

047473/EU XXIV.GP
Eingelangt am 11/03/11

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 11.3.2011
KOM(2011) 113 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

**Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen im Straßenverkehr der Europäischen Union:
Sechster Jahresbericht
(Berichtsjahr 2007)**

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Qualität von Otto- und Dieselmotoren im Straßenverkehr der Europäischen Union: Sechster Jahresbericht (Berichtsjahr 2007)

ZUSAMMENFASSUNG

Mit der Richtlinie 98/70/EG¹ wurden aus Gesundheits- und Umweltgründen Mindestanforderungen für Kraftstoffe festgelegt, die in Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor und Kompressionszündungsmotor benutzt werden. Die Kraftstoffqualität ist wichtig für die Umwelt, weil sie sich auf die Schadstoffemissionen von Motoren und folglich die Luftqualität auswirkt. Sie hat auch Auswirkungen auf den Aufwand und die Kosten, die den Herstellern entstehen, wenn sie die vorgegebenen Schadstoff- und Treibhausgasemissionsgrenzen einhalten wollen. Die Richtlinie 2003/17/EG² zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG sieht eine weitere Verringerung des Schwefelgehalts von Otto- und Dieselmotoren vor.

Die Nichteinhaltung der Kraftstoffspezifikationen kann zu erhöhten Emissionen führen (so können überschüssige Oxygenate die NO_x-Emissionen erhöhen) und den Motor und die Abgasnachbereitungssysteme beschädigen (so beschädigt beispielsweise überschüssiger Schwefel die Katalysatoren), was die Luftschadstoffemissionen erhöht. Um die Einhaltung der Normen für die Kraftstoffqualität gemäß dieser Richtlinie zu garantieren, sind die Mitgliedstaaten gehalten, Systeme zur Überwachung der Kraftstoffqualität einzuführen.

Gemäß Artikel 8 der Richtlinie 98/70/EG veröffentlicht die Kommission jährlich einen Bericht über die Kraftstoffqualität in den Mitgliedstaaten. Dieser sechste Kommissionsbericht fasst die Angaben der Mitgliedstaaten über die Qualität der Otto- und Dieselmotoren sowie über die verkauften Mengen für das Jahr 2007 zusammen. Alle Mitgliedstaaten außer Luxemburg haben für das Jahr 2007 einen nationalen Bericht eingereicht.

Die Qualität des Konzepts der einzelstaatlichen Überwachungssysteme, die Einhaltung der Grenzwerte und die Angaben in den Berichten werden weiterhin verbessert. Die Kommission wird die Einhaltung der Richtlinie weiter überwachen und erforderlichenfalls geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen vorschlagen.

Bereits 2006 wurde festgestellt, dass der Anteil der schwefelfreien Kraftstoffe³ an den Kraftstoffsorten und -verkäufen in den Mitgliedstaaten zwar steigt, diese an den Tankstellen aber noch nicht durchweg als schwefelfrei gekennzeichnet sind. Außerdem gibt es noch immer erhebliche Probleme bei der fristgerechten Berichterstattung einiger Mitgliedstaaten. Tatsächlich hat sich die Lage gegenüber dem Vorjahr in Bezug auf diese sehr spät

¹ Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates, ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58.

² Richtlinie 2003/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. März 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren, ABl. L 76 vom 22.3.2003, S. 10.

³ Der Begriff „schwefelfrei“ entspricht einem Schwefelgehalt von <10 ppm.

eingereichten Berichte noch verschlechtert. Irland, Italien und die Niederlande haben ihre Berichte mehr als drei Monate nach Fristablauf vorgelegt, die Verspätung des Vereinigten Königreichs und Maltas betrug mehr als sieben Monate. Luxemburg legte 2007 gar keinen Bericht vor.

Die Überwachung der Kraftstoffqualität im Jahr 2007 zeigt, dass die Spezifikationen der Richtlinie 98/70/EG für Otto- und Dieselmotoren im Allgemeinen eingehalten wurden und wieder nur wenige Überschreitungen zu verzeichnen waren. Davon betroffen waren bei Ottokraftstoff hauptsächlich die Parameter Research- bzw. Motor-Oktanwert (ROZ/MOZ)⁴, Sommerdampfdruck⁵ und Destillation/Verdampfung bei 100 °C/150 °C⁶. Bei Dieselmotoren wurden hauptsächlich die Parameter Schwefelgehalt und 95 %-Destillationspunkt überschritten.

Da nur relativ wenige Überschreitungen zu verzeichnen sind und die meisten Mitgliedstaaten nichtkonformen Kraftstoff vom Markt nehmen, liegen der Kommission keine Hinweise auf nachteilige Auswirkungen dieser Überschreitungen auf die Fahrzeugemissionen oder die Funktionsfähigkeit der Motoren vor. Dennoch drängt die Kommission die Mitgliedstaaten, weiterhin für die volle Einhaltung der Vorschriften zu sorgen, damit solche Probleme auch künftig nicht auftreten. Einzelheiten der Maßnahmen der Mitgliedstaaten sind, falls mitgeteilt, in den einzelnen Länderkapiteln des ausführlichen Berichts für das Jahr 2007⁷ enthalten. Die Kommission wird auch in Zukunft die Einhaltung der Richtlinienvorschriften für die Kraftstoffqualität überwachen.

Ein geringerer Schwefelgehalt trägt zur Verringerung der Luftverschmutzung und zur Einführung einer neuen Motorentechnik bei. Tabelle 1 ist zu entnehmen, dass der durchschnittliche Schwefelgehalt 2007 wesentlich unter den 2004 gemeldeten Werten liegt, seit 2005 aber nicht mehr wesentlich zurückgegangen ist. Der Anteil schwefelfreier und schwefelarmer Kraftstoffe⁸ ist von 2001 bis 2005, als alle Kraftstoffe schwefelarm sein mussten und in allen Mitgliedstaaten schwefelfreie Kraftstoffe eingeführt wurden, gestiegen.

⁴ Die Research-Oktanwert (ROZ) ist ein quantitatives Maß des maximalen Verdichtungsverhältnisses des Kraftstoffes in einem Motor, ohne dass es zu einer Selbstzündung kommt. Selbstzündung führt zu übermäßigem Kraftstoffverbrauch und einem Anstieg der Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen und Kohlenmonoxid.

