



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 2.3.2005  
KOM(2005) 69 endelig

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN**

**Kvaliteten af benzin og diesellole til brug for vejtransport i Den Europæiske Union**

**Anden årsrapport  
(Rapporteringsår 2003)**

## 1. RESUMÉ

Direktiv 98/70/EF<sup>1</sup> opstiller af sundheds- og miljømæssige grunde specifikationer for brændstof til motorkøretøjer med styret tænding og kompressionstænding. Direktiv 2003/17/EF<sup>2</sup> om ændring af direktiv 98/70/EF pålægger yderligere begrænsning af svovlindholdet i benzin og dieselolie.

Overtrædelse af disse specifikationer kan medføre emissionsforøgelser til skade for motorer og udstødnings-efterbehandlingssystemer. For at sikre at direktivets standarder for brændstofkvalitet overholdes, skal medlemsstaterne indføre ordninger for overvågning af brændstofkvaliteten.

Ifølge artikel 8 i direktiv 98/70/EF i den ved artikel 1, stk. 5, i direktiv 2003/17/EF ændrede form skal Kommissionen hvert år offentliggøre en rapport om den faktiske brændstofkvalitet i de forskellige medlemsstater. I overensstemmelse med denne bestemmelse gengiver Kommissionens rapport her i korthed medlemsstaternes oplysninger om benzin- og dieseloliekvaliteten og om de solgte mængder i 2003<sup>3</sup>. Samtlige medlemsstater undtagen Frankrig har indsendt rapport for 2003.

Brændstofkvalitetsovervågningen i 2003 viser, at specifikationerne for benzin og dieselolie i direktiv 98/70/EF stort set blev overholdt. Meget få overtrædelser blev konstateret. For benzins vedkommende var de vigtigste problemparametre research-oktantal (RON, 14+ prøver), sommerdamptryk (DVPE, 10+ prøver) og destillation – fordampning ved 100° C (6+ prøver). For dieselolie var problemparametrene svovlindhold (5 prøver), destillation 95 % kogepunkt (2 prøver), cetantal (1 prøve), massefylde (1 prøve) og PAH (1 prøve). Kommissionen har ikke konstateret negative virkninger på udstødning eller motorfunktion, men vil fortsat tilskynde medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger for at sikre fuldstændig overholdelse. De fleste af dem gør det allerede, og oplysninger om de foranstaltninger, medlemsstaterne har truffet i tilfælde af manglende overholdelse, er, hvor de foreligger, medtaget i kapitlerne om de enkelte lande i de udførlige rapporter for 2001 og 2002<sup>4</sup>. Kommissionen vil fortsat tilskynde medlemsstaterne til at sikre fuldstændig overholdelse af direktivets bestemmelser om brændstofkvaliteten.

Med hensyn til bekæmpelse af luftforureningen og indførelse af ny motorteknologi er det vigtigt at bemærke, at andelen af brændstoffer med et svovlindhold på <10 ppm og <50 ppm voksede betydeligt mellem 2001 og 2003. Det kan fastslås, at udviklingen i almindelighed går i retning af svovlfattigere benzin og dieselolie, således som det fremgår af tabel 1.

---

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

<sup>2</sup> EUT L 76 af 22.3.2003, s. 10.

<sup>3</sup> Rapporteringsårene 2001 og 2002 beskrives i KOM(2004)310 endelig udg.

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

**Tabel 1: Benzins og dieselolies gennemsnitlige svovlindhold – den årlige udvikling i EU15**

Brændstof / år	2001	2002	2003*	2002*
<i>Benzin</i>	68	51	31	39
<i>Dieselolie</i>	223	169	102	109

\*Frankrig ikke medregnet.

De ordninger, medlemsstaterne har indført for at overvåge brændstofkvaliteten, er stadig vidt forskellige. Det forventes imidlertid, at gennemførelsen af direktiv 2003/17/EF vil gøre de nationale overvågningsordninger mere ensartede og forbedre rapporteringens kvalitet.

