



Brüssel, den 26.6.2013
COM(2013) 458 final

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

**Qualität von Otto- und Diesekraftstoffen im Straßenverkehr der Europäischen Union:
Zehnter Jahresbericht
(Berichtsjahr 2011)**

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen im Straßenverkehr der Europäischen Union: Zehnter Jahresbericht (Berichtsjahr 2011)

1. EINLEITUNG

Im vorliegenden Bericht sind die Angaben der Mitgliedstaaten zur Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen in der EU gemäß der Richtlinie 98/70/EG¹ (im Folgenden „die Richtlinie“) für das Jahr 2011 zusammengefasst; die Mitgliedstaaten haben diese Daten nunmehr für das elfte Jahr übermittelt. Die Richtlinie umfasst Spezifikationen für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe, die in der EU in Verkehr gebracht werden: die erste Spezifikation trat am 1. Januar 2000 in Kraft, die zweite am 1. Januar 2005 und die dritte, die den Schwefelgehalt aller Kraftstoffe für Straßenverkehrsfahrzeuge in der EU auf 10 ppm begrenzt, am 1. Januar 2009. Die Europäische Norm für Systeme zum Kraftstoffqualitätsnachweis („FQMS“), EN 14274:2003, enthält zusätzliche Anforderungen, die nach Maßgabe der Richtlinie 2003/17/EG seit 2004 eingehalten werden müssen. Die Richtlinie sah die Vorlage des ersten Berichts durch die Mitgliedstaaten zum 30. Juni 2002 für das vorangegangene Kalenderjahr (d. h. 2001) vor.

Nach der Richtlinie sind die Mitgliedstaaten ferner gehalten, einen zusammenfassenden Bericht über die Qualität der in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebrachten Otto- und Dieselmotorkraftstoffe vorzulegen. Das ursprüngliche Berichtsformat für diese zusammenfassende Darstellung wurde in der Entscheidung der Kommission 2002/159/EG vom 18. Februar 2002² festgelegt. Die Anforderungen der Richtlinie wurden durch die Aufnahme neuer Kraftstoffspezifikationen und Auflagen für die Berichterstattung geändert. Jedem Mitgliedstaat wird eine jährlich aktualisierte Berichtsvorlage zugesandt, um sicherzustellen, dass alle relevanten Angaben gemacht werden, damit die Ergebnisse der Überwachung der Kraftstoffqualität auf EU-Ebene analysiert und miteinander verglichen werden können. Diese Berichtsvorlage folgt den in der Entscheidung der Kommission 2002/159/EG dargelegten Berichtsanforderungen und wird von der Kommission jedes Jahr überprüft und gebilligt. 2011 haben alle Mitgliedstaaten die Kraftstoffspezifikationen eingehalten, wonach der Schwefelgehalt von Kraftstoffen für Straßenverkehrsfahrzeuge weniger als 10 ppm betragen muss. Zudem haben die Mitgliedstaaten in ihren Berichten erstmals Kraftstoffe mit Ethanolbeimischung berücksichtigt, wozu sie gemäß der Änderungsrichtlinie 2009/30/EG seit dem 1. Januar 2011 verpflichtet sind.

Zwei Mitgliedstaaten (Polen und Deutschland) haben für ihren Bericht nicht die vorgegebene Vorlage verwendet. Die Niederlande haben zwar die Vorlage nicht für ihren Originalbericht verwendet, sie jedoch übernommen, wenn es erforderlich war. Von den 27 Jahresberichten über die Überwachung der Kraftstoffqualität sind 21 fristgerecht bis zum 30. Juni und vier weniger als einen Monat nach diesem Termin eingegangen; zwei Berichte lagen zwar rechtzeitig vor, mussten jedoch noch in die einheitliche Vorlage übertragen werden.

¹ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58.

² ABl. L 53 vom 23.2.2002, S. 30.

Gegenüber den Jahren 2010 und 2009 ist in Bezug auf die Einhaltung der Abgabefrist eine deutliche Verbesserung festzustellen.

2. KRAFTSTOFFVERKÄUFE IN EUROPA

Bei den Kraftstoffverkäufen im Jahr 2011 in der EU lag Dieselkraftstoff mit 245 227 Mio. l deutlich über der verkauften Menge von 116 893 Mio. l Ottokraftstoff (alle Sorten zusammengenommen).

