

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 01.12.2008
KOM(2008) 799 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

**Kvaliteten af benzin og diesellole til brug for vejtransport i Den Europæiske Union
Femte årsrapport
(Rapporteringsår 2006)**

1. RESUMÉ

Direktiv 98/70/EF¹ opstiller af sundheds- og miljømæssige grunde mindstespecifikationer for brændstof til motorkøretøjer med styret tænding og kompressionstænding. Brændstofkvaliteten er vigtig for miljøet, fordi den påvirker motorers forurenende emissioner og derved luftkvaliteten. Den har også en indvirkning på, hvor let det er for, og hvor meget det koster, fabrikkerne at overholde de ønskede grænser for forurenings- og drivhusgasemissioner. Direktiv 2003/17/EF² om ændring af direktiv 98/70/EF foreskriver en yderligere reduktion af svovlindholdet i benzin- og dieselbrændstof.

Manglende overholdelse af brændstoffs specifikationer kan føre til forøgede emissioner (f.eks. kan for mange oxygenater øge NO_x-emissionerne) og skade motorer og udstødnings-efterbehandlingssystemer (f.eks. beskadiges katalysatorer af for meget svovl), der fører til højere luftforurenende emissioner. For at sikre overholdelsen af de obligatoriske standarder for brændstofkvalitet, der er fastsat i dette direktiv, skal medlemsstaterne indføre systemer til overvågning af brændstofkvaliteten.

I henhold til artikel 8 i direktiv 98/70/EF skal Kommissionen hvert år offentliggøre en rapport om brændstofkvaliteten i medlemsstaterne. Denne femte rapport fra Kommissionen opsummerer det indsendte materiale fra medlemsstaterne om benzin- og dieselkvaliteten og de mængder, der blev solgt i 2006. Samtlige medlemsstater undtagen Malta har aflagt rapport for 2006.

Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2006 viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt overholdes, og der blev igen kun påvist få overskridelser. For benzin var de væsentligste parametre, der blev overskredet, research/motoroktantal (RON/MON)³, sommerdamptryk⁴ og destillation/fordampning ved 100/150° C⁵. For diesel var de hovedparametre, der blev overskredet, svovlindhold, 95 %-destillationspunkt, cetantal og massefylde.

Selv om adskillige medlemsstater har indberettet prøver, der ikke var i overensstemmelse med direktivet, har generelt færre prøver overskredet grænseværdierne (og tolerancegrænserne for testmetoderne) i forhold til de foregående år. Adskillige EU-10-medlemsstater indberettede tidligere et stort antal prøver, der ikke overholdt grænseværdierne, men antallet af sådanne prøver er faldet betydeligt i 2006. Belgien indberettede en højere andel (ca. 3,5 %) af ikke-overholdende prøver end andre medlemsstater i 2005 (skønt der skete en forbedring i forhold til tidligere år), men oplysningerne for 2006 er utilstrækkelige til at kunne måle det faktiske antal.

¹ Direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF, EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/17/EF af 3. marts 2003 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie, EUT L 76 af 22.3.2003, s. 10.

³ Research oktantal (RON) er et kvantitativt mål for det højeste kompressionsforhold, hvor benzin kan anvendes i en motor, uden at noget af blandingen selvtænder i motoren. Selvtænding medfører overdrevent brændstofforbrug og øgede emissioner af flygtige organiske forbindelser og kulmonoxid.

⁴ Damptryk er et mål for brændstoffets tilbøjelighed til at fordampe. Det reguleres om sommeren, fordi temperaturerne på denne årstid kan føre til højere emissioner af flygtige organiske forbindelser (VOC), der er en forløber for ozon ved jorden. Overskridelser vil resultere i forøgede VOC-emissioner.

⁵ Distillationsparametret fastlægger den andel af brændstoffet, der fordamper ved 100° C og 150° C. Det begrænser antallet af lettere forbindelser, der kan blandes i benzinen. Overskridelser kan medføre dampplåse og forringe køreegenskaberne.

Svovlindholdet for diesel var et særligt problem i tidligere år (hovedsagelig EU-10) på grund af det nye obligatoriske <50 ppm-niveau, der gjaldt fra starten af 2005. Dette problem synes imidlertid at være blevet løst i 2006.

Kommissionen er ikke bekendt med negative virkninger for udstødningen eller motorfunktionen i relation til disse overskridelser, men vil fortsat tilskynde medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger til at sikre fuldstændig overholdelse. Det gør de fleste medlemsstater allerede, og hvor der foreligger oplysninger om de foranstaltninger, medlemsstaterne har truffet i tilfælde af manglende overholdelse, er disse anført i kapitlerne om de enkelte lande i den udførlige rapport for 2006⁶. Kommissionen vil fortsat kontrollere, at direktivets krav til brændstofkvalitet overholdes.

Med hensyn til bekæmpelse af luftforurening 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 2006 i EU-15. Fra 2005 blev det obligatorisk for alle brændstoffer at overholde <50 ppm svovlniveauet og at indføre brændstoffer med <10 ppm svovl i alle medlemsstater. Det gennemsnitlige svovlindhold i 2006 ligger betydeligt lavere end i 2004, som det fremgår af tabel 1.

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

Brændstof / år	Gennemsnitligt svovlindhold i EU, ppm						EU15	EU10
	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006#	2006*	2006#
<i>Benzin</i>	68	51	37	38	19	18	18	18
<i>Diesel</i>	223	169	125	113	25	22	22	17

*Ekskl. Frankrig, som ikke indgav rapport i 2003 til 2005.

#Ekskl. Malta, som ikke indgav rapport i 2006.

I EU-gennemsnittet indgår EU-10 landes data fra 2004.

De nationale brændstofkvalitetsovervågningssystemer varierer stadig betydeligt. Direktivets krav forventes imidlertid at skabe større ensartethed og forbedre rapporteringskvaliteten.

