verkkosivulla.

Yleisesti ottaen vuonna 2012 otetuista 11 365 bensiininäytteestä 322:n havaittiin olevan laatuvaatimusten vastaisia ja ylittävän raja-arvot yhden tai useamman laatutekijän osalta. Toisin sanoen 2,8 prosenttia näytteistä oli vaatimusten vastaisia. Dieselin kuuden pakollisen laatutekijän suhteen vuonna 2012 testatuista 15 039 näytteestä 237:n havaittiin olevan täsmennettyjen raja-arvojen vastaisia. Tämä on 1,6 prosenttia kaikista raportoiduista näytteistä.

Laatuvaatimusten vastaisten näytteiden osuus on sidoksissa otettujen näytteiden määrään, jonka puolestaan pitäisi riippua (kussakin jäsenvaltiossa) myydyn polttoaineen kokonaisuudesta ja toimituslähteistä. Niiden jäsenvaltioiden kohdalla, jotka käyttävät

kansallisia järjestelmiä, jotka eivät vastaa tilastollisia malleja A, B ja C, ja tilastomalleja, jotka eivät välttämättä ole kaikkein sopivimpia, on kuitenkin otettava huomioon myös säännösten noudattamatta jättäminen EU:ssa polttoaine- ja näytemääriä painottaen.

**Taulukko 3: Yhteenvedo jäsenvaltioiden vuotta 2012 koskevan raportoinnin sääntöjenmukaisuudesta**

Jäsen- valtio	Raja-arvojen vaatimustenvastaisuus Raja-arvon ylittävät näytteet / näytteet yhteensä				Puutteelliset tiedot Mittaamatta jätetyt parametrit / yhteensä				Raportoin- nin myöhäs- tyminen  (3)
	(1)		(2)		(3)		(4)		
	Bensiini		Diesel		Bensiini		Dieselpolttoaine		
	NC	Yhteensä	NC	Yhteensä	NM	Yhteensä	NM	Yhteensä	(kuuk.)
AT	2	106	1	100	0	19	0	6	Ajoissa
BE	104	2239	102	6036	0	19	0	6	Ajoissa
BG	9	453	32	496	1	19	0	6	Ajoissa
CY	29	328	0	173	2	19	0	6	Ajoissa
CZ	21	1293	21	1413	0	19	0	6	Ajoissa
DK	0	43	0	21	0	19	0	6	Ajoissa
EE	8	350	2	215	1	19	0	6	< 1 kuukausi
FI	18	235	1	122	1	19	1	6	Ajoissa
FR	16	473	28	408	0	19	0	6	< 1 kuukausi
DE	5	602	1	415	0	19	0	6	< 2 kuukautta
EL	0	116	0	106	6	19	0	6	Ajoissa
HU	5	120	0	120	0	19	0	6	Ajoissa
IE	10	201	4	194	0	19	0	6	Ajoissa
IT	6	200	3	200	4	19	0	6	< 1 kuukausi
LV	0	158	0	244	0	19	0	6	< 1 kuukausi
LT	0	106	0	100	0	19	0	6	Ajoissa
LU	8	80	0	82	0	19	0	6	Ajoissa
MT	4	36	8	37	0	19	0	6	Ajoissa
NL	0	50	>1	50	2	19	0	6	< 1 kuukausi
PL	12	279	7	204	1	19	0	6	Ajoissa
PT	33	257	4	132	1	19	0	6	Ajoissa
RO	6	244	6	243	1	19	0	6	< 1 kuukausi
SK	8	149	8	118	0	19	0	6	Ajoissa
SI	4	154	4	162	1	19	0	6	Ajoissa
ES	0	780	0	396	0	19	0	6	< 2 kuukautta
SE	0	631	0	717	6	19	1	6	Ajoissa
UK	14	1682	4	2535	0	19	0	6	Ajoissa
Jäsenvaltioita yhteensä									27

(1) Raja-arvojen vaatimustenvastaisuus  
(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 parametria 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.

---

Polttoaineen laadun arvioinnin toinen merkittävä osa on sen selvittäminen, onko seurattavia muuttujia noudatettu.

Tällä hetkellä joissakin jäsenvaltioissa ei mitata kaikkia muuttujia täysimääräisesti. Täydellisessä vuoden 2012 kertomuksessa polttoaineen laadun seurannasta olevassa taulukossa (2012 EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report: *Table relating to the Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade*) ilmoitetaan, että ilmastotoimien pääosaston verkkosivulla ilmoitetaan jäsenvaltioittain niiden muuttujien määrä, joita ei ole mitattu.

Vaikka tämän tilanteen ei katsottaisi aiheuttavan ongelmia polttoaineiden yleisen laadun arvioimisessa Euroopassa, sitä on pyrittävä parantamaan vuoden 2013 osalta.

## **5. PÄÄTELMÄT**

Polttoaineiden laadun seuranta vuodelta 2012 osoittaa, että direktiivissä 98/70/EY säädetyt bensiniä ja dieselpolttoainetta koskevat laatuvaatimukset täyttyivät yleisesti ja että raja-arvojen ylityksiä tapahtui vain vähän.

Vaikka jäsenvaltiot ovat parantaneet raportointi- ja seurantavelvoitteidensa täyttämistä ja polttoaineen laadun seurantajärjestelmiään, joissakin tapauksissa ne eivät ole kuitenkaan vielä yltäneen odotetulle tasolle näytteiden otossa.

Komissio ottaa aikanaan tämän asian esille kyseisten jäsenvaltioiden kanssa.

Koska sääntöjen vastaisuudet ovat varsin harvinaisia ja 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 moottorien toimintaan.

Komissio kehottaa kuitenkin jäsenvaltioita toteuttamaan edelleen toimia sääntöjen täysimääräisen noudattamisen varmistamiseksi, jotta tällaisia ongelmia ei esiinny tulevaisuudessakaan.