⁵ Der Dampfdruck ist ein Maß für die Verdampfungswilligkeit des Kraftstoffes. Er wird im Sommer eingestellt, weil die Temperaturen in dieser Jahreszeit zu hohen Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen, den Vorläufern von bodennahem Ozon, führen können. Überschreitungen führen zu einem Anstieg der Emissionen der flüchtigen organischen Verbindungen.

⁶ Der Destillationsparameter zeigt den Anteil des Kraftstoffes an, der bei 100 °C und 150 °C verdampft. Damit wird der Bereich der leichtflüchtigen Komponenten eingeschränkt, die dem Kraftstoff beigegeben werden können. Überschreitungen könnten zu Dampfblasenbildung führen und das Fahrverhalten beeinträchtigen.

⁷ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

⁸ Der Begriff „schwefelarm“ entspricht einem Schwefelgehalt von <50 ppm.

Tabelle 1: Jährliche Entwicklung des durchschnittlichen Schwefelgehalts von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen

EU	Durchschnittlicher Schwefelgehalt, ppm							EU-15	EU-12
	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2007***	2007
<i>Ottokraftstoff</i>	68	51	37	38	19	18	18	18	18
<i>Dieselmotorkraftstoff</i>	223	169	125	113	25	22	23	23	24

*Ohne Frankreich, das 2003 bis 2005 keinen Bericht einreichte. 2004 Beitritt der EU-10.

** Ohne Malta, das 2006 keinen Bericht einreichte.

***Ohne Luxemburg, das 2007 keinen Bericht einreichte.

Die nationalen Systeme für die Überwachung der Kraftstoffqualität unterscheiden sich noch immer erheblich voneinander, es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Systeme aufgrund der Richtlinienvorschriften einheitlicher werden und sich auch die Qualität der Berichterstattung verbessern wird.

2. EINLEITUNG

Die Spezifikationen für in der Europäischen Union verkaufte Otto- oder Dieselmotorkraftstoffe sind in den Anhängen der Richtlinie 98/70/EG festgelegt. Seit dem 1. Januar 2005 ist nur eine Kraftstoffspezifikationsklasse vorgeschrieben. Die Richtlinie schreibt vor, dass die Mitgliedstaaten zusammenfassend über die Qualität der in ihrem Hoheitsgebiet verkauften Kraftstoffe berichten. Seit 2004 müssen die Mitgliedstaaten ihre Überwachungsberichte in Übereinstimmung mit der neuen Europäischen Norm EN 14274⁹ oder mit Hilfe vergleichbarer zuverlässiger Systeme erstellen. Gemäß Artikel 8 der Richtlinie 98/70/EG, geändert durch Artikel 1 Absatz 5 der Richtlinie 2003/17/EG, leitet die Kommission die Ergebnisse der Berichterstattung der Mitgliedstaaten über die Kraftstoffqualität weiter. Dementsprechend werden in diesem sechsten Kommissionsbericht die Qualität der Otto- und Dieselmotorkraftstoffe sowie die in der Europäischen Union im Jahr 2007 verkauften Mengen zusammengefasst. Die Berichte der Vorjahre sind auf den Webseiten der Kommission zu finden¹⁰.

3. NATIONALE ÜBERWACHUNGSSYSTEME

Die im Excel-Berichterstattungsmuster aufgeführten Änderungen des Berichterstattungsmodells der Entscheidung 2002/159/EG der Kommission und der europäischen Norm EN 14274:2003 haben den Nutzen der Angaben verbessert und die Analyse von EU-weiten Entwicklungen vereinfacht. Die Qualität des Konzepts der Überwachungssysteme, die Einhaltung der Grenzwerte und der Informationsgehalt der Berichte verbessert sich in den meisten Fällen weiterhin. Allerdings gibt es noch immer einige wichtige verbesserungsbedürftige Bereiche, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

Einige Mitgliedstaaten haben ihre Berichte mit Verspätung eingereicht. Die Verspätung des Vereinigten Königreichs und Maltas betrug mehr als sieben Monate; Irland, Italien und die Niederlande haben ihre Berichte mehr als drei Monate nach Fristablauf vorgelegt. Sie werden aufgefordert, ihre Berichte fristgerecht vorzulegen, um die Anstrengungen anderer Mitgliedstaaten nicht zu untergraben.

Mehrere Mitgliedstaaten nehmen nicht genug Proben von allen Kraftstoffen oder nehmen nicht genug Proben an Tankstellen (statt an Lagern bzw. Raffinerien). Abbildung 2 zeigt die Stichprobenrate in der EU im Jahr 2007.

Mitgliedstaaten, die ihr eigenes nationales System anwenden, müssen dieses vollständig beschreiben. Aus dieser Beschreibung sollte hervorgehen, dass die statistische Zuverlässigkeit des Überwachungssystems der Norm EN 14274:2003 äquivalent ist. Dies ist in den meisten Fällen für die Überwachung im Zeitraum 2004 bis 2007 noch *immer* nicht geschehen, was sich künftig ändern muss.

Ein Mitgliedstaat, der das Statistikmodell C der Norm EN 14274 verwendet, sollte dies

⁹ EN 14274:2003 - Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge – Ermittlung der Qualität von Ottokraftstoff und Dieselmotorkraftstoff - System zum Kraftstoffqualitätsnachweis (FQMS).

¹⁰ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

stichhaltig begründen. Bei einigen Mitgliedstaaten spricht stattdessen offenbar einiges für die Verwendung der Modelle A oder B.

Schwefelfreie Kraftstoffe müssen eindeutig gekennzeichnet sein, damit die Verbraucher sich für sie entscheiden können. In einigen Mitgliedstaaten wird an Tankstellen der Schwefelgehalt nicht eindeutig angegeben. Die Berichterstattung über die Kennzeichnung könnte das Vertrauen der Automobilindustrie in die Verfügbarkeit von schwefelfreien Kraftstoffen stärken, so dass mehr Fahrzeuge auf den Markt gebracht werden, die die Vorteile solcher Kraftstoffe vollständig ausschöpfen.

Außerdem wäre es hilfreich, wenn die Mitgliedstaaten bei der Berichterstattung die Ergebnisse von Untersuchungen des Schwefelgehalts von schwefelarmen und schwefelfreien Kraftstoffen getrennt aufführen würden - sofern dies nicht bereits der Fall ist -, um die Qualität von schwefelfreien Kraftstoffen weiter zu bestätigen.