2. INDLEDNING

Specifikationerne for benzin og dieselolie, der sælges i EU, er fastsat i bilagene til direktiv 98/70/EF. Siden den 1. januar 2005 har der kun eksisteret et sæt brændstofs-specifikationer. Direktivet pålægger også medlemsstaterne at indgive kortfattede rapporter om kvaliteten af det brændstof, som sælges på deres territorium. Siden 2004 har medlemsstaterne aflagt rapporter om deres overvågning i overensstemmelse med enten den europæiske standard, EN 14274⁷, eller systemer af tilsvarende pålidelighed. Ifølge artikel 8 i direktiv 98/70/EF (som ændret ved artikel 1, stk. 5, i direktiv 2003/17/EF) skal Kommissionen fremlægge resultaterne af medlemsstaternes rapporter om brændstofkvaliteten. I overensstemmelse hermed giver Kommissionen med denne femte rapport en kort oversigt over benzin- og dieselkvaliteten i

⁶ Se http://ec.europa.eu/environment/air/transport/pdf/fqm_summary_2006.pdf

⁷ EN 14274:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselkvalitet - Overvågningssystem for brændstofkvalitet (FQMS).

EU samt over de solgte mængder i 2006. De tidligere års rapporter er tilgængelige på Kommissionens websted⁸.

3. DE NATIONALE OVERVÅGNINGSSYSTEMER

Der er i hele EU blevet iværksat en række forskellige foranstaltninger til gennemførelse af overvågningssystemer for brændstofkvalitet (FQMS). Foranstaltningerne rækker lige fra systemer, der bygger på den europæiske standard EN 14274, og hvor der udtages prøver fra en række tankstationer, til nationale systemer. I f.eks. Sveriges og Det Forenede Kongeriges systemer indgår prøveudtagning og analyse af samtlige raffinerede og importerede partier i kravene til brændstoffdistributionen i disse lande. Der udtages også stikprøver i hele distributionskæden året rundt. De systemer, der anvendes i visse medlemsstater, blev oprindeligt udviklet til andre formål, og det forklarer til dels, hvorfor omfang og anvendelse varierer så meget mellem de forskellige EU-medlemsstater. Man forventede en større ensartethed fra 2004, idet det ændrede direktiv foreskrev, at medlemsstaterne "opretter et system til brændstofkvalitetsovervågning, som er i overensstemmelse med kravene i den relevante europæiske standard" (EN 14274 og EN 14275⁹) fra den 1. januar 2004. Siden 2001 er overvågningssystemerne blevet ændret flere gange. Blandt EU-15 medlemsstater har seks nu ændret deres systemer til dem, der er baseret på EN 14274, ligesom seks af EU-10 medlemsstaterne. Portugal har meddelt, at det stadig er i færd med at ændre sit system for at bringe det i overensstemmelse med EN 14274. Ifølge direktivet kan alternative overvågningssystemer tillades, når blot disse systemer skaber resultater af tilsvarende pålidelighed. Indtil videre har alene Cypern, Danmark og Malta forelagt oplysninger, hvormed de begrundet deres anvendelse af nationale systemer med begrænset prøveudtagning. UK har også indgivet oplysninger om sit systems statistiske pålidelighed. I figur 2 opsummeres prøveudtagningsfrekvensen i EU i 2006.

4. 2006-RAPPORTERNE

4.1 Brændstofkvalitet og brændstofmængde

Al den benzin og diesel, der i dag sælges i EU, er brændstof med et svovlindhold på <50 ppm og <10 ppm. Af den solgte benzin var 58 % svovlfattig (<50 ppm) og 42 % svovlfri (<10 ppm). For den solgte dieselloles vedkommende var den tilsvarende fordeling henholdsvis 69 % og 31 %.

Som i 2001-2005 blev der (ifølge de indsendte oplysninger) også i 2006 solgt mest brændstof i Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige (figur 3). Dieselsalget dominerer i mange medlemsstater, men det relative salg af benzin og diesel varierer.

Salget i EU-10-medlemsstater udgjorde henholdsvis 10,1 % og 9,9 % af det samlede benzin- og dieselsalg i EU (et mindre fald i forhold til 2005). Der blev solgt en meget større andel af svovlfri benzin og diesel i EU-10 (henholdsvis 49 % og 58 %) end i EU-15 (henholdsvis 41 % og 29 %).