## 2. INDLEDNING

Specifikationerne for benzin og dieselolie, der sælges i Den Europæiske Union, er fastsat i direktiv 98/70/EF. Direktivet indeholder to sæt specifikationer: det første trådte i kraft 1. januar 2000, og det andet 1. januar 2005. Direktivet pålægger også medlemsstaterne at indgive kortfattede rapporter om kvaliteten af det brændstof, som sælges på deres territorium. Til rapporter om overvågning, som finder sted indtil slutningen af 2003, anvendes det format, der er fastsat i Kommissionens beslutning 2002/159/EF af 18. februar 2002<sup>5</sup>. Efter 2004 aflægges rapporterne i overensstemmelse med den nye europæiske standard, EN 14274, eller efter ordninger af tilsvarende pålidelighed. Ifølge artikel 8 i direktiv 98/70/EF i den ved artikel 1, stk. 5, i direktiv 2003/17/EF ændrede form, skal Kommissionen fremlægge resultaterne af medlemsstaternes rapporter om brændstofkvaliteten. I overensstemmelse med denne bestemmelse giver Kommissionen med denne anden rapport en kort oversigt over benzin- og diesel-kvaliteten i Fællesskabet samt over de solgte mængder i 2003. Rapporteringsårene 2001 og 2002 beskrives i Kommissionens første rapport<sup>6</sup>. Et udførligt sammendrag af medlemsstaternes rapporter findes på Kommissionens netside<sup>7</sup>. Andre oplysningskrav i direktiv 2003/17/EF, f.eks. om der findes brændstof med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg og hvor udbredt det er, er ikke medtaget i denne rapport, da medlemsstaterne ikke skal aflægge rapport efter denne bestemmelse, før direktivet er blevet omsat til national lovgivning, det vil for rapporteringsåret 2004 i bedste fald sige i midten af 2005.

## 3. DE NATIONALE OVERVÅGNINGSORDNINGER

Der har i EU været benyttet en række forskellige fremgangsmåder for at få iværksat ordninger for overvågning af brændstofkvaliteten. De strækker sig fra blot at udtage prøver på tankstationerne på bestemte tidspunkter i årets løb (f.eks. Nederlandene) til at lade prøveudtagning og analyse af samtlige raffinerede og importerede partier indgå i kravene til brændstoffdistributionen i de pågældende lande, foruden stikprøver i hele distributionskæden i årets løb (f.eks. Sverige og UK). Nogle af medlemsstaternes ordninger er egentlig lavet til

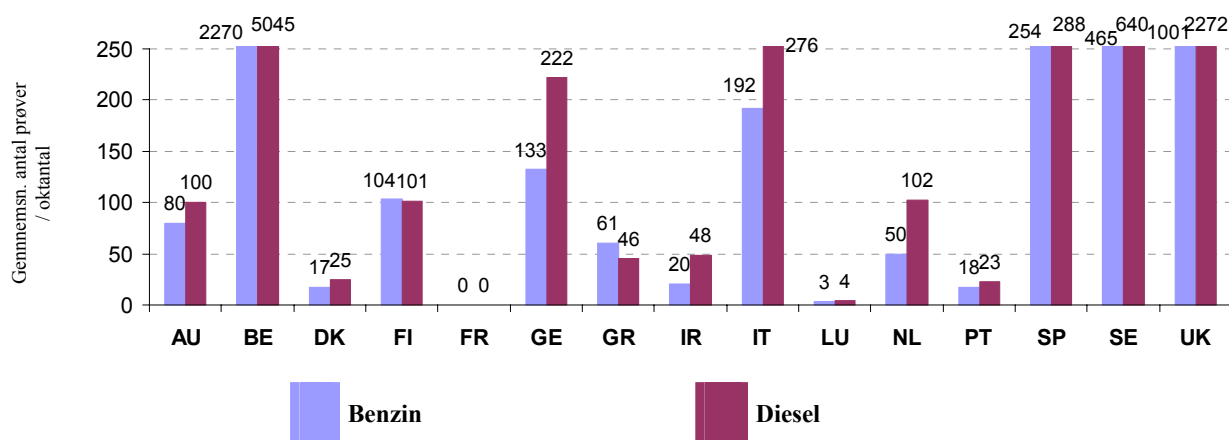
<sup>5</sup> EUT L 53 af 23.2.2002, s. 30

<sup>6</sup> KOM(2004)310 endelig udg.