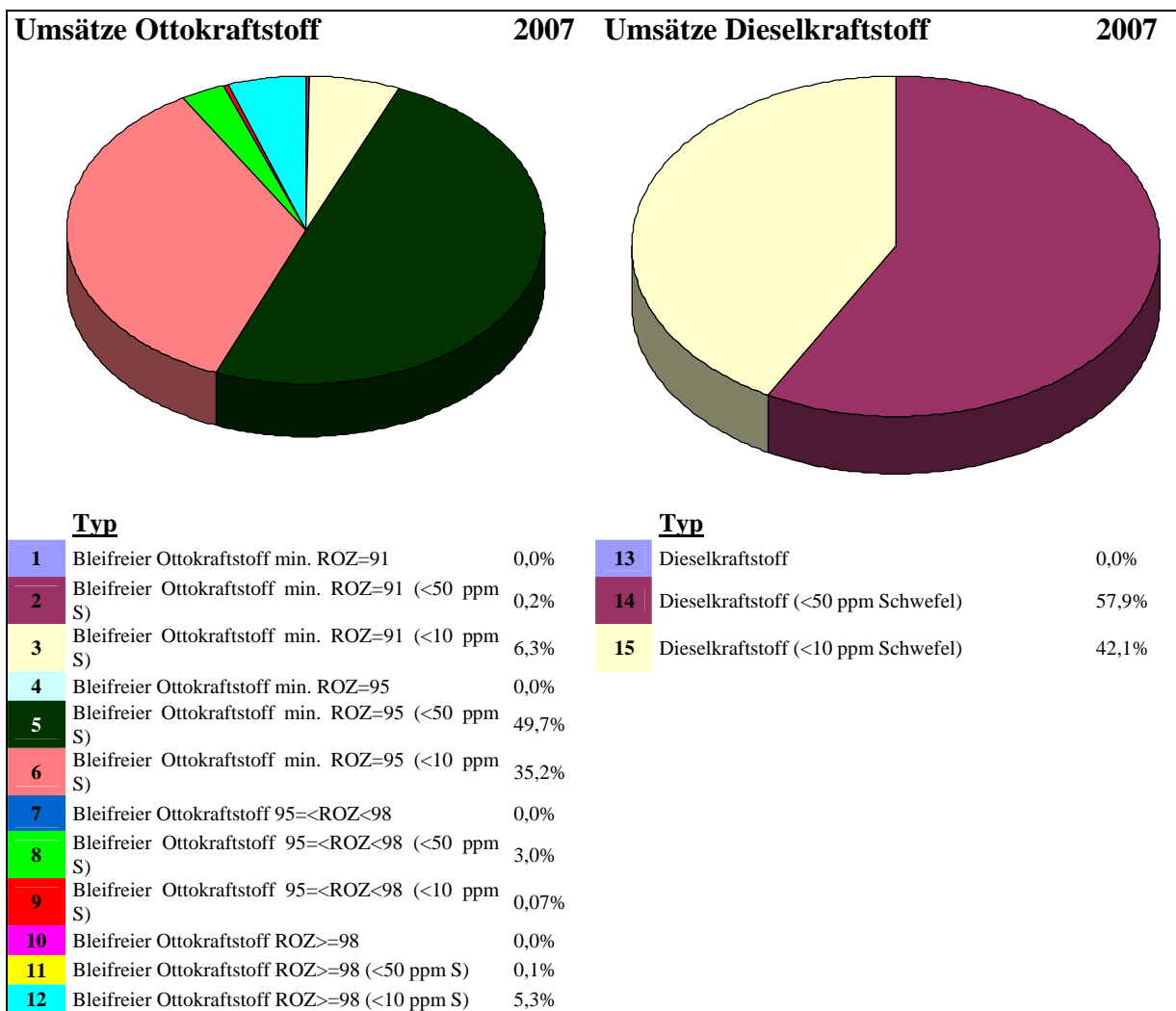
4. BERICHTSJAHR 2007

4.1 Kraftstoffqualität und -mengen

Alle in der EU verkauften Otto- und Dieselmotorkraftstoffe sind heute schwefelarm oder schwefelfrei. Von dem insgesamt verkauften Ottokraftstoff waren 53 % schwefelarm und 47 % schwefelfrei. Im Fall von Dieselmotorkraftstoff war die entsprechende Aufteilung 58 % und 42 %.

Das Spektrum der Kraftstoffe mit unterschiedlicher ROZ oder unterschiedlichem Schwefelgehalt wurde 2005 in der EU mit dem neuen obligatorischen Schwellenwert von < 50 ppm Schwefel kleiner. 2007 erzielte Ottokraftstoff mit ROZ 95 die höchsten Umsätze (85 %, davon 50 % schwefelarm und 35 % schwefelfrei), siehe Abbildung 1 und Tabelle im Anhang mit den ausführlichen Zahlen für die einzelnen Mitgliedstaaten.

Abbildung 1: Anteile am EU-Kraftstoffumsatz 2007, nach Kraftstofftypen (in %)



Wie im Zeitraum 2001-2006 wurden auch 2007 die größten Mengen Kraftstoff in Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und dem Vereinigten Königreich verkauft (Abbildung 3). In fast allen Mitgliedstaaten wird vorwiegend Dieselmotorkraftstoff verkauft; die relativen Anteile der Otto- und Dieselmotorkraftstoffe sind jedoch sehr unterschiedlich.

Die Verkäufe in den EU-12-Mitgliedstaaten machten 12,4 % bzw. 12,6 % der gesamten Otto- und Dieselmotorkraftstoffverkäufe in der EU aus (im Vergleich zu 10,1 % bzw. 9,9 % in der EU-10 im Jahr 2006). Verglichen mit der EU-15 (46 % bzw. 41 %) wurden in der EU-10 wesentlich höhere Mengen an schwefelfreien Ottomotorkraftstoffen (49 %) und schwefelfreien Dieselmotorkraftstoffen (49 %) verkauft.

Seit 2001 wird die Anzahl der Kraftstoffsorten, die laut den Angaben in der EU erhältlich waren (Abbildung 4), allmählich einheitlicher. 2007 waren in jedem Mitgliedstaat zwei bis drei Sorten Ottomotorkraftstoff, hauptsächlich mit unterschiedlichen Oktanzahlen (ROZ-Kategorie), erhältlich. In einigen Fällen kommen aber auch unterschiedliche schwefelfreie Sorten auf den Markt.