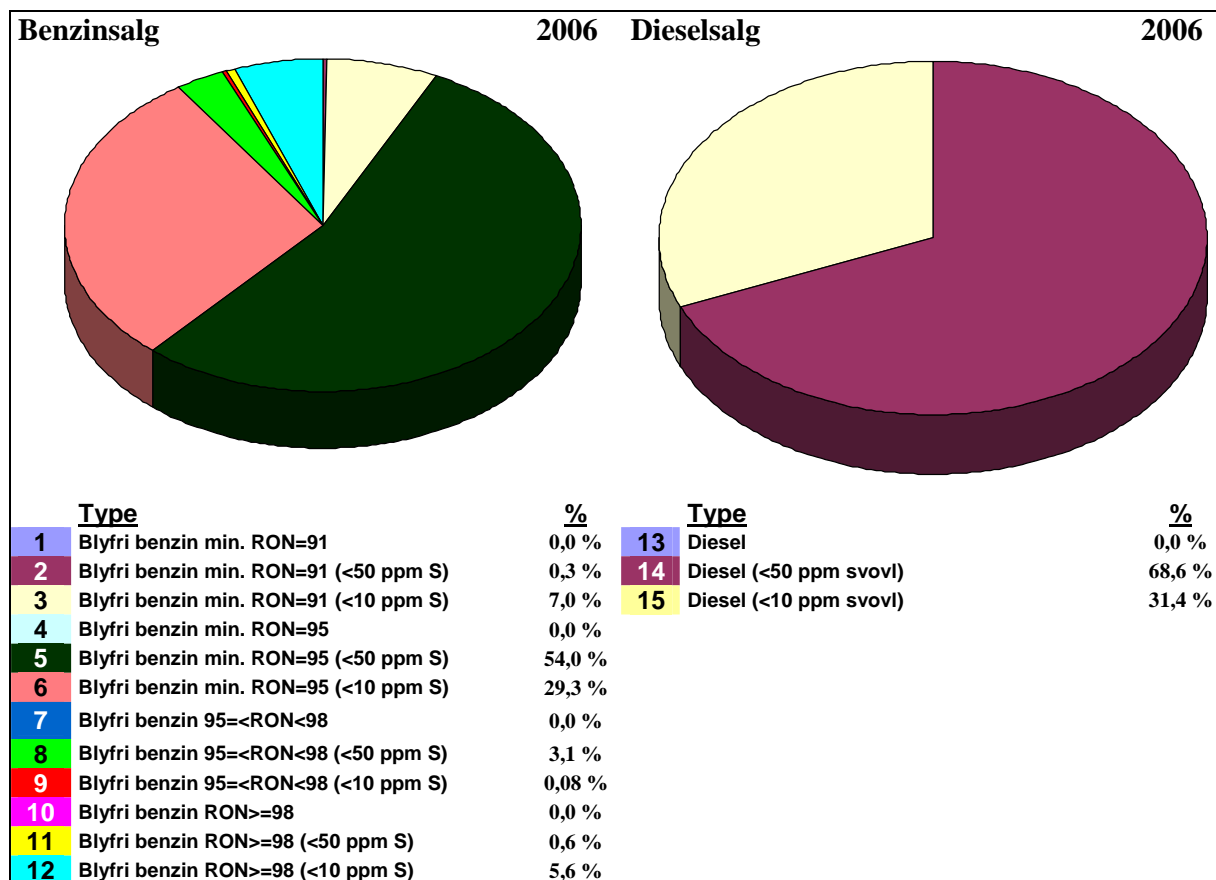
Skønt der i 2006 fandtes benzin med meget varierende oktantal og svovlindhold i EU, tegnede RON95 sig for størstedelen af salget (83 % af det samlede salg, hvoraf 54 % svovlfattigt og

⁸ http://ec.europa.eu/environment/air/transport/fuel_quality_monitoring.htm

⁹ EN 14275:2003 - Motorbrændstof - Vurdering af benzin- og dieselbrændstofs kvalitet - Prøvetagning fra detailstandere og kommercielle tankningsanlæg.

29 % svovlfrit brændstof¹⁰). Figur 1 og tabellen i bilaget indeholder udførlige oplysninger om de enkelte medlemsstater.

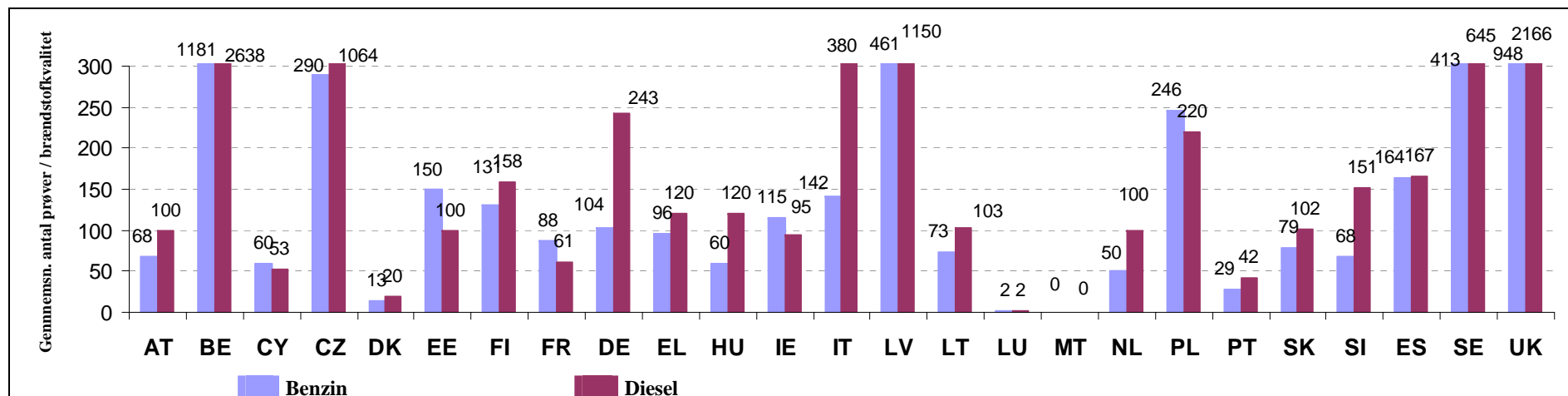
Figur 1: Brændstofsalg i EU i 2006 fordelt på brændstoftyper (%)