Bei den Ottokraftstoffen büßt die Sorte ROZ 91 weiter Marktanteile ein und wird gegenwärtig nur in geringen Mengen verkauft; 2011 waren es 645 Mio. l. Die Verkäufe von ROZ 98 machten insgesamt 9 196 Mio. l aus, während die Sorte ROZ 95 von den Ottokraftstoffen mit 107 052 Mio. l am meisten verkauft wurde. Bei den Dieselkraftstoffen entfiel der größte Anteil an den Verkäufen mit 121 545 Mio. l auf die Sorte B7. Der Absatz der Dieselkraftstoffsorte B5 und von reinem Dieselkraftstoff kam mit 64 523 bzw. 58 498 Mio. l jeweils auf rund die Hälfte dieses Werts. In der folgenden Abbildung 1 sind die verschiedenen Verkäufe der einzelnen Kraftstoffe in ganz Europa nach Typ dargestellt.

Abbildung 1: Kraftstoffverkäufe in der EU nach Kraftstofftypen, 2011

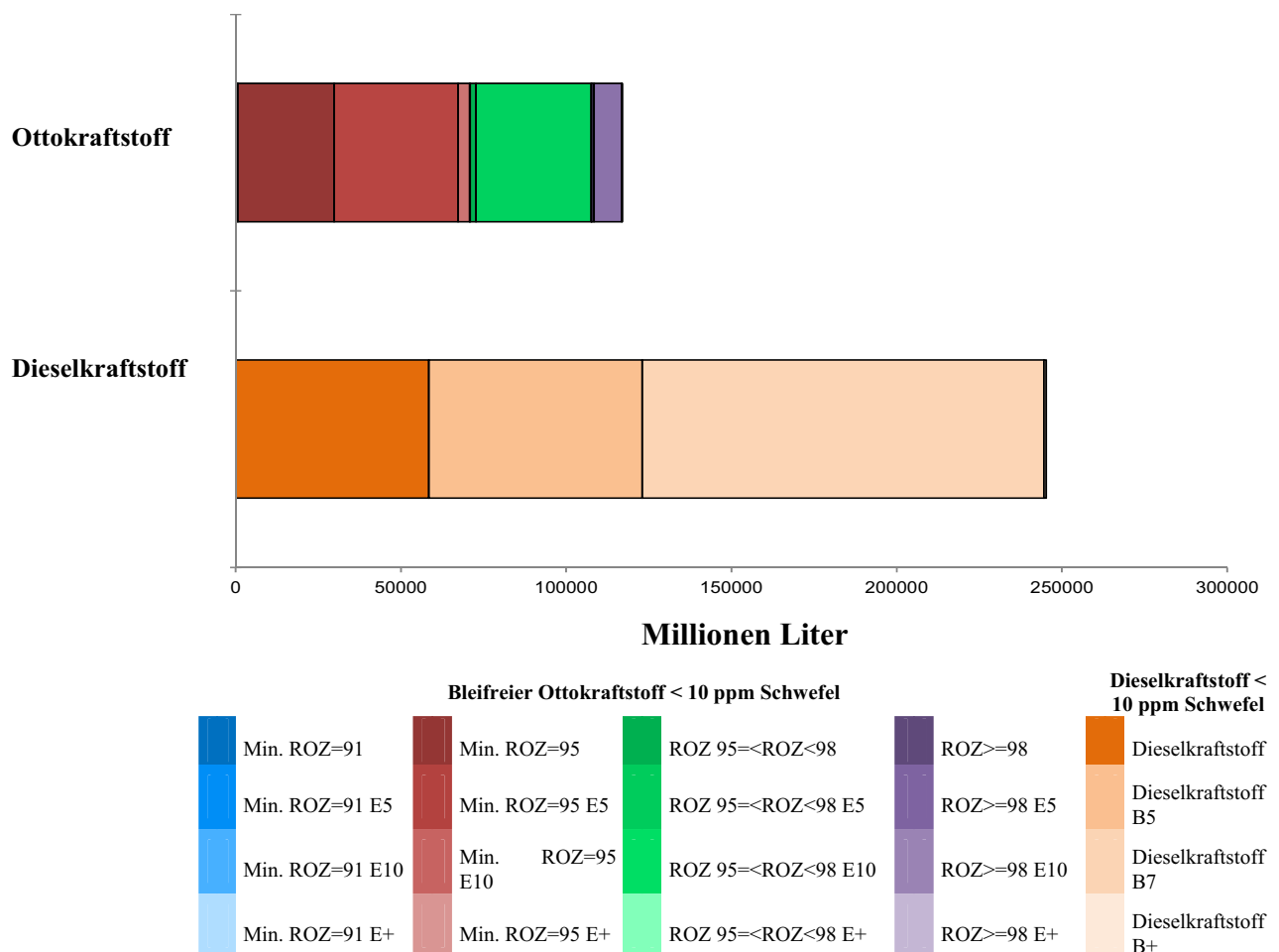
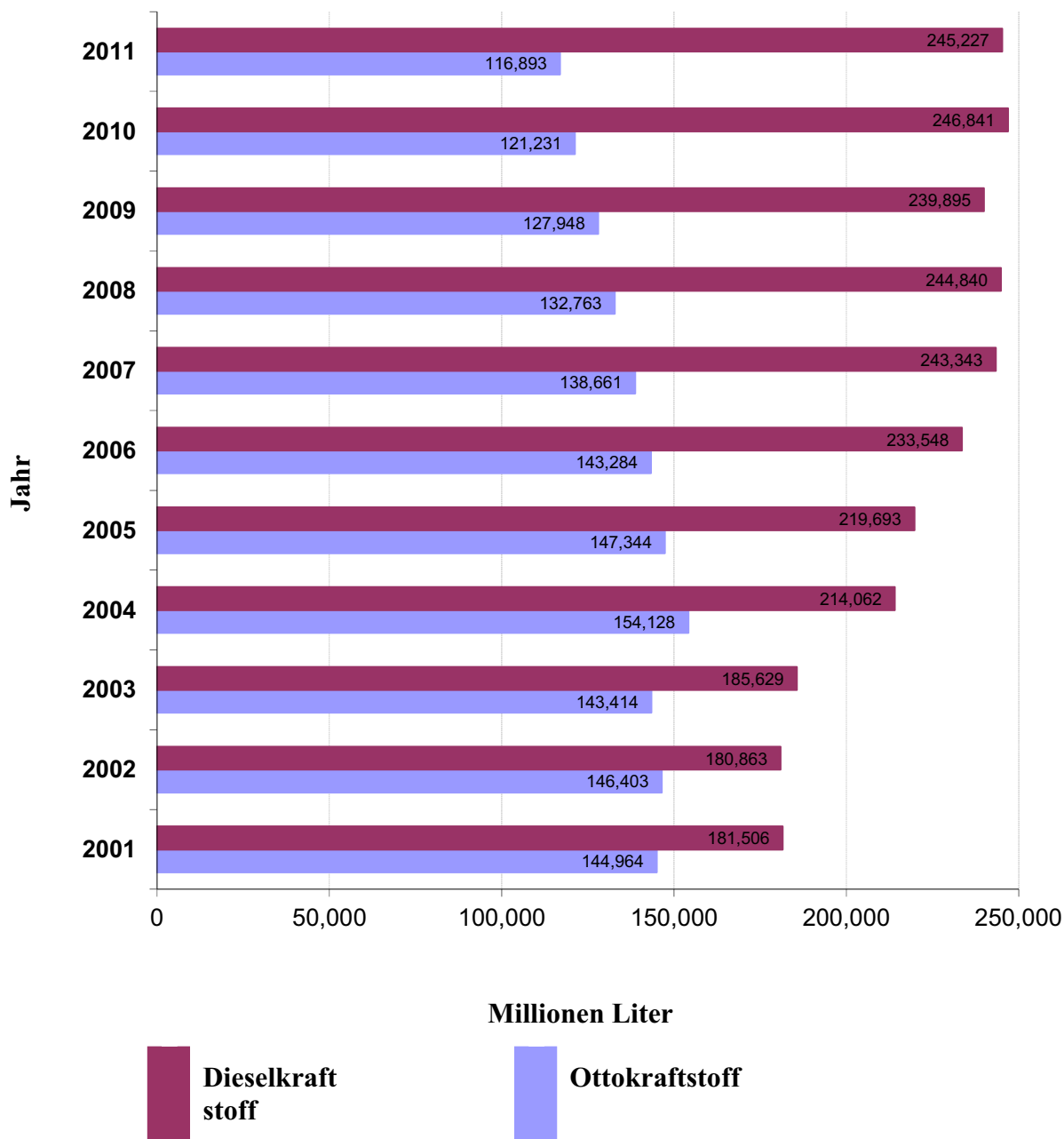


Abbildung 2 zeigt die Gesamtverkäufe in der EU im Jahr 2011 und in den Vorjahren.