Die Mitgliedstaaten müssen sich erst 2009 vollständig auf schwefelfreie Kraftstoffe umstellen. Dänemark, Finnland, Deutschland, Ungarn, die Niederlande und Schweden sind allerdings 2007 bereits vollständig auf schwefelfreie Dieselmotorkraftstoffe übergegangen. Österreich und Estland sind ihrerseits vollständig auf schwefelfreie Ottomotorkraftstoffe übergegangen (siehe Abbildungen 5 und 6). In Schweden sind seit 1999 praktisch alle Dieselmotorkraftstoffe schwefelfrei, in Deutschland ist schwefelfreier Dieselmotorkraftstoff seit 2003 erhältlich.

Allerdings steht in mehreren Mitgliedstaaten die Einführung gesondert vermarkteter (und gekennzeichnet) schwefelfreier Kraftstoffe noch aus. Der durchschnittliche Schwefelgehalt einiger als schwefelarm (<50 ppm) vertriebener Kraftstoffsorten betrug tatsächlich weniger als 10 ppm (siehe Abbildung 7). In diesen Ländern kann somit verkaufter Kraftstoff offenbar auch dann schwefelfrei sein, wenn er nicht als solcher gekennzeichnet ist. Außerdem haben einige Mitgliedstaaten keine ausreichenden Informationen vorgelegt, anhand deren beurteilt werden könnte, ob schwefelfreie Kraftstoffe *„auf einer angemessen ausgewogenen geografischen Grundlage verfügbar“* sind, wie dies in der Richtlinie vorgesehen ist.

Abbildung 2: Anzahl der Stichproben zur Überwachung der Kraftstoffqualität in der EU im Jahr 2007 (durchschnittliche Anzahl der Proben pro Kraftstoffsorte)

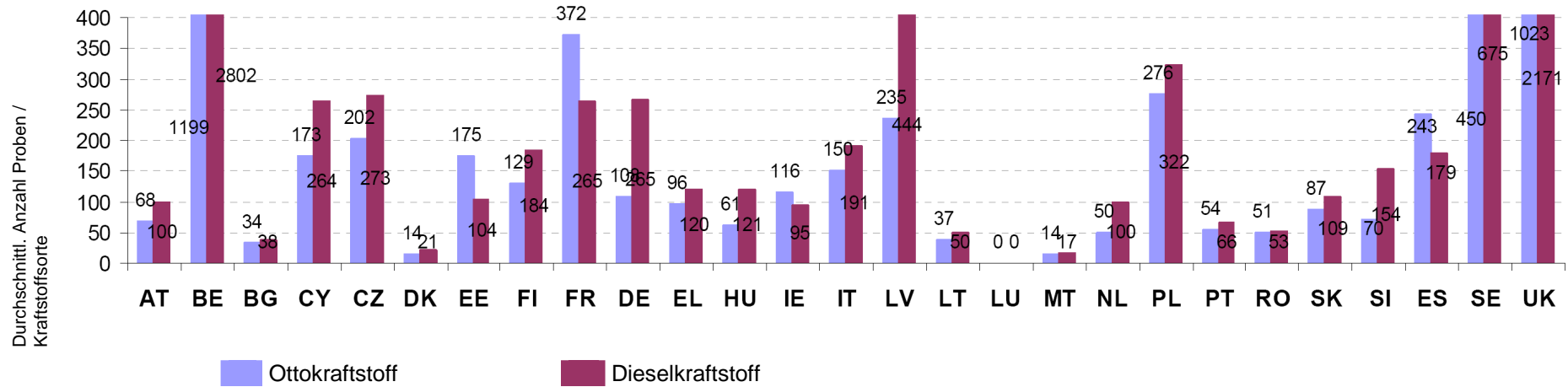
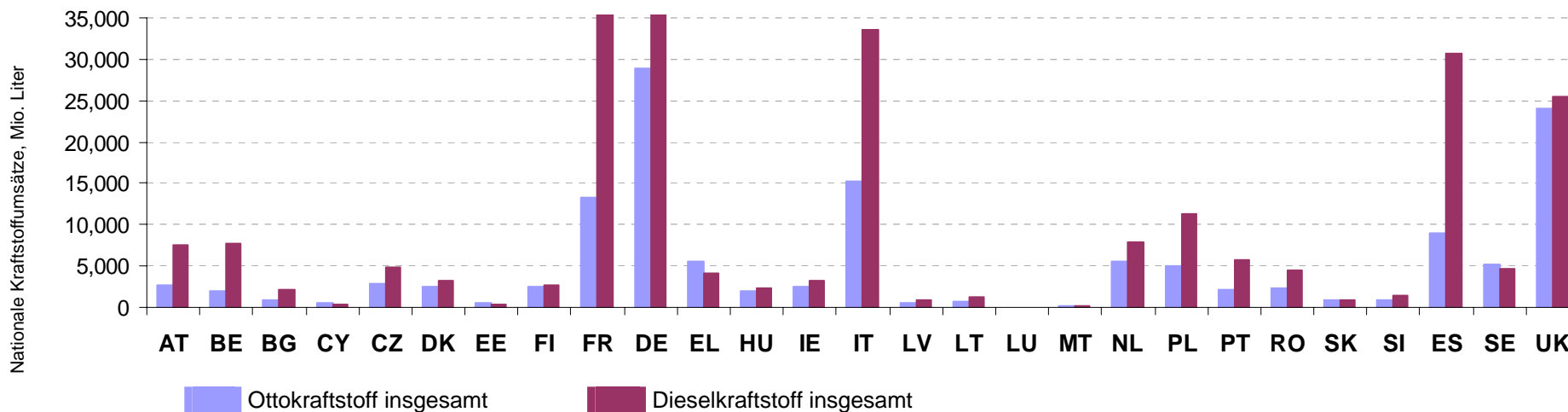


Abbildung 3: Kraftstoffumsatz 2007 nach Mitgliedstaaten und Kraftstofftypen (in Mio. Liter)



Anmerkung: Ohne Luxemburg, das 2007 keinen Bericht einreichte.