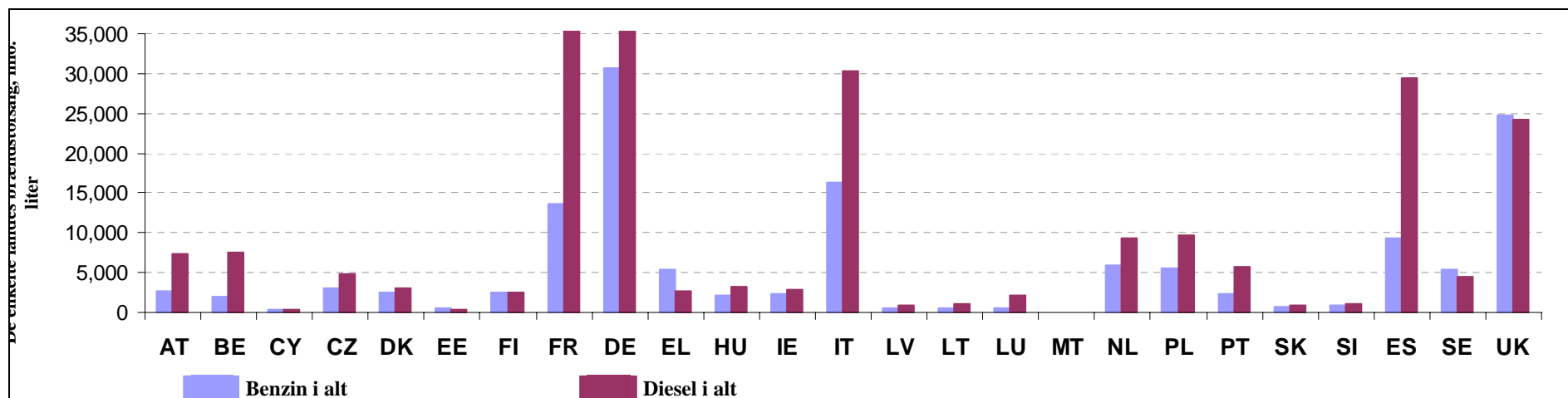
Siden 2001 har der været stadig større sammenfald i antallet af brændstofkvaliteter på markedet i EU (fig. 4). I 2006 var der generelt 2-3 benzinkvaliteter på markedet, hovedsagelig på grund af forskellige oktantal (RON-kategori), men der begynder at dukke separate svovlfrie kvaliteter op i nogle medlemsstater (f.eks. i Estland, der har en svovlfri version af hver brændstoftype). Separate (markerede) nationale svovlfrie (<10 ppm) brændstofkvaliteter var til rådighed i ti EU-15-medlemsstater (kun i en enkelt i 2001) og fire EU-10-medlemsstater i 2006 (i andre udbydes der brændstof, der overholder svovlgrænseværdien, men det er ikke markeret ved salgsstedet).

¹⁰ Udtrykket "svovlfattig" svarer til et svovlindhold på <50 ppm; udtrykket "svovlfri" svarer til et svovlindhold på <10 ppm.

Figur 2: Prøvetagningsfrekvens ved overvågning af brændstofkvaliteten i EU i 2006 (gennemsnitligt antal prøver opdelt på brændstofkvalitet)

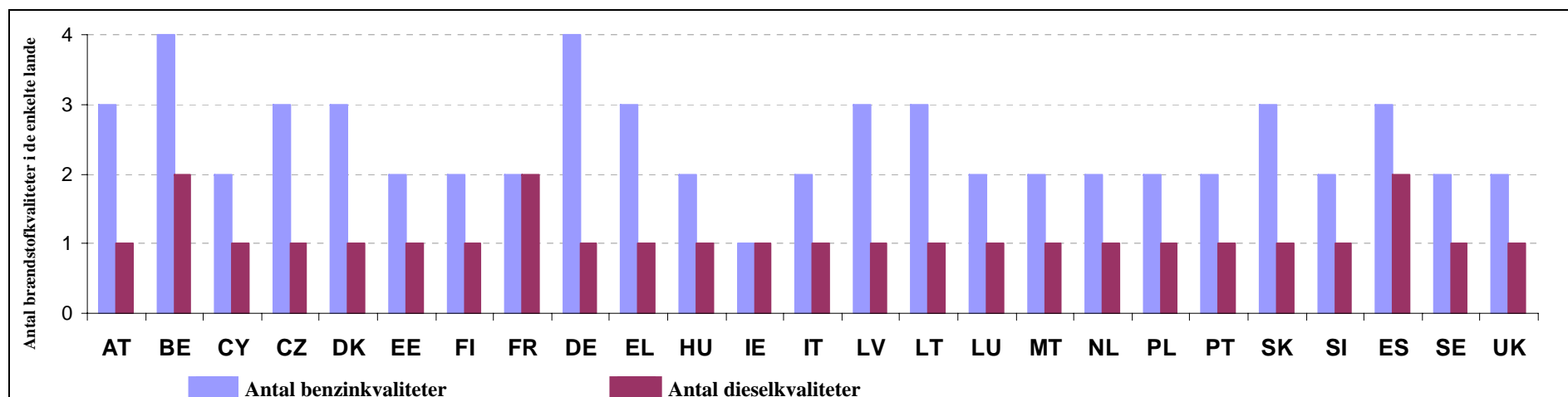


Figur 3: De enkelte EU-landes brændstofsalg i 2006 fordelt på brændstoftype (mio. liter)*