2011 erreichte der Kraftstoffabsatz in etwa die gleichen Werte wie 2010, wobei die Verkäufe sowohl von Ottokraftstoffen als auch von Dieselmotorkraftstoffen (um 4 338 Mio. l bzw. 1 614 Mio. l) zurückgingen, so dass sich der Rückgang bei den Kraftstoffverkäufen für Fahrzeuge im Straßenverkehr insgesamt auf 5 952 Mio. l belief.

Abbildung 2: In der EU verkaufte Kraftstoffmengen, nach Typen, 2001 – 2011



* 2003-2005 ohne Frankreich, da für diesen Zeitraum keine Angaben gemacht wurden; 2007-2009 ohne Luxemburg sowie 2006 und 2009 ohne Malta, da keine Berichte übermittelt wurden. Zu berücksichtigen ist ferner die EU-Erweiterung in den Jahren 2004 und 2007 von 15 auf 27 Mitgliedstaaten.

3. VERFÜGBARKEIT VON KRAFTSTOFF 2011

Eine der wichtigsten Entwicklungen des Jahres 2011 ist die Tatsache, dass die Kraftstoffsorte ROZ 91 nahezu vollständig vom Markt verschwunden ist und nur noch in vier Ländern insgesamt 645 Mio. l davon verkauft wurden. Tabelle 1 zeigt einen Überblick über Verteilung und Mengen der Kraftstoffverkäufe in der EU-27, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaaten und Kraftstofftypen.

Tabelle 1: Kraftstoffverkäufe in der EU der 27, nach Typen, 2011

Kraftstofftyp	Verkäufe Ottokraftstoff			Verkäufe Diesekraftstoff		
	(in Mio. l)			(in Mio. l)		
Mitgliedstaat	min. ROZ=91	min. ROZ=95	min. ROZ=98	ROZ ≥98	Ottokraft- stoff insgesamt	Diesekraftstoff insgesamt
Belgien	-	1 405	-	355	1 760	8 738
Bulgarien	-	763	3	39	805	2 184
Dänemark	390	1 596	2	-	1 988	3 249
Deutschland	177	-	23 100	3 261	26 538	39 417
Estland	-	387	20	-	407	678
Finnland	-	1 035	-	1 127	2 162	2 872
Frankreich	-	8 397	-	1 988	10 385	40 327
Griechenland	-	4 268	90	143	4 501	2 628
Irland	-	1 856	-	-	1 856	2 675
Italien ¹	-	11 678	-	-	11 678	30 231
Lettland	-	-	310	24	334	807
Litauen	-	336	-	7	343	1 225
Luxemburg	-	378	-	92	470	2 054
Malta	-	-	99	-	99	105
Niederlande	-	5 625	71	-	5 696	7 783
Österreich	48	-	2 274	56	2 378	7 248
Polen	-	4 964	-	412	5 376	14 905
Portugal	-	-	1 538	139	1 677	5 505
Rumänien	-	-	1 748	161	1 909	4 149
Schweden	-	4 223	152	-	4 375	5 324
Slowakei	-	706	-	12	718	1 263
Slowenien	-	-	83	653	736	1 580
Spanien	-	-	6 559	608	7 167	26 712
Tschechische Republik	30	2 342	-	39	2 411	4 820
Ungarn	-	1 651	-	42	1 693	3 293
Vereinigtes Königreich	-	18 157	763	-	18 920	25 064
Zypern	-	473	-	38	511	391

1: Die von Italien angegebenen Daten weisen dieselben Werte aus wie für 2010, was Zweifel an der Richtigkeit der Angaben aufkommen lassen könnte.