Abbildung 4: Zahl der in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten 2007 erhältlichen Kraftstoffsorten, nach Kraftstofftypen

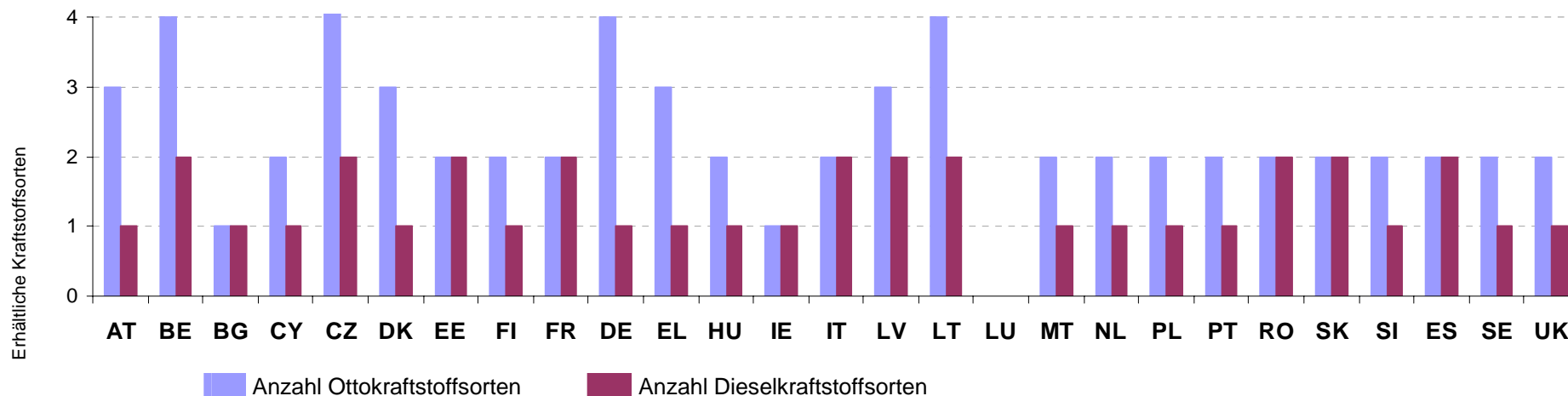
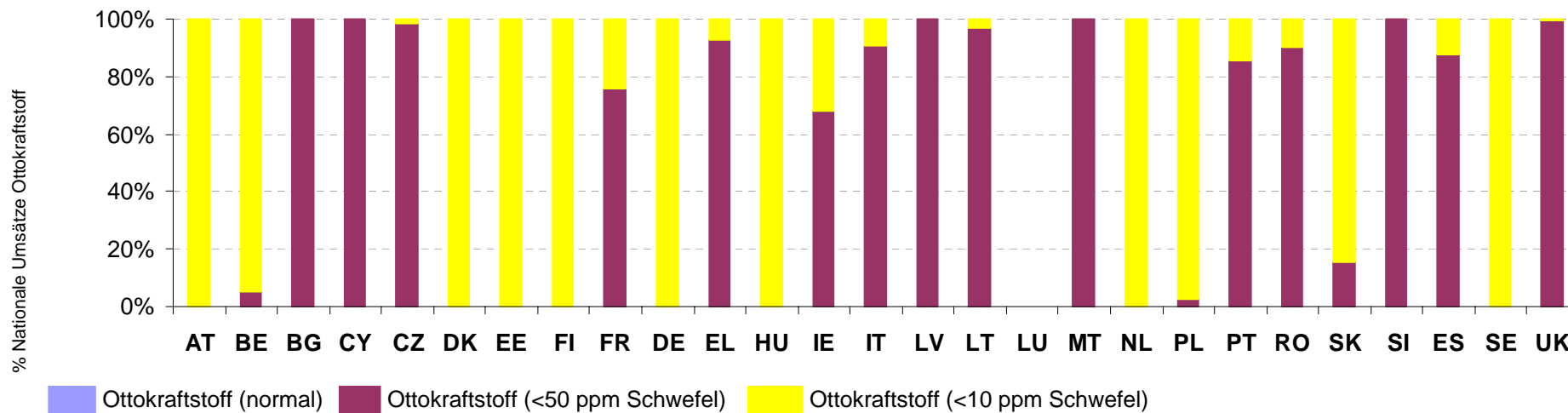


Abbildung 5: Umsatzanteile schwefelarmer Ottokraftstoffe 2007, nach EU-Mitgliedstaaten (in %)



Anmerkung: Ohne Luxemburg, das 2007 keinen Bericht einreichte.

Abbildung 6: Umsatzanteile schwefelarmer Dieselkraftstoffe 2007, nach EU-Mitgliedstaaten (in %)