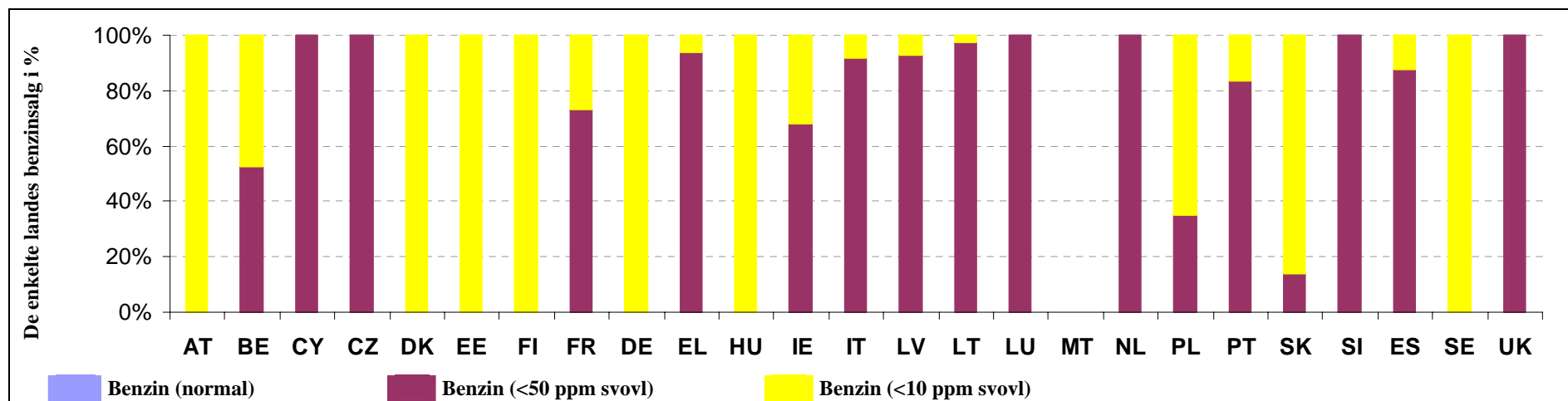


* Ekskl. Malta, der ikke indgav rapport i 2006

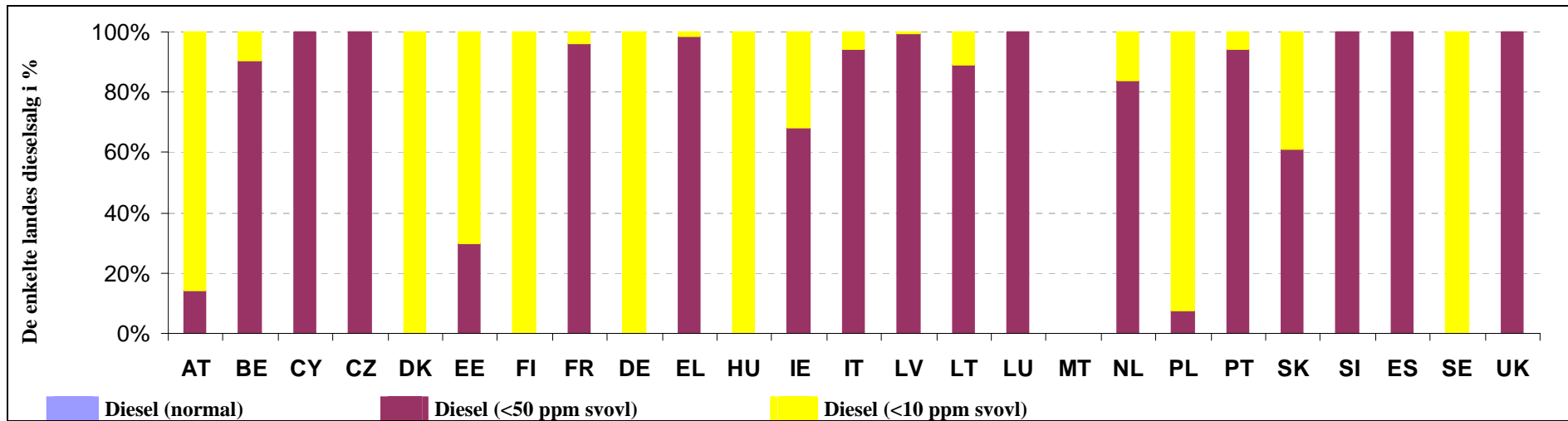
Figur 4: Antal brændstofkvaliteter, som udbydes i de enkelte EU-lande, fordelt på brændstoftype (2006)



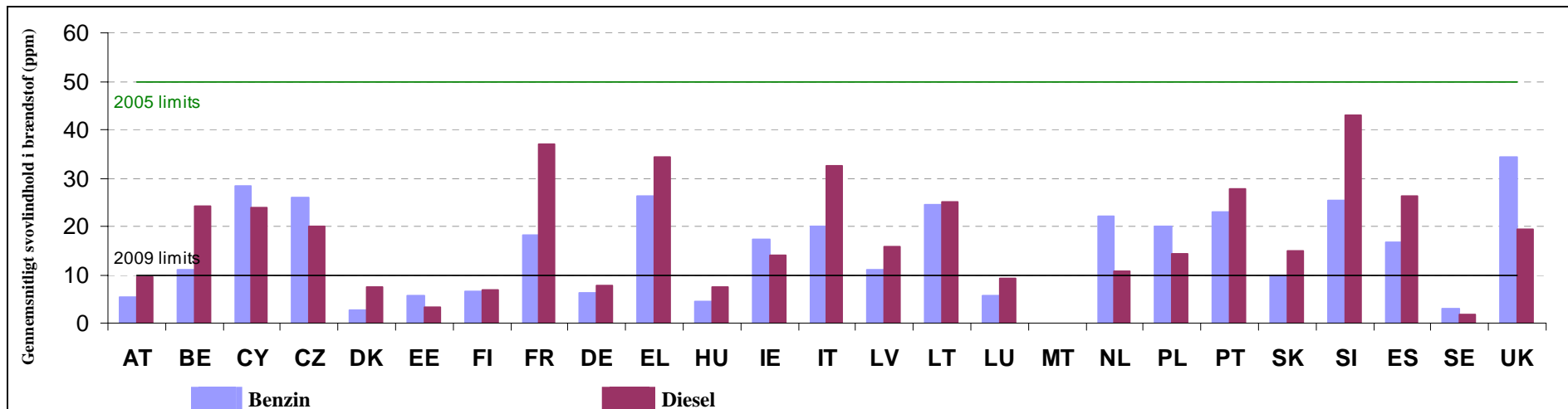
Figur 5: De enkelte EU-landes salg af svovlfattige benzinkvaliteter (%) i 2006



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



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



Noter: Ekskl. Malta, der ikke indgav rapport i 2006

I 2001-2004 fandtes der svovlfattigt brændstof i mange af EU-medlemsstaterne, selv om det først blev gjort obligatorisk i 2005 (se figur 5 og 6). Svovlfattige kvaliteter (<50 ppm) blev obligatoriske fra den 1. januar 2005, og det samme gjaldt indførelsen af svovlfrie (<10 ppm) brændstoffer. I adskillige medlemsstater findes der dog fortsat ikke svovlfrie brændstoffer, som markedsføres (og mærkes) separat. Nogle har ikke givet tilstrækkelige oplysninger til, at det kan afgøres, om de er til rådighed "*på en passende geografisk afbalanceret måde*", som det kræves i direktivet, og Cypern, Malta og UK har overhovedet ikke markedsført dem endnu.

Medlemsstaterne skal ikke gå fuldstændigt over til svovlfrie brændstoffer før 2009. I EU-15 var fem medlemsstater (Østrig, Danmark, Finland, Tyskland og Sverige) allerede gået fuldstændig over til svovlfri benzin i 2005 og (med undtagelse af Østrig) til svovlfri diesel i 2006. I Sverige har praktisk taget al diesel været svovlfri siden 1999, og i Tyskland har den været markedsført siden 2003. To af EU-10-medlemsstaterne er gået fuldstændig over til svovlfri kvaliteter – Ungarn for både benzin og diesel og Estland for kun benzin.