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

andre formål – hvad der til en vis grad forklarer, hvorfor omfang og anvendelse er så forskellig i EU. Der ventes større ensartethed med 2004-rapporteringsrunden, da medlemsstaterne nu skal foretage overvågning og aflægge rapport efter den nye europæiske standard, EN 14274<sup>8</sup>. Nogle af ændringerne eller forbedringerne af overvågningsordningerne blev faktisk allerede foretaget med 2001 og 2002-rapporteringsrunderne, da Østrig, Finland, Tyskland, Italien, Nederlandene og Spanien bragte deres ordninger i større overensstemmelse med den nyligt vedtagne EN 14274. Finland, Tyskland, Italien, Spanien, Sverige og UK er allerede tæt på at opfylde disse specifikationer, når det gælder prøvernes antal (se figur 1). Direktivet tillader alternative overvågningsordninger, forudsat de sikrer, at resultaterne er lige så pålidelige. Det vides imidlertid ikke nøjagtigt, hvordan medlemsstaterne vil udnytte denne mulighed.

**Figur 1: Prøveudtagningsfrekvens ved overvågning af brændstofkvaliteten i EU (gennemsnitligt antal prøver efter oktantal)**



#### 4. 2003-RAPPORTERENE

##### 4.1 Brændstofkvalitet og brændstofmængde

Skønt der i 2003 fandtes brændstof med vidt forskelligt RON- og svovlindhold i EU, tegnede RON95 sig for størstedelen af salget (81 %, med 37,5 % til normalt, 24,8 % til svovlfattigt og 18,9 % til svovlfrit brændstof<sup>9</sup>), fuldstændige oplysninger om de enkelte medlemsstater findes i figur 2 og i bilaget (Frankrig har ikke indsendt beretning om overvågning af brændstofkvaliteten i 2003). Af den solgte benzin var 44 % med normalt svovlindhold, 28 % svovlfattig (<50 ppm) og 28 % svovlfri (<10 ppm). For den solgte dieselolie var den tilsvarende fordeling henholdsvis 45 %, 30 % og 25 %. Generelt kunne der konstateres et bemærkelsesværdigt skifte til <10 ppm og <50 ppm kvaliteter i 2003. Det betyder, at brændstofforsyningsindustrierne allerede er forberedt på at opfylde 2005-fristen.

<sup>8</sup> EN 14274:2003 – mortobrændstof – vurdering af benzin- og dieselkvalitet – overvågningsystem for brændstofkvalitet

<sup>9</sup> Udtrykket ”normal” bruges om brændstof med et svovlindhold, der er i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF (150 ppm for benzin og 350 ppm for diesel); udtrykket ”svovlfattig” svarer til et svovlindhold på 50 ppm; udtrykket ”svovlfri” svarer til et svovlindhold på 10 ppm.

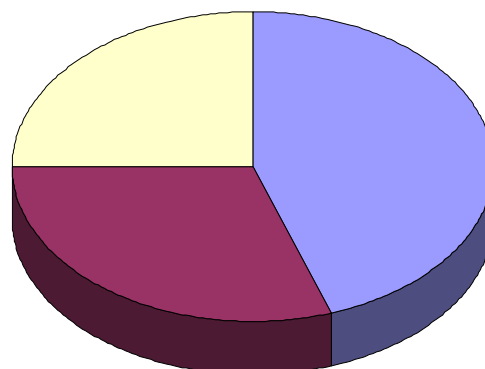
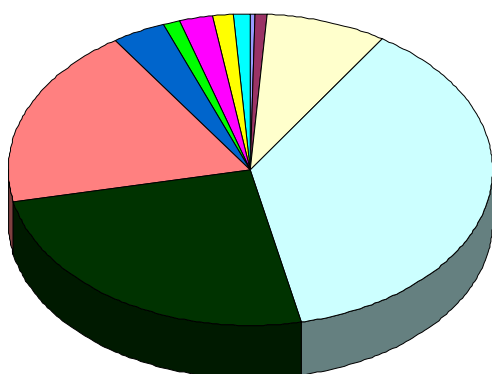
**Figur 2: Brændstofsalg i EU efter brændstoftype (%)**