Allgemeine Feststellungen:

- Dieselmotorkraftstoff ist in der gesamten EU die führende Kraftstoffsorte, mit Ausnahme von zwei Mitgliedstaaten: In Griechenland machen die Verkäufe von Ottomotorkraftstoff 63,1 % aus und in Zypern 56,6 %.
- Belgien hingegen ist das Land mit der größten Abhängigkeit von Dieselmotorkraftstoff; mit einem Anteil von 83,2 % am belgischen Kraftstoffmarkt meldet das Land im Vergleich aller Mitgliedstaaten die meisten Verkäufe von Dieselmotorkraftstoff.
- Die höchsten Verkaufszahlen bei Kraftstoff wies 2011 Deutschland auf; insgesamt 18,2 % des Absatzes entfiel auf Deutschland, wobei sich die Gesamtmenge hier zu 40,2 % aus Ottomotorkraftstoff und zu 59,8 % aus Dieselmotorkraftstoff zusammensetzte. Der nächstgrößte Markt in der EU war Frankreich mit einem Kraftstoffabsatz von 14,0 % der Verkäufe insgesamt, zu dem Ottomotorkraftstoff 20,5 % und Dieselmotorkraftstoff 79,5% beitrugen. Als drittgrößter Markt folgte das Vereinigte Königreich mit einem Anteil von insgesamt 12,1 % an den Kraftstoffverkäufen, die sich hier zu 43 % aus Ottomotorkraftstoff und zu 57 % aus Dieselmotorkraftstoff zusammensetzten.
- Die Kraftstoffsorte E10 weist noch eine nur geringe Marktdurchdringung auf; gegenwärtig wird sie lediglich in drei Ländern verkauft (Deutschland, Frankreich und Finnland).

4. ÜBERWACHUNG DER KRAFTSTOFFQUALITÄT 2011

4.1. Beschreibung der in den verschiedenen Mitgliedstaaten angewandten Systeme

In der EU kommen mehrere verschiedene Systeme für die Überwachung der Kraftstoffqualität (FQMS) zur Anwendung, wobei jedoch von Jahr zu Jahr eine geringfügige Verbesserung der Übereinstimmung zwischen den Mitgliedstaaten festzustellen ist. Die Unterschiede reichen von Ansätzen, die sich auf die Europäische Norm EN 14274³ stützen und die Probenahmen an einer Reihe von Tankstellen vorsehen, bis zu rein nationalen Systemen.

Gemäß der Richtlinie ist die Verwendung alternativer Überwachungssysteme zulässig, sofern durch diese Systeme gewährleistet ist, dass Ergebnisse erzielt werden, die in Bezug auf die Zuverlässigkeit den bei Anwendung der Norm EN 14274 erzielten Ergebnissen gleichwertig sind; die Richtlinie enthält jedoch keine Vorgaben für die Kriterien zur Bewertung der Zuverlässigkeit. Daher ist nicht klar, ob die bestehenden Systeme, die sich nicht an der Norm EN 14274 orientieren, dieses Kriterium erfüllen.

2011 haben die meisten Mitgliedstaaten zusätzliche Angaben zu dem von ihnen gewählten Überwachungssystem gemacht (und mitgeteilt, ob sie ein in der Norm EN 14274 vorgesehenes Statistikmodell verwenden) bzw. angegeben, dass sie ein nationales Überwachungssystem anwenden.

³ EN 14274:2003: Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge - Ermittlung der Qualität von Ottomotorkraftstoff und Dieselmotorkraftstoff - System zum Kraftstoffqualitätsnachweis (FQMS).

Für die 27 FQMS der Mitgliedstaaten ergab sich 2011 Folgendes:

- Fünf Mitgliedstaaten entschieden sich für das Statistikmodell A der Norm EN 14274 (Österreich, Finnland, Griechenland, Italien und Spanien).
- Fünf Mitgliedstaaten entschieden sich für das Statistikmodell B der Norm EN 14274 (Frankreich, Deutschland, Polen, Bulgarien und Rumänien).
- Neun Mitgliedstaaten entschieden sich für das Statistikmodell C der Norm EN 14274 (Irland, Portugal, Zypern, Tschechische Republik, Estland, Ungarn, Litauen, Slowakei und Slowenien) und
- die übrigen acht Mitgliedstaaten für ein nationales Überwachungssystem.

4.2. Probenahme und Berichterstattung

Einer der zentralen Faktoren bei der Messung der Kraftstoffqualität ist die Art und Weise der Probenahme. Diese Probenahme muss in Einklang mit den Anforderungen der Norm EN 14274 erfolgen.