I Luxembourg, Slovakiet og Slovenien, hvor der markedsføres svovlfattige kvaliteter (<50 ppm), udgjorde det gennemsnitlige svovlindhold i nogle af eller alle disse kvaliteter under 10 ppm. I disse lande lader det derfor til, at de brændstoffer, der sælges, er svovlfri, om end der ikke er sikkerhed eller garanti for dette, da brændstofkvaliteterne tillader et svovlindhold på op til 50 ppm.

Separate (eller mærkede) svovlfrie brændstofkvaliteter, eller separate salgstal, var ikke til rådighed i 2006 i nogle medlemsstater, men brændstoffer, der overholder <10 ppm svovlindholdskriteriet, var til rådighed i mange tilfælde, f.eks. i Belgien, Irland 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 ifølge rapporteringen om brændstofprøver, vægtet efter de solgte mængder af de forskellige benzin- og dieselolie kvaliteter). Det fremgår af tabel 1, at det årlige gennemsnitlige svovlindhold i benzin og diesel, der sælges i EU, er faldende, og sammen med figur 7 fremgår det, at en stor del af det i de tidligere år solgte brændstof allerede overholdt 2005-svovlgrænseværdien (<50 ppm svovl) for benzin og diesel.

4.2 Overensstemmelse med direktiv 98/70/EF i 2006

Tabel 2 indeholder en oversigt over, hvordan medlemsstaternes rapporter for 2006 opfylder direktiv 98/70/EF med hensyn til analyseresultaterne af prøverne i forhold til grænseværdier samt rapporteringsformat og -indhold. Som det var tilfældet i 2001-2005, er det i enkelte tilfælde vanskeligt at bedømme overholdelsen, fordi der mangler oplysninger fra medlemsstaterne. Når der foreligger nærmere oplysninger om medlemsstaternes foranstaltninger i tilfælde af manglende overholdelse af grænseværdier, er de anført i kapitlerne om de enkelte lande i den udførlige rapport for 2006.

Ifølge rapporterne opfylder otte medlemsstater fuldt ud grænseværdierne i direktiv 98/70/EF for alle benzin- og dieselprøver (sammenlignet med fem i 2001 for EU-15 og seks i 2005 for EU-25.). Når der ses bort fra oxygenater (for to medlemsstater, se tabellens note 4 og 5), forelagde 19 medlemsstater også komplette oplysninger om samtlige parametre, som udpeges i direktivet med henblik på overvågningen.

I 2006 meddelte 16 medlemsstater (otte af EU-15), at mindst én benzinprøve ikke var i overensstemmelse med direktiv 98/70/EF, hvilket skal sammenholdes med 17 medlemsstater i 2005 (seks af EU-15). For EU-15 i 2001 indberettede ti medlemsstater mindst én ikke-overensstemmende prøve. Af disse var de vigtigste problemparametre endnu engang

research/motor-oktantal (25 prøver), sommerdamptryk (38 prøver) og destillation – fordampning ved 100/150° C (fire prøver).

For diesels vedkommende indberettede ti medlemsstater (tre EU-15) mindst én ikke-overensstemmende prøve. Dette skal sammenholdes med fire i 2001 og ti medlemsstater i 2004 (fire EU-15). Af disse var problemparametrene svovlindhold (21 prøver), 95 %-destillationspunkt (otte prøver), cetantal (fem prøver) og massefylde (fem prøver).

Selv om en række medlemsstater har indberettet prøver, der ikke var i overensstemmelse med direktivet, har langt færre prøver overskredet grænseværdierne (og tolerancegrænserne for testmetoderne) i forhold til de foregående år. Adskillige EU-10-medlemsstater indberettede i tidligere år et betydeligt antal prøver, der ikke overholdt grænseværdierne, men antallet af sådanne prøver er faldet betydeligt i 2006. Belgien indberettede en højere andel af ikke-overensstemmende prøver end andre medlemsstater i 2005 (skønt der skete en forbedring i forhold til tidligere år), men oplysningerne for 2006 er utilstrækkelige til at kunne måle det faktiske antal. Svovlindholdet var et særligt problem i tidligere år (hovedsagelig EU-10) på grund af det obligatoriske <50 ppm-niveau, der gjaldt fra starten af 2005. Dette problem synes at være blevet løst i 2006.

Tabel 2: Oversigt over medlemsstaternes overholdelse af direktiv 98/70/EF i rapporteringsåret 2006.

Medlemsstat	Manglende overholdelse af grænseværdi ⁽¹⁾ (95 % konfidensgrænser) [ikke-overensstemmende prøver / prøver i alt]		Ufuldstændig indberetning [Antal parametre, der ikke er målt / i alt]		Forsinket rapport (frist 30.6.2007) ⁽²⁾	Bemærkninger
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel		
Østrig	2 / 203				< 4 måneder	
Belgien	>7 / 4722	>5 / 5276	8 / 18		< 7 måneder	
Cypern			7 / 18			(3)
Tjekkiet	16 / 871	18 / 1064				
Danmark	2 / 40					
Estland	11 / 300	1 / 100			< 5 måneder	(4)
Finland	1 / 262	2 / 158				
Frankrig	3 / 175	1 / 122			<1 måned	(5)
Tyskland	8 / 414				< 7 måneder	
Grækenland			6 / 18		< 8 måneder	(6)
Ungarn	6 / 120					
Irland	8 / 115				<1 måned	
Italien	4 / 283		1 / 18			(7)
Letland	3 / 1382	3 / 1150			<1 måned	
Litauen	1 / 218	1 / 103				(8)
Luxembourg			7 / 18		< 7 måneder	
Malta					Ikke modtaget	
Nederlandene						
Polen	9 / 492	3 / 220				
Portugal			7 / 18		< 2 måneder	
Slovakiet	16 / 237	2 / 102				
Slovenien	8 / 136	5 / 151	1 / 18		<1 måned	(9)
Spanien						
Sverige			6 / 18			(10)
UK					< 4 måneder	
Antal lande	16	10	8	0	13	