Benzinsalg

2003

Dieselsalg

2003

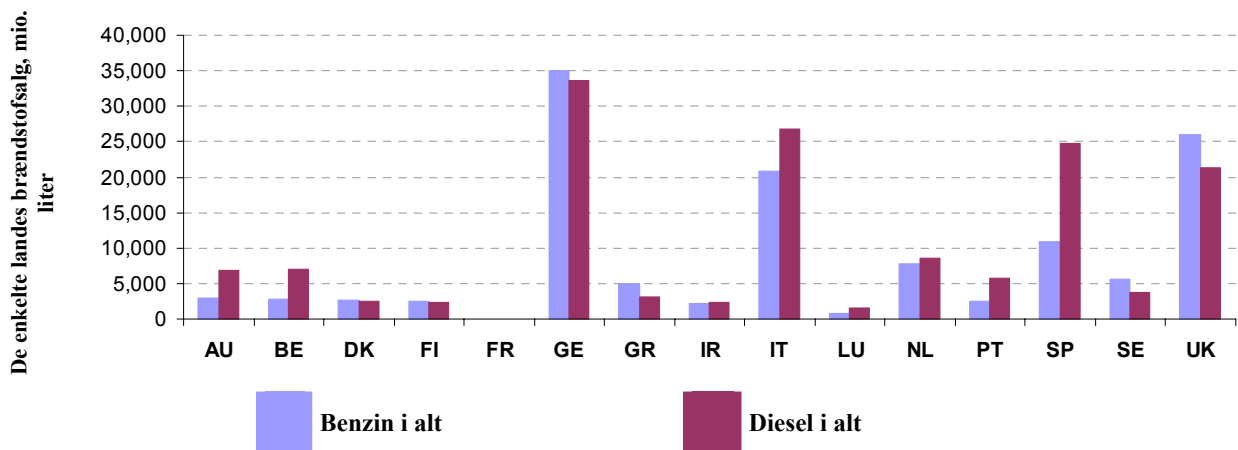


<u>Brændstoftype</u>	<u>%</u>
Blyfri benzin min. RON=91	0,4 %
Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	0,6 %
Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	8,2 %
Blyfri benzin min. RON=95	37,5 %
Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	24,8 %
Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	18,9 %
Blyfri benzin 95=<RON<98	3,7 %
Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	0,9 %
Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	0,0 %
Blyfri benzin RON>=98	2,3 %
Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	1,4 %
Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	1,2 %

<u>Brændstoftype</u>	<u>%</u>
Diesel	44,8 %
Diesel (<50 ppm svovl)	30,3 %
Diesel (<10 ppm svovl)	24,9 %

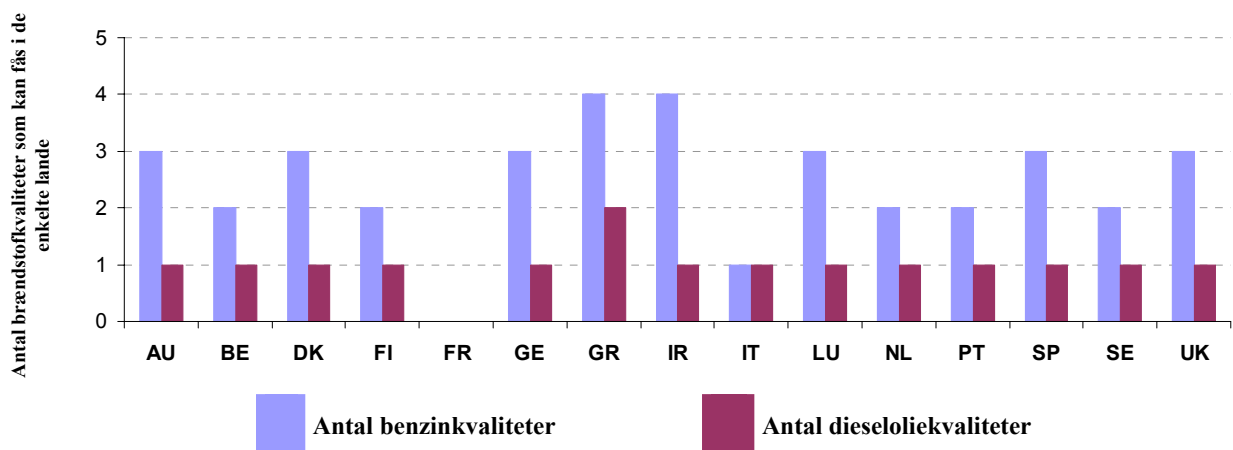
Som i 2001 og 2002 fandt det største samlede salg af brændstof i 2003 sted i Tyskland, Italien, Spanien og UK (**Figur 3**). Mens dieselsalget dominerer i mange medlemsstater, er der stadig forholdsmæssige forskelle på salget af benzin og diesel. Forskellen er således særlig markant i Spanien og UK, idet dieselsalget i Spanien er betydeligt større end benzinsalget, mens det i UK forholder sig lige omvendt.