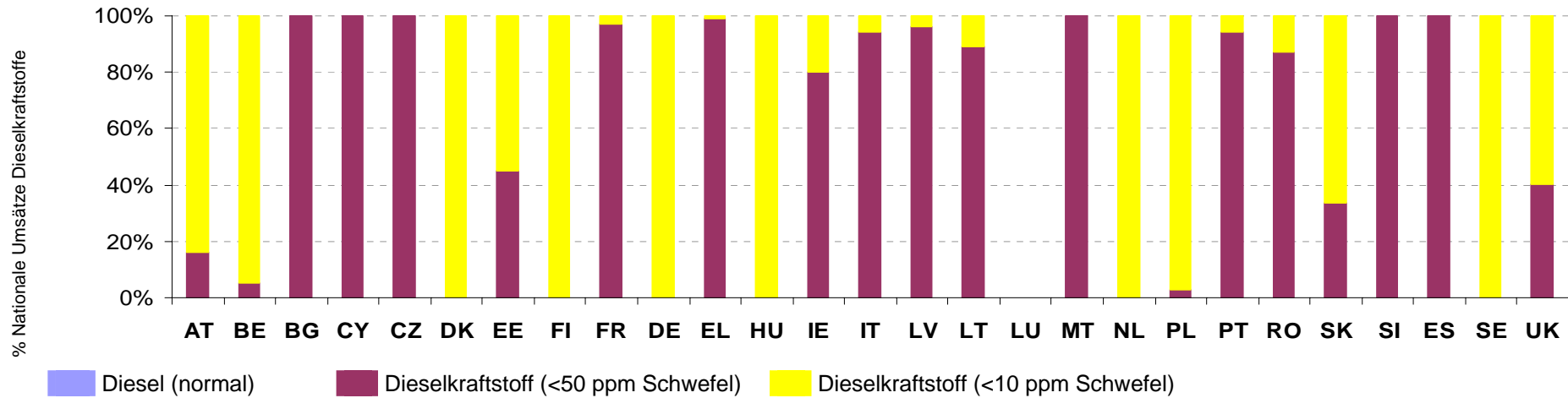
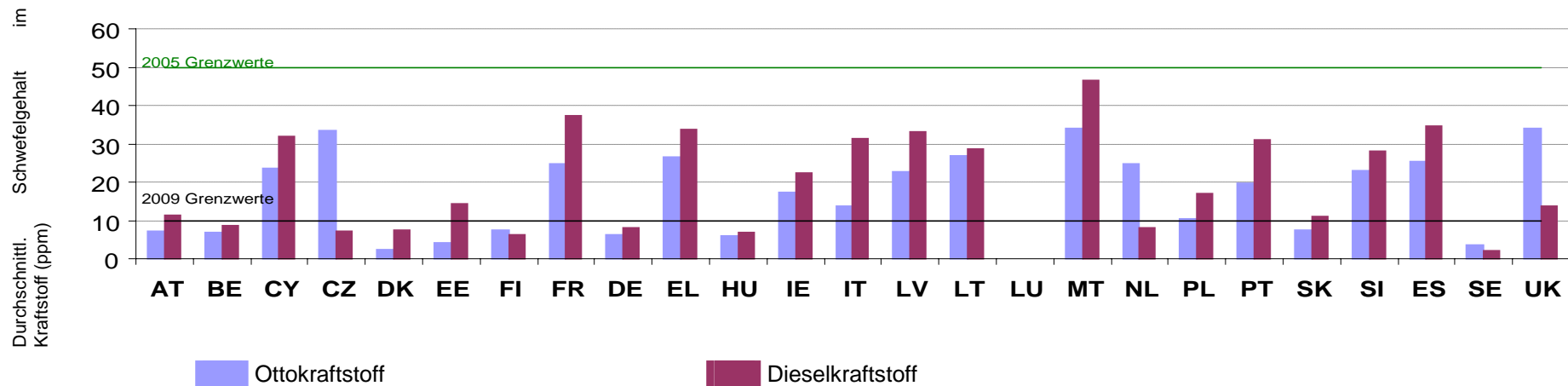


Abbildung 7: Durchschnittlicher Schwefelgehalt der Otto- und Dieselkraftstoffe in den EU-Ländern 2007 (%)



Anmerkung: Ohne Luxemburg, das 2007 keinen Bericht einreichte.

4.2 Einhaltung der Richtlinie 98/70/EG im Jahr 2007

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Einhaltung der Richtlinie 98/70/EG durch die Mitgliedstaaten im Berichtsjahr 2007. Dargestellt sind die Ergebnisse der Probeanalysen im Vergleich zu den Grenzwerten und die Beachtung des Formats und des Inhalts der Berichte. Wie bereits im Zeitraum 2001-2006 haben einige Mitgliedstaaten lückenhaft und/oder verspätet Auskunft erteilt, was der Bewertung der Einhaltung der Bestimmungen abträglich ist. Die Kommission will deswegen erforderlichenfalls zusammen mit den Mitgliedstaaten an einer besseren Berichterstattung arbeiten.

Gemäß Artikel 9a legen die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die Richtlinie Sanktionen fest. Einzelheiten über Maßnahmen im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung der Grenzwerte sind, falls mitgeteilt, in den jeweiligen Länderkapiteln des ausführlichen Berichts für das Jahr 2007 enthalten¹¹.

Sieben Mitgliedstaaten haben bei sämtlichen Proben die Grenzwerte für Otto- und Dieselmotoren vollständig eingehalten (im Vergleich zu acht im Jahr 2006). 19 Mitgliedstaaten haben außerdem vollständig über sämtliche Überwachungsparameter der Richtlinie Bericht erstattet. Belgien nimmt wegen seiner Überwachungsregelung deutlich mehr Proben als die anderen Mitgliedstaaten. Würden diese Werte einfach mit den Überwachungsergebnissen anderer Mitgliedstaaten aggregiert, so würde dies die Ergebnisse verfälschen und EU-weite Entwicklungen verschleiern. Deswegen werden die Überschreitungen und Proben Belgiens aus der nachstehenden Untersuchung der Überschreitungen ausgeklammert.¹²

17 Mitgliedstaaten (acht der EU-15) haben mindestens eine Ottokraftstoffprobe gemeldet, die den Anforderungen der Richtlinie 98/70/EG nicht genügt, gegenüber 16 im Jahr 2006 (acht der EU-15). Davon betroffen waren wieder hauptsächlich die Parameter Research-/Motor-Oktananzahl (ROZ/MOZ, 68 Proben), Sommerdampfdruck (DVPE, 43 Proben) und Destillation/Verdampfung bei 100°C/150°C (14 Proben).

Dies stellt einen zahlen- und anteilmäßigen Anstieg nichtkonformer Ottokraftstoffproben in den Mitgliedstaaten der EU-15 und der EU-12 dar. In den Mitgliedstaaten der EU-15 hat sich der Anteil der nichtkonformen Proben mit 1,0 % im Jahr 2007 gegenüber 0,55 % im Jahr 2006 beinahe verdoppelt. Dieser Anstieg geht in erster Linie darauf zurück, dass mehr Proben die Grenzwerte bei den „sonstigen“ Parametern übersteigen.¹³ In den Mitgliedstaaten der EU-12 stieg der Anteil der nichtgrenzwertkonformen Proben von 2 % (2006) auf 3,5 % (2007), ein Anstieg, der hauptsächlich auf Proben zurückzuführen ist, die die MOZ-/ROZ-Grenzwerte übersteigen.

12 Mitgliedstaaten (vier der EU-15) haben mindestens eine Dieselmotorenprobe gemeldet, die den Anforderungen der Richtlinie 98/70/EG nicht genügt, gegenüber 10 im Jahr 2006

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

¹² Im ausführlichen Überwachungsbericht 2007 wurde die Anpassung mehrfach falsch vorgenommen, so dass der Anteil der Proben mit Grenzwertüberschreitungen im ausführlichen Bericht 2007 und in den ausführlichen Berichten der Vorjahre falsch berechnet wurde. Die nachstehenden Überschreitungsquoten wurden gegenüber dem ausführlichen Bericht korrigiert; im ausführlichen Bericht 2008 wird der Fehler behoben werden.