Noter:

- Det er ikke muligt at konstatere, om grænseværdierne er overholdt i samtlige prøver, når de opgivne data er ufuldstændige. Når antallet af prøver, som overskrider grænseværdien, ikke fremgår af medlemsstaternes indberetning, angives det med symbolet ">", at det anførte antal prøver, som overskrider grænseværdierne, er et minimum, og tallet kunne være højere.
- Ifølge direktiv 98/70/EF skal hver medlemsstat forelægge sin overvågningsrapport senest den 30. juni hvert år.
- MON og oxygenater (andre end ætere med mere end 5 kulstofatomer pr. molekyle) er ikke indberettet.
- Ingen oplysninger om antallet DVPE-prøver for kvalitet 12.
- Der blev indsendt en næsten komplet rapport i juli 2007, men de komplette oplysninger forelå først i januar 2008.
- Oxygenater (andre end ætere med mere end 5 kulstofatomer pr. molekyle) er ikke indberettet. I princippet måles alle stofferne på listen på én gang med testmetoderne til konstatering af oxygenater. Systemet må i dette tilfælde kalibreres med en kalibreringsprøve indeholdende samme oxygenater i et målforhold, der svarer til målforholdet i den undersøgte prøve. I de fleste tilfælde står det ikke klart, om kalibreringen er foretaget (Portugal har oplyst, at der ikke tilsættes andre oxygenater). Mængden af organisk bundet ilt beregnes ud fra den procentvise andel af bestanddeles masse efter identifikationen.
- Analysemetode EN 1601 blev benyttet til bestemmelse af oxygenatindholdet i benzinprøver. EN 1601 forudsætter en

undersøgelse af hver prøves kromatogram for at bestemme eventuelle iltindholdige bestanddele, inden den faktiske bestemmelse udføres. Undersøgelsen af alle FQMS-prøvers kromatogrammer viste, at der kun var én oxygenatforbindelse til stede i hver prøve (MTBE, ETBE og TAME). Der blev ikke konstateret andre oxygenatforbindelser end en af disse ætere. Ingen analyse af blyindhold for <10ppm benzin.

- (8) Der er ikke indberettet komplette oplysninger om antallet af ikke-overensstemmende prøver.
- (9) Der foreligger ingen damptryksresultater for RON 98.
- (10) For RON95 benzin: Ingen oplysninger om iltindhold og 5/7-oxygenater (Sveriges kommentar: Etanol tilsættes ved påfyldningsportalen og raffinaderier. DVPE er derfor en blanding af både med og uden etanol. Tilsætningen af op til 5 % etanol forøger DVPE med omkring 7 kPa. Ingen oplysninger om iltindholdet i det endelige brændstof). For RON98 benzin: Ingen oplysninger om 6/7-oxygenater (andre end ætere med mere end 5 kulstofatomer pr. molekyle).

5. KONKLUSION

Brændstofkvaliteten er vigtig for miljøet, da den har indflydelse på motorers forurenende emissioner og derved luftkvaliteten, og den er ligeledes afgørende for, hvor let eller bekostelig det er for fabrikanterne at nå de ønskede emissionsgrænseværdier for forurenende stoffer og drivhusgasemissioner. Overvågningen af brændstofkvaliteten i 2006 viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktiv 98/70/EF, generelt overholdes, og der blev kun påvist få overskridelser. Kommissionen er ikke bekendt med, at disse overtrædelser har haft negative virkninger for køretøjers emissioner eller motorfunktion. Kommissionen er stadig betænkelig ved overskridelserne og vil fortsat overvåge, om direktivets krav til brændstofkvalitet overholdes. Kommissionen vil fortsætte med at undersøge muligheden for at benytte en mere detaljeret statistisk analyse af de indberettede data.

Andelen af brændstof af typerne <10 og <50 ppm har været stigende fra 2001 til 2005. I 2006 steg andelen betydeligt, idet <50 ppm svovlgrænsen blev obligatorisk, og der kom krav om indførelse af <10 ppm svovlfattige brændstoffer overalt i EU. Der blev udbudt totalt svovlfrie brændstoffer i de fleste medlemsstater i 2006 (UK, Malta og Cypern har endnu ikke indført dem). Det fremgår imidlertid af de foreliggende oplysninger, at der tilsyneladende stadig mangler mærkning af kvaliteterne i nogle medlemsstater.

Denne mangel på mærkning kunne hindre indførelse af køretøjer, der anvender teknologi, der kræver svovlfrie brændstoffer, før den obligatoriske indførelse i 2009, eftersom forbrugerne ikke har mulighed for at vælge disse brændstofkvaliteter, hvis de ikke er mærkede. Dette er særlig vigtigt for ejerne af de køretøjer, der anvender teknologi, der kræver svovlfrit brændstof, og underminerer værdien af at udbyde brændstoffer, der opfylder dette kriterium. Som følge heraf vil det potentiale for CO₂-reduktioner, der kunne komme fra vejtransportsektoren, ikke blive udnyttet. Belgien, Tjekkiet, Irland, Letland, Luxembourg, Slovakiet og Slovenien er lande, hvor der kunne gøres en indsats for at mærke svovlfrie brændstoffer i årene fremover. Rapportering om denne mærkning kunne give bilindustrien tillid til brændstofudbuddet, således at der i større omfang kan introduceres køretøjer, der fuldt ud udnytter svovlfrie brændstoffer, og derved opnås miljøfordelene i form af lavere forurenings- og drivhusgasemissioner. Der er generelt meget få oplysninger fra medlemsstaterne om den geografiske tilgængelighed af svovlfrie brændstoffer. De fleste medlemsstater erklærer blot, at de udbydes i stort omfang, men giver ingen supplerende oplysninger, der giver et mål for den geografiske spredning.