**Figur 3: De enkelte EU-landes brændstofsalg efter brændstoftype (mio. liter)**



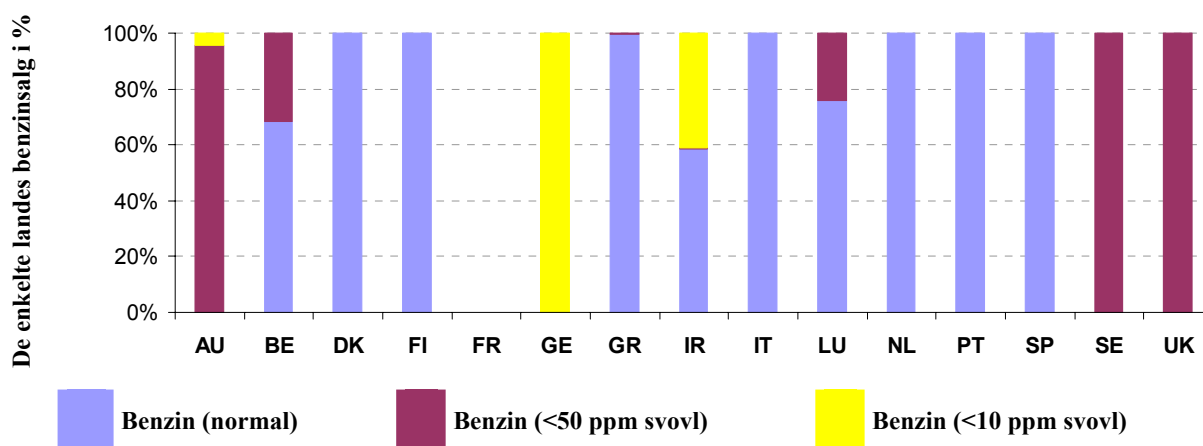
Der er også stadig forskel på hvor mange brændstofkvaliteter der efter oplysningerne kunne fås i EU (**Figur 4**) i 2003, idet der dog stod flere benzinkvaliteter til rådighed. Da der nu kan fås svovlfattigt brændstof i Grækenland har syv medlemsstater opstillet en *national definition på svovlfattigt brændstof* (<50 ppm) og svovlfrit brændstof (<10 ppm).

**Figur 4: Antal brændstofkvaliteter, som kan fås i EU's enkelte lande, efter brændstoftype**



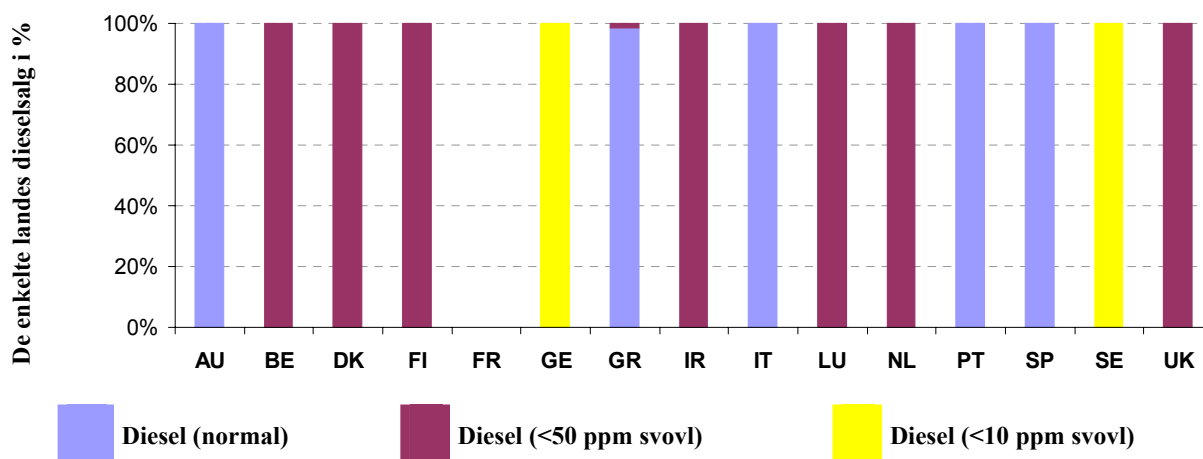
Allerede i 2001 og 2002 fandtes der svovlfattigt brændstof i mange af EU-landene, selv om det ikke er obligatorisk at indføre det før i 2005 (se Figur 5 og 6). Italien og Portugal mangler stadig at indføre særskilt salg af svovlfattigt (<50 ppm) og svovlfrit (<10 ppm) brændstof. Til forskel fra 2002 har Grækenland indført benzin- og dieselkvaliteter med <50 ppm, og Belgien har indført en <50 ppm benzinkvalitet.