In dieser Norm sind Anzahl und Entnahmestelle der Proben festgelegt, die genommen und in den Berichten der Mitgliedstaaten über die Kraftstoffqualität aufgeführt werden müssen. Sie enthält auch Vorgaben für die Mindestanzahl Proben je Kraftstoffsorte sowohl für die Winterperiode als auch für die Sommerperiode. Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Probenahme und Berichterstattung der einzelnen Mitgliedstaaten für das Jahr 2011. Die erforderliche Mindestanzahl Proben insgesamt wird berechnet, wenn der Mitgliedstaat ein in der Norm EN 14274 vorgesehene Statistikmodell verwendet hat, da die Anforderungen an die Mindestprobenzahl für jedes Modell (A, B und C) bekannt sind.

Tabelle 2 gibt auch einen Überblick über die Gesamtanzahl genommener Proben und die Probenahme an Tankstellen. Mit Ausnahme Deutschlands haben 2011 alle Mitgliedstaaten diese Daten übermittelt. Deutschland teilte nach zwei unterschiedlichen Methodiken gewonnene Ergebnisse der Probenahme mit, gab jedoch nicht die Gesamtanzahl genommener Proben an (da einige Proben nach zwei Verfahren geprüft wurden, andere hingegen nur nach einem); daher lässt sich nicht feststellen, ob die geforderte Anzahl Proben erreicht wurde. Die Norm EN 14274 schreibt die Entnahme der verlangten Mindestproben an Kraftstoff-Vertriebsstellen vor, die definiert werden als *„Stelle im öffentlichen Vertrieb oder bei Großverbrauchern, an welcher Kraftstoff an Fahrzeuge zum Antrieb abgegeben wird“*. Deshalb sollten Proben an Verteilungslagern und Raffinerien zusätzlich zu den Proben an Tankstellen genommen werden, um die Anforderungen an die Mindestprobenzahl zu erfüllen.

2011 ist hinsichtlich der Verbesserung der FQMS und der Probenahmeverfahren in den Mitgliedstaaten eine positive Veränderung zu beobachten; Dänemark wendet z. B. ein neues System an, um die Anforderungen der Richtlinie zu erfüllen.

Die Fälle von Nichteinhaltung der Norm EN 228 für Ottokraftstoff bei einzelnen Prüfungen von Proben sind 2011 gegenüber 2010 zurückgegangen; das Gleiche trifft 2011 auf die Fälle von Nichteinhaltung der Norm EN 590 für Diesellokstoff zu. Der vollständige Bericht *„EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action“* kann auf der Website der GD Klimapolitik abgerufen werden.

Tabelle 2: Zusammenfassung der Probenahme und Berichterstattung der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Anforderungen der Richtlinie 98/79/EG und der europäischen Norm EN 14274

Mitgliedstaat	FQM S-Modell (1)	Größe (2)	S und W getrennt ? (3)	Proben nach Sorte und Periode (4)	Verlangte Anzahl Proben insgesamt (5)		Genommene Proben (6)		An Tankstellen genommene Proben (7)		Einhaltung der Bestimmungen für die Probenahme (8)		
					Otto	Dsl	Otto	Dsl	Otto	Dsl	Otto	Dsl	
Belgien	BE	N	K	✓	(50)	(200)	(100)	2006	5325	2006	5325	(✓)	(✓)
Bulgarien	BG	B	K	✓	100	410	200	473	496	461	482	✓	✓
Dänemark	DK	N	K	✓	(50)	(200)	(100)	41	21	41	9	(×)	(×)
Deutschland	DE	B	G	✓	200	802	400	520	363	0	0	×	×
Estland	EE	C	K	✓	50	104	100	350	210	350	210	✓	✓
Finnland	FI	A	K	✓	50	200	100	224	126	224	126	✓	✓
Frankreich	FR	B	G	✓	200	800	400	487	420	395	420	×	✓
Griechenland	EL	A	L	✓	50	106	100	112	100	33	20	×	×
Irland	IE	C	K	✓	50	100	100	149	136	94	97	×	×
Italien	IT	A	G	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Lettland	LV	N	K	✓	(50)	(108)	(200)	202	307	173	160	(✓)	(✓)
Litauen	LT	C	K	✓	50	102	100	104	100	92	91	×	×
Luxemburg	LU	N	K	✓	(50)	(200)	(100)	89	98	81	98	(×)	(×)
Malta	MT	N	K	✓	(50)	(100)	(100)	32	27	21	18	(×)	(×)
Niederlande	NL	N	K	✓	(50)	(100)	(100)	100	100	100	100	(✓)	(✓)
Österreich	AT	A	K	✓	50	104	100	153	150	153	150	✓	✓
Polen	PL	B	K	✓	200	216	206	265	295	265	295	✓	✓
Portugal	PT	C	K	✓	50	108	100	254	122	200	100	✓	✓
Rumänien	RO	B	K	✓	100	216	200	224	222	224	222	✓	✓
Schweden	SE	N	K	✓	(50)	(104)	(100)	672	756	0	0	(×)	(×)
Slowakei	SK	C	K	✓	50	102	100	155	123	155	123	✓	✓
Slowenien	SI	C	K	✓	50	200	100	145	178	142	115	×	✓