De systemer, der er iværksat på nationalt plan til overvågning af brændstofkvalitet, er meget forskelligartede og viser, at der er behov for en yderligere harmonisering for at opnå transparente og sammenlignelige resultater. Gennemførelsen af direktiv 2003/17/EF har forbedret rapporteringskvaliteten, da medlemsstaterne pålægges at aflægge rapport om overvågningen i overensstemmelse med den nye europæiske standard EN 14274 eller med

systemer af tilsvarende pålidelighed. Hvis medlemsstaterne ikke rapporterer ifølge EN 14274-formatet, skal der gives en begrundelse herfor.

BILAG: Brændstofsalg i EU i 2006 efter brændstoftype (mio. liter)

ID Nr.	Millioner liter Brændstofkvalitet	Østrig AU	Belgien BE	Danmark DK	Finland FI	Frankrig FR	Tyskland DE	Græken- land EL	Irland IE	Italien IT	Luxembourg LU	Nederlandene NL	Portugal PT	Spanien ES	Sverige SE	UK UK	EU15 EU15	EU15 % i alt
1	Blyfri benzin min, RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
2	Blyfri benzin min, RON=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0,0 %
3	Blyfri benzin min, RON=91 (<10 ppm S)	694	-	513	-	-	8 504	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9 711	7,7 %
4	Blyfri benzin min, RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
5	Blyfri benzin min, RON=95 (<50 ppm S)	-	793	-	-	10 040	-	4 500	1 599	15 025	494	5 647	-	8 196	-	23 658	69 951	55,4 %
6	Blyfri benzin min, RON=95 (<10 ppm S)	1 927	684	1 920	2 261	-	21 232	-	750	1 313	-	-	-	-	4 994	-	35 082	27,8 %
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	581	-	-	-	1	1 891	16	-	1 066	3 555	2,8 %
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	109	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	109	0,1 %
10	Blyfri benzin RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	-	253	-	-	-	-	34	-	-	116	217	-	-	-	-	619	0,5 %
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	76	253	13	221	3 529	870	343	-	-	-	-	375	1 173	354	-	7 207	5,7 %
	Benzin (normal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
	Benzin (<50 ppm svovl)	0	1 046	0	0	10 040	0	5 114	1 599	15 025	610	5 864	1 891	8 212	0	24 724	74 126	58,7 %
	Benzin (<10 ppm svovl)	2 697	937	2 446	2 483	3 638	30 605	343	750	1 313	0	0	375	1 173	5 348	0	52 110	41,3 %
	Benzin i alt	2 697	1 984	2 446	2 483	13 678	30 605	5 458	2 349	16 339	610	5 864	2 266	9 385	5 348	24 724	126 235	100,0 %
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
14	Diesel (<50 ppm svovl)	1 031	6 865	-	-	36 230	-	2 574	1 979	28 739	2 111	7 851	5 377	29 350	-	24 286	146 394	71,4 %
15	Diesel (<10 ppm svovl)	6 331	706	3 071	2 459	1 510	35 616	42	920	1 670	-	1 493	316	0	4 422	-	58 557	28,6 %
	Diesel i alt	7 362	7 572	3 071	2 459	37 740	35 616	2 616	2 899	30 409	2 111	9 345	5 693	29 350	4 422	24 286	204 950	100,0 %

ID Nr.	Millioner liter Brændstofkvalitet	Cypern CY	Tjekkiet CZ	Estland EE	Ungarn HU	Letland LV	Litauen LT	Malta MT	Polen PL	Slovakiet SK	Slovenien SI	EU10 EU10	EU10 % i alt
1	Blyfri benzin min, RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
2	Blyfri benzin min, RON=91 (<50 ppm S)	-	258	-	-	15	94	-	-	14	-	380	2,7 %
3	Blyfri benzin min, RON=91 (<10 ppm S)	-	-	36	-	-	-	-	-	69	-	105	0,7 %
4	Blyfri benzin min, RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
5	Blyfri benzin min, RON=95 (<50 ppm S)	388	2 715	-	-	404	386	-	1 967	97	-	5 958	41,8 %
6	Blyfri benzin min, RON=95 (<10 ppm S)	-	-	381	1 969	1	4	-	3 188	602	-	6 145	43,1 %
7	Blyfri benzin 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
8	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	785	785	5,5 %
9	Blyfri benzin 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
10	Blyfri benzin RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
11	Blyfri benzin RON>=98 (<50 ppm S)	46	30	-	-	10	-	-	-	1	77	165	1,2 %
12	Blyfri benzin RON>=98 (<10 ppm S)	-	-	48	175	34	10	-	440	16	-	722	5,1 %
	Benzin (normal)	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0,0 %
	Benzin (<50 ppm svovl)	434	3 003	0	0	430	479	-	1 967	113	862	7 289	51,1 %
	Benzin (<10 ppm svovl)	0	0	464	2 143	35	14	-	3 627	687	0	6 971	48,9 %
	Benzin i alt	434	3 003	464	2 143	464	493	-	5 595	800	862	14 259	100,0 %
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
14	Diesel (<50 ppm svovl)	398	4 909	129	-	792	913	-	755	511	1 149	9 556	42,4 %
15	Diesel (<10 ppm svovl)	-	-	300	3 236	3	113	-	9 000	327	-	12 979	57,6 %

EU	EU
EU	% i alt
0	0,0 %
380	0,3 %
9 816	7,0 %
0	0,0 %
75 909	54,0 %
41 227	29,3 %
0	0,0 %
4 340	3,1 %
109	0,1 %
0	0,0 %
785	0,6 %
7 928	5,6 %
0	0,0 %
81 414	57,9 %
59 080	42,1 %
140 495	100,0 %
0	0,0 %
155 949	68,6 %
71 536	31,4 %

Diesel i alt	398	4 909	429	3 236	795	1 026	-	9 755	838	1 149	22 535	100,0 %	227 485	100,0 %
--------------	-----	-------	-----	-------	-----	-------	---	-------	-----	-------	--------	---------	---------	---------