¹³ „Sonstige“ Parameter sind der Gehalt an Aromaten, Oxygenaten und Blei.

(drei der EU-15). Überschritten wurden vor allem die Parameter Schwefelgehalt (28 Proben) und 95 %-Destillationspunkt (elf Proben).

In den Mitgliedstaaten der EU-15 nahmen 2007 bei Dieselmotorkraftstoff die Grenzwertüberschreitungen zu. Der Anteil der nichtkonformen Proben liegt allerdings noch immer unter dem Niveau vor 2006. 2005 fiel es den Mitgliedstaaten besonders schwer, den Grenzwert für den Schwefelgehalt einzuhalten, da seit Jahresanfang ein Grenzwert von <50 ppm zu beachten war. Offenbar haben die EU-12-Mitgliedstaaten dieses Problem gelöst, denn sie konnten das geringere Maß von Überschreitungen des Jahres 2006 beibehalten.

Tabelle 2: Zusammenfassung der Einhaltung der Richtlinie 98/70/EG durch die Mitgliedstaaten im Berichtsjahr 2007

Mitgliedstaat	Nichteinhaltung der Grenzwerte ⁽¹⁾ (Konfidenzgrenze: 95 %) (Nichtkonforme Proben/Proben insgesamt)		Unvollständige Meldung (Zahl der nicht gemessenen Parameter/Gesamt)		Verspätete Meldung (Frist 30.6.2008) ⁽²⁾	Anm.
	Ottokraftstoff	Dieselmotorkraftstoff	Ottokraftstoff	Dieselmotorkraftstoff		
Österreich		2 / 100			<1 Monat	(1)
Belgien	39 / 4795	39 / 5604	2 / 18	1 / 4	<2 Monate	(2) (3)
Bulgarien	8 / 34	2 / 38	5 / 18	2 / 5		(20) (21)
Zypern	2 / 346	2 / 264	1 / 17		<4 Monate	(10) (11)
Tschech. Republik	43 / 1008	7 / 545				
Dänemark					<1 Monat	
Estland	17 / 350					(12) (13)
Finnland		1 / 184				(4)
Frankreich	44 / 744					(4)
Deutschland					<3 Monate	
Griechenland					<1 Monat	(4)
Ungarn	2 / 121					
Irland	5 / 116				<4 Monate	(5)
Italien	9 / 299	5 / 382	5 / 13		<4 Monate	(6) (4)
Lettland	2 / 705	1 / 888			<1 Monat	(14) (15)
Litauen						
Luxemburg						(24)
Malta	3 / 28	3 / 17			<12 Monate	(16) (17)
Niederlande	5 / 100		1 / 17		<4 Monate	(4)
Polen	30 / 551	2 / 322				(18)
Portugal			3 / 15		<1 Monat	
Rumänien	5 / 101	15 / 105				(22) (23)
Slowakei	17 / 174					(19)
Slowenien	5 / 139	2 / 154			<1 Monat	
Spanien						
Schweden			7 / 11			(7) (8)
VK	1 / 2046				<12 Monate	(9)
Anzahl Mitgliedstaaten	17	12	7	2	14	

Ausführliche Erläuterungen zu dieser Tabelle sind auf Seite 197 des ausführlichen Berichts 2007 zu finden.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kraftstoffqualität ist für die Umwelt wichtig, weil sie sich auf die Schadstoffemissionen von Motoren und folglich die Luftqualität ebenso wie auf den Aufwand und die Kosten auswirkt, die den Herstellern entstehen, wenn sie die Grenzwerte für Schadstoffe und Treibhausgasemissionen einhalten wollen. Die Überwachung der Kraftstoffqualität im Jahr 2007 zeigt, dass die Spezifikationen der Richtlinie 98/70/EG für Otto- und Dieselmotoren im Allgemeinen eingehalten wurden und nur sehr wenige Überschreitungen zu verzeichnen waren. Da nur relativ wenige Überschreitungen zu verzeichnen sind und die meisten Mitgliedstaaten nichtkonformen Kraftstoff vom Markt nehmen, liegen der Kommission keine Hinweise auf nachteilige Auswirkungen dieser Überschreitungen auf die Fahrzeugemissionen oder die Funktionsfähigkeit der Motoren vor. Dennoch drängt die Kommission die Mitgliedstaaten, weiterhin für die volle Einhaltung der Vorschriften zu sorgen, damit solche Probleme auch künftig nicht auftreten. Die Kommission wird die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie in Bezug auf die Kraftstoffqualität weiter überwachen und erforderlichenfalls geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen vorschlagen.

Der Anteil der schwefelfreien und schwefelarmen Kraftstoffe ist von 2001 bis 2005 gestiegen. Der durchschnittliche Schwefelgehalt hat sich 2005 stabilisiert, als schwefelarme Kraftstoffe obligatorisch wurden und in der ganzen EU schwefelfreie Kraftstoffe eingeführt wurden. In mehreren Mitgliedstaaten werden allerdings schwefelfreie Kraftstoffe an den Tankstellen nicht durchweg ordnungsgemäß gekennzeichnet.

Ohne Kennzeichnung können die Verbraucher sich nicht für schwefelfreie Kraftstoffe entscheiden, und es ist weniger wahrscheinlich, dass sie eine Technik verwenden, die auf schwefelfreien Kraftstoff angewiesen ist. Damit wird der Wert der Verfügbarkeit von Kraftstoffen, die diesem Kriterium genügen, beträchtlich geschmälert. Die fehlende Kennzeichnung könnte so die Einführung von Fahrzeugen mit einer Technik, die auf schwefelfreien Kraftstoff angewiesen ist, behindern. Daraus folgt, dass das Potenzial für die Minderung der durch den Straßenverkehr verursachten CO₂-Emissionen möglicherweise nicht vollständig ausgeschöpft wird.

Mit der Berichterstattung über die Kennzeichnung könnte die Automobilindustrie Vertrauen in die Kraftstoffverfügbarkeit gewinnen, so dass mehr Fahrzeuge, die schwefelfreie Kraftstoffe nutzen können, in den Verkehr gebracht werden und weniger Schadstoff- und Treibhausgasemissionen entstehen. Die Mitgliedstaaten haben nur in geringem Maße Informationen über die geografische Verfügbarkeit schwefelfreier Kraftstoffe vorgelegt. Die meisten Mitgliedstaaten stellten lediglich fest, dass diese in weitem Maße verfügbar sind, machten aber keine zusätzlichen Angaben, anhand deren die geografische Verfügbarkeit gemessen werden könnte.