**Figur 5: De enkelte EU-landes salg af svovlfattige benzinkvaliteter (%)**



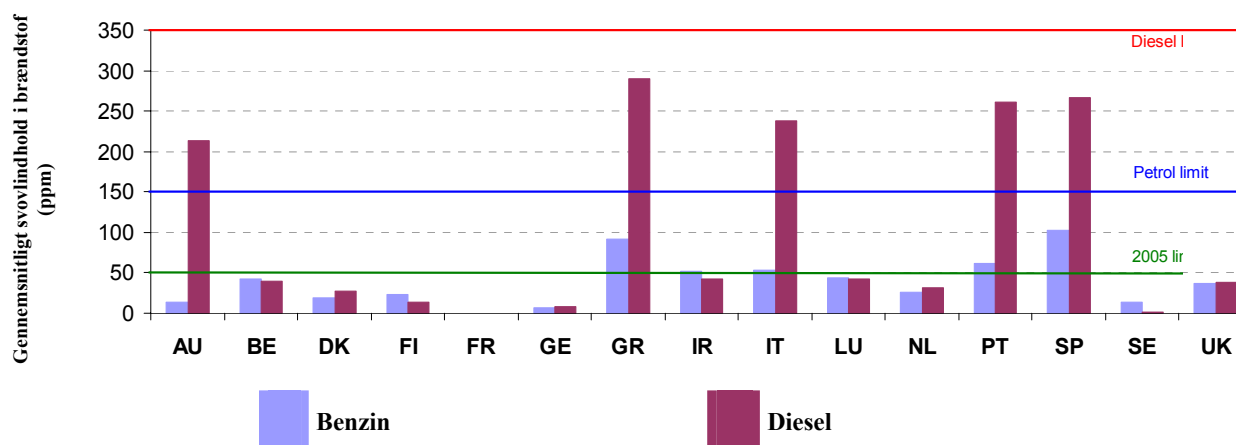
Svovlfri benzin kunne fås i Østrig, Tyskland, Irland og Sverige, og Tyskland er gået helt over til svovlfattig dieselolie.

**Figur 6: De enkelte EU-landes salg af svovlfattige dieseloliekvaliteter (%)**



Skønt der for nogle medlemsstater vedkommende ikke foreligger særskilte tal fra 2003 for svovlfattige eller svovlfrie brandstofkvaliteter eller for salget af dem, kunne brændstof, der opfylder disse kriterier, alligevel fås (f.eks. i Danmark, Finland, Italien og Nederlandene). Det fremgår af **Figur 7**, som viser benzins og dieselolies gennemsnitlige svovlindhold i EU's enkelte medlemsstater. (Det gennemsnitlige svovlindhold beregnes på grundlag af det gennemsnitlige svovlindhold i de rapporterede benzinprøver, vægtet efter de solgte mængder af de forskellige benzin- og dieseloliekvaliteter).

**Figur 7: Gennemsnitligt svovlindhold i benzin og diesellole i EU (%)**



Danish text: Dieselgrænse Benzingrænse 2005-grænser

#### 4.2 Overensstemmelse med direktiv 98/70/EF i 2003

Når det gælder overensstemmelse med direktiv 98/70/EF, havde kun fire medlemsstater (Luxembourg, Portugal, Spanien og Sverige) fuldstændigt overholdt grænseværdierne for både benzin og diesel i samtlige stikprøver (mod fem i 2001 og 2002). Kun Luxembourg, Portugal and Spanien havde desuden afgivet fuldstændig beretning om samtlige parametre, som direktivet fastsætter med henblik på overvågningen.

I 2003 opgav mindst ni medlemsstater hver mindst en benzinprøve, som ikke var i overensstemmelse med direktivet (mod ti i 2001 og ni i 2002). Her var de vigtigste problemparametre research-oktant (RON, 14+ prøver), sommerdamptryk (DVPE, 10+ prøver) og destillation - fordampning ved 100° C (6+ prøver). Selv om mange medlemsstater har indberettet prøver, der ikke var i overensstemmelse med direktivet, har dog langt færre prøver end i de foregående år overskredet grænseværdierne (og tolerancegrænserne for testmetoder).