Mitgliedstaat	FQM S-Modell (1)	Größe (2)	S und W getrennt ? (3)	Proben nach Sorte und Periode (4)	Verlangte Anzahl Proben insgesamt (5)		Genommene Proben (6)		An Tankstellen genommene Proben (7)		Einhaltung der Bestimmungen für die Probenahme (8)		
					Otto	Dsl	Otto	Dsl	Otto	Dsl	Otto	Dsl	
Spanien	ES	A	G	✓	100	216	200	634	330	0	0	×	×
Tschech. Republik	CZ	C	K	✓	50	102	104	944	955	944	1015	✓	✓
Ungarn	HU	C	K	✓	50	102	100	120	120	120	120	✓	✓
Vereinigtes Königreich	UK	N	G	✓	(100)	(208)	(200)	1369	2298	68	65	(×)	(×)
Zypern	CY	C	K	✓	50	108	100	233	140	233	140	✓	✓

#	Spalte	Erläuterungen
(1)	FQMS Modell	N = Nationales System für die Überwachung der Kraftstoffqualität (FQMS) A = EN 14274 Statistikmodell A B = EN 14274 Statistikmodell B C = EN 14274 Statistikmodell C
(2)	Größe – Landesgröße	K = Kleines Land (Kraftstoffverkäufe für Straßenverkehrsfahrzeuge insgesamt < 15 Mio. t/Jahr) G = Großes Land (Kraftstoffverkäufe für Straßenverkehrsfahrzeuge insgesamt > 15 Mio. t/Jahr)
(3)	S und W getrennt?	✓ Getrennte Berichterstattung für Sommer und Winter; × Lediglich Angabe der Probenergebnisse für das gesamte Jahr.
(4)	Proben nach Sorte und Periode	EN 14274: Für Kraftstoffsorten mit einem Anteil von weniger als 10 % an den Gesamtverkäufen gelten reduzierte Anforderungen an die Probenahme. Für Mitgliedstaaten, die ein nationales FQMS anwenden, ist die entsprechende (anhand der Kraftstoffverkäufe) geschätzte Mindestanzahl Proben in Klammern gesetzt.
(5)	Verlangte Anzahl Proben insgesamt	Berechnung der geforderten Mindestanzahl Proben gemäß der Norm EN 14274 nach FQMS-Modell und Landesgröße. Die geforderte Mindestanzahl Proben ist an der „Verwendungsstelle“ von Kraftstoffabfüllstationen zu nehmen. Für Mitgliedstaaten, die ein nationales FQMS anwenden, ist die entsprechende (anhand der Kraftstoffverkäufe) geschätzte Mindestanzahl Proben in Klammern gesetzt.
(6)	Genommene Proben	Gesamtanzahl genommener Proben je Kraftstofftyp an allen Standorten (Tankstellen, Tanklager und Raffinerien)
(7)	An Tankstellen genommene Proben	Gesamtanzahl der an Tankstellen genommenen Proben; (öffentlichen und gewerblichen) Kraftstoffabfüllstationen. Diese Angabe wird in der einheitlichen Berichtsvorlage gesondert gemacht; Unstimmigkeiten zwischen den an Tankstellen genommenen Proben und der Gesamtanzahl genommener Proben sind auf Unterschiede in den Originalberichten zurückzuführen (dies gilt insbesondere für Frankreich und die Tschechische Republik, wo die Anzahl der an Tankstellen genommenen Proben größer ist als die der insgesamt genommenen Proben).
(8)	Einhaltung	✓ zeigt an, dass die Anforderungen an die Probenahme gemäß der Norm EN 14274