Die auf nationaler Ebene eingerichteten Systeme zur Überwachung der Kraftstoffqualität unterscheiden sich sehr stark voneinander und müssen weiter vereinheitlicht werden, damit sie nachvollziehbare und vergleichbare Ergebnisse liefern. Die Anwendung der Richtlinie 2003/17/EG hat zu einer besseren Qualität der Berichterstattung geführt, weil die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, in Übereinstimmung mit der neuen europäischen Norm EN 14274 oder mit Hilfe vergleichbarer zuverlässiger Systeme Bericht zu erstatten. Mitgliedstaaten, die ihrem Bericht nicht das Format EN 14274 zugrunde legen, müssen dies begründen.

ANHANG: Kraftstoffumsatz 2007 in der EU nach Kraftstofftypen (in Millionen Liter)

ID	Mio.Liter	Österreich	Belgien	Dänemark	Finnland	Frankreich	Deutschland	Griechenland	Irland	Italien	Luxemburg	Niederlande	Portugal	Spanien	Schweden	VK	EU-15	EU-15
	Kraftstoffsorte	AT	BE	DK	FI	FR	DE	EL	IE	IT	LU	NL	PT	ES	SE	VK	EU-15	%
1	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
2	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0.0%
3	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91 (<10 ppm S)	642	-	507	-	-	7,548	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,697	7.2%
4	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
5	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95 (<50 ppm S)	-	71	-	-	10,145	-	4,744	1,680	13,816	0	-	-	7,917	-	22,890	61,264	50.6%
6	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95 (<10 ppm S)	1,944	1,358	1,917	2,272	-	20,458	-	792	1,423	-	5,418	-	-	4,914	-	40,498	33.4%
7	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
8	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	453	-	-	-	-	1,845	0	-	1,129	3,427	2.8%
9	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	92	0.1%
10	Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
11	Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98 (<50 ppm S)	-	23	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	23	0.0%
12	Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98 (<10 ppm S)	76	435	11	209	3,210	824	401	-	-	-	166	305	1,137	322	-	7,096	5.9%
	Ottokraftstoff (normal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
	Ottokraftstoff (<50 ppm Schwefel)	0	94	0	0	10,145	0	5,197	1,680	13,816	0	0	1,845	7,917	0	24,019	64,714	53.4%
	Ottokraftstoff (<10 ppm Schwefel)	2,662	1,793	2,435	2,481	3,210	28,829	401	792	1,423	0	5,585	305	1,137	5,236	92	56,383	46.6%
	Ottokraftstoff insgesamt	2,662	1,888	2,435	2,481	13,354	28,829	5,598	2,472	15,239	0	5,585	2,150	9,054	5,236	24,111	121,097	100%
13	Dieselmotorkraftstoff	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
14	Dieselmotorkraftstoff (<50 ppm Schwefel)	1,132	387	-	-	38,461	-	4,131	2,558	31,573	0	-	5,491	30,773	-	10,285	124,790	58.9%
15	Dieselmotorkraftstoff (<10 ppm Schwefel)	6,338	7,361	3,191	2,607	1,061	35,524	36	645	1,982	-	7,979	317	0	4,679	15,216	86,936	41.1%
	Dieselmotorkraftstoff insgesamt	7,469	7,748	3,191	2,607	39,521	35,524	4,167	3,203	33,555	0	7,979	5,808	30,773	4,679	25,501	211,726	100%

ID	Mio.Liter	Zypern	Tschech. Republik	Estland	Ungarn	Lettland	Litauen	Malta	Polen	Slowakei	Slowenien	Bulgarien	Rumänien	EU-12	EU-12		EU	EU
	Kraftstoffsorte	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	BG	RO	EU-12	%		EU	%
1	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	-	0	0.0%
2	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91 (<50 ppm S)	-	161	-	-	12	80	-	-	19	-	-	-	272	1.6%	-	272	0.2%
3	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=91 (<10 ppm S)	-	0	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	23	0.1%	-	8,720	6.3%
4	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	-	0	0.0%
5	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95 (<50 ppm S)	427	2,732	-	-	453	695	77	93	105	-	822	2,070	7,473	43.7%	-	68,737	49.7%
6	Bleifreier Ottokraftstoff min. ROZ=95 (<10 ppm S)	-	0	404	1,970	-	7	-	4,964	646	-	-	227	8,217	48.0%	-	48,715	35.2%
7	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	-	0	0.0%
8	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	18	-	-	741	-	-	759	4.4%	-	4,186	3.0%
9	Bleifreier Ottokraftstoff 95=<ROZ<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	-	92	0.1%
10	Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	-	0	0.0%
11	Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98 (<50 ppm S)	48	-	-	-	3	-	-	30	1	80	-	-	162	0.9%	-	185	0.1%
12	Bleifreier Ottokraftstoff ROZ>=98 (<10 ppm S)	-	40	56	74	-	18	-	0	16	-	-	-	203	1.2%	-	7,299	5.3%
	Ottokraftstoff (normal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%		0	0.0%
	Ottokraftstoff (<50 ppm Schwefel)	475	2,893	0	0	468	775	95	123	126	821	822	2,070	8,666	50.7%		73,380	53.1%
	Ottokraftstoff (<10 ppm Schwefel)	0	40	459	2,044	0	25	0	4,964	685	0	0	227	8,443	49.3%		64,826	46.9%
	Ottokraftstoff insgesamt	475	2,933	459	2,044	468	799	95	5,087	811	821	822	2,297	17,109	100.0%		138,21	100%
13	Dieselmotorkraftstoff	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%	-	0	0.0%
14	Dieselmotorkraftstoff (<50 ppm Schwefel)	418	4,769	201	-	896	1,136	110	339	323	1,366	2,228	3,849	15,635	51.1%	-	140,42	57.9%
15	Dieselmotorkraftstoff (<10 ppm Schwefel)	-	0	246	2,408	37	137	-	10,976	631	-	-	555	14,991	48.9%	-	101,93	42.1%
	Dieselmotorkraftstoff insgesamt	418	4,769	447	2,408	933	1,273	110	11,316	954	1,366	2,228	4,404	30,625	100.0%		242,35	100%