Hvad diesellole angår, opgav fem medlemsstater hver mindst en prøve, som ikke var i overensstemmelse med direktivet (mod fire i 2001 og seks i 2002). Her var problemparametrene svovlindhold (fem prøver), destillation 95 % kogepunkt (2 prøver), cetantal (1 prøve), massefylde (1 prøve) og PAH (1 prøve). Selv om en række medlemsstater har indberettet prøver, der ikke var i overensstemmelse med direktivet, har dog langt færre prøver end i de foregående år overskredet grænseværdierne (og tolerancegrænserne for testmetoder).

**Tabel 2** er en oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i rapporteringsperioden 2003, når det drejer sig om analyse af prøverne i forhold til grænseværdierne og om indberetningens form og indhold. Det er i nogle tilfælde vanskeligt at bedømme overholdelsen, fordi der mangler oplysninger fra medlemsstaterne. Oplysninger om medlemsstaternes foranstaltninger i tilfælde af manglende overholdelse er, når de foreligger, medtaget i kapitlerne om de enkelte lande i den udførlige rapport for 2003<sup>10</sup>.

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

**Tabel 2: Oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i rapporteringsperioden 2003.**

Medlemsstat	Manglende overholdelse af grænseværdi (konfidensgrænse 95 %) <sup>(1)</sup>				Ufuldstændig indberetning				Sen rapport <sup>(2)</sup>	Bemærkninger
	Benzin		Diesel		Benzin		Diesel			
Østrig	X	6 / 240	X	1 / 100	X	1 / 18			X	(3)
Belgien	X	>10 / 4539	X	>2 / 5045	X	1 / 18			X	(4)
Danmark	X	1 / 52			X	9 / 18				(5)
Finland	X	3 / 207								
Frankrig	<b>Ingen rapport for 2003</b>									
Tyskland	X	2 / 399	X	1 / 222					X	
Grækenland			X	2 / 91						
Irland	X	8 / 80							X	
Italien	X	4 / 192	X	2 / 276						
Luxembourg									X	
Nederlandene	X	1 / 100							X	
Portugal					(X)	5 / 18				(6)
Spanien									X	
Sverige					X	6 / 18				
UK	X	2 / 3003							X	
<b>EU i alt</b>	<b>8</b>		<b>4</b>		<b>4</b>		<b>0</b>		<b>9</b>	

Fodnoter:

- (1) Det er ikke muligt at konstatere, om grænseværdierne er blevet overholdt i samtlige prøver, når de opgivne data er ufuldstændige.
- (2) Ifølge direktiv 98/70/EF skal medlemsstaterne indgive overvågningsrapport senest den 30. juni hvert år.
- (3) Blyholdig benzin har været forbudt i Østrig siden 1993. Stikprøvekontrol af blyindholdet ophørte i 1998, da prøverne altid opfyldte kravene.
- (4) Belgien har ikke opgivet det samlede antal prøver, som ikke opfyldte bestemmelserne, kun det minimale antal kunne påvises.
- (5) Danmark har kun målt de parametre, der forventes at have stor miljøpåvirkning. For benzins vedkommende blev RON, MON, iltindhold og oxygenatorer (undtagen æter/MTBE) ikke målt.
- (6) Portugal har ikke målt andre oxygenatorer end æter med mere end 5 kulstofatomer pr. molekyle, idet det hævdes at brændstoffet ikke tilsættes andre oxygenatorer.

## 5. KONKLUSIONER

Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2003 viser, at specifikationerne for benzin og dieselloleie i direktiv 98/70/EF i det store og hele blev overholdt. Der blev påvist meget få overtrædelser. Kommissionen har ikke fundet tegn på, at disse overtrædelser har ført til negative virkninger på emissioner eller motorfunktion. Kommissionen vil imidlertid tilskynde medlemsstaterne til at sikre fuld overholdelse af bestemmelserne for brændstofkvalitet og har, efter for nylig at have givet udtryk for sin bekymring på et ekspertmøde, bedt medlemsstaterne gøre rede for, hvilke foranstaltninger de træffer for at undgå fremtidige overtrædelser.

De seneste ændringer af direktiv 98/70/EF (se direktiv 2003/17/EF) indeholder en ny artikel 9a, hvori det hedder, at *"Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af gennemførelsesbestemmelserne til dette direktiv. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning."* Det forventes, at dette vil få en positiv virkning på overholdelsen.