der Bestimmungen für die Probenahme	erfüllt sind; × zeigt an, dass diese Anforderungen nicht erfüllt sind. Hinweis: Hier wird die Einhaltung der Bestimmungen für die Probenahme für alle Kraftstoffsorten angezeigt; die Einhaltung der Bestimmungen für die Probenahme für die einzelnen Kraftstoffsorten ist den Berichten der Mitgliedstaaten zu entnehmen. Falls ein nationales FQMS angewandt wurde, ist die Einhaltung als gleichwertiger Nachweis der Erfüllung der Anforderungen der Norm EN 14274 geschätzt und in Klammern angegeben worden. Wenn die Mitgliedstaaten keine Aufschlüsselung nach der Entnahmestelle vorgenommen haben, ist eine Bewertung der Einhaltung der Bestimmungen für die Probenahme nicht möglich.
Otto	Ottokraftstoff
Dsl	Diesekraftstoff

5. EINHALTUNG DER IN DER RICHTLINIE FESTGELEGTEN GRENZWERTE

5.1. Ottokraftstoff

2011 übermittelten die meisten Mitgliedstaaten vollständige Informationen zur Einhaltung der Anforderungen an Proben von Ottokraftstoff. Um die Einhaltung beurteilen zu können, muss bekannt sein, welches Verfahren für die Prüfung einiger Parameter angewandt wurde (da sich Wiederholbarkeit und Toleranzschwellen je nach Prüfverfahren unterscheiden). Es war vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten diese Angaben in der Berichtsvorlage machen; obwohl der entsprechende Abschnitt des Berichts nicht obligatorisch ist, sind diese Informationen für die Feststellung der Einhaltung der Anforderungen unverzichtbar.

Aus den Angaben geht hervor, dass 2011 in der EU die folgenden Parameter am häufigsten nicht der Spezifikation entsprachen:

- Der Sommerdampfdruck wurde 2011 106 Mal überschritten. Es zeigt sich jedoch, dass bei vielen Überschreitungen ein Zusammenhang mit den Übergangszeiten besteht, in denen die Lieferanten beim Kraftstoff von der Sommerspezifikation auf die Winterspezifikation umstellen und umgekehrt.
- 2011 entsprachen insgesamt 38 ROZ/MOZ-Proben nicht der Spezifikation.

Einige Mitgliedstaaten haben nicht alle Angaben zu den Proben geliefert, bei denen festgestellt wurde, dass sie die Toleranzgrenzen nicht einhalten.

5.2. Diesekraftstoff

2011 übermittelten einige Mitgliedstaaten nicht alle Angaben zu Proben, bei denen festgestellt wurde, dass sie die Toleranzgrenzen nicht einhalten. Von den sechs, 2011 bei Diesekraftstoff zu prüfenden Parametern wurde bei folgenden Parametern festgestellt, dass sie nicht der Spezifikation entsprechen:

- Der Höchstgehalt von 10 ppm für Schwefel wurde bei insgesamt 126 Proben überschritten. Der durchschnittliche Schwefelgehalt für alle Mitgliedstaaten bleibt jedoch mit 5,8 ppm unter dem verbindlichen Grenzwert von 10 ppm.

- Insgesamt entsprachen die Destillationsgrenzwerte bei 19 geprüften Proben nicht der Spezifikation.

5.3. Zusammenfassung

Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten im Berichtsjahr 2011 in Bezug auf die Ergebnisse der Probenanalyse auf Toleranzgrenzen sowie in Bezug auf Format und Inhalt des Berichts. Mit der Änderung der Richtlinie wurde unter anderem folgender Absatz eingefügt: „Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften Sanktionen fest. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.“ Einige Mitgliedstaaten gaben eine Erklärung zu den Gegenmaßnahmen und Sanktionen ab, die nationale Behörden bei Proben anwenden, die nicht der Spezifikation entsprechen. Diese und weitere Anmerkungen zu den Überwachungssystemen der Mitgliedstaaten wurden in den