Det bør bemærkes, at andelen af brændstof med et svovlindhold på <10 ppm og <50 ppm voksede markant fra 2001 til 2003.

De ordninger, medlemsstaterne har indført for at overvåge brændstofkvaliteten, er meget forskellige og skal være mere ensartede for at kunne give gennemsigtige og sammenlignelige resultater. Gennemførelsen af direktiv 2003/17/EF forventes at forbedre rapporteringskvaliteten, da medlemsstaterne får pålagt at aflægge rapport om overvågningen i overensstemmelse med den nye europæiske standard EN 14274 eller med ordninger af tilsvarende pålidelighed.

## BILAG

### Brændstofsalg i EU i 2003 efter brændstoftype (mio. liter)

ID Nr.	Brændstokkvalitet	Østrig	Belgien	Danmark	Finland	Frankrig	Tyskland	Grækenl.	Irland	Italien	Luxembourg	Nederlandene	Portugal	Spanien	Sverige	UK	EU15	EU15
1	Blyfri benzin min. RON=91	0	0	504	0		0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	EU	% I alt
2	Blyfri benzin min. RON=91 (<50 ppm S)	810	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	519	0.4%
3	Blyfri benzin min. RON=91 (<10 ppm S)	0	0	0	0		10,439	0	0	0	0	0	0	0	0	0	810	0.6%
4	Blyfri benzin min. RON=95	0	1,946	2,062	2,147		0	3,513	1,240	20,894	569	7,404	0	7,932	0	0	10,439	7.2%
5	Blyfri benzin min. RON=95 (<50 ppm S)	1,946	0	0	0		0	0	13	0	0	0	0	0	4,855	24,766	47,707	32.9%
6	Blyfri benzin min. RON=95 (<10 ppm S)	0	0	0	0		23,188	0	872	0	0	0	0	0	0	0	31,580	21.8%
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	0	0	0	0		0	1,083	5	0	0	0	1,809	1,772	0	0	24,060	16.6%
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,166	4,669	3.2%
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,166	0.8%
10	Blyfri benzin RON>=98	0	0	27	322		0	350	0	0	0	344	657	1,183	0	0	0	0.0%
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	0	904	0	0		0	12	0	0	185	0	0	0	683	0	2,882	2.0%
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	127	0	0	0		1,373	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,783	1.2%
	<b>Benzin (normal)</b>	<b>0</b>	<b>1,946</b>	<b>2,593</b>	<b>2,469</b>		<b>0</b>	<b>4,945</b>	<b>1,245</b>	<b>20,894</b>	<b>583</b>	<b>7,748</b>	<b>2,466</b>	<b>10,888</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1,500</b>	<b>1.0%</b>
	<b>Benzin (&lt;50 ppm svovl)</b>	<b>2,756</b>	<b>904</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>185</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5,538</b>	<b>25,932</b>	<b>55,777</b>	<b>38.5%</b>
	<b>Benzin (&lt;10 ppm svovl)</b>	<b>127</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>35,001</b>	<b>0</b>	<b>872</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35,338</b>	<b>24.4%</b>
	<b>Benzin i alt</b>	<b>2,883</b>	<b>2,850</b>	<b>2,593</b>	<b>2,469</b>		<b>35,001</b>	<b>4,957</b>	<b>2,129</b>	<b>20,894</b>	<b>768</b>	<b>7,748</b>	<b>2,466</b>	<b>10,888</b>	<b>5,538</b>	<b>25,932</b>	<b>35,999</b>	<b>24.8%</b>
13	Diesel	6,868	0	0	2		0	3,077	0	26,745	0	0	5,712	24,814	0	0	127,115	87.7%
14	Diesel (<50 ppm svovl)	0	6,970	2,415	2,262		0	48	2,286	0	1,600	8,535	0	0	0	21,306	67,217	37.0%
15	Diesel (<10 ppm svovl)	0	0	0	0		33,591	0	0	0	0	0	0	0	3,799	0	45,423	25.0%
	<b>Diesel i alt</b>	<b>6,868</b>	<b>6,970</b>	<b>2,415</b>	<b>2,264</b>		<b>33,591</b>	<b>3,124</b>	<b>2,286</b>	<b>26,745</b>	<b>1,600</b>	<b>8,535</b>	<b>5,712</b>	<b>24,814</b>	<b>3,799</b>	<b>21,306</b>	<b>37,389</b>	<b>20.6%</b>
																	<b>150,029</b>	<b>82.7%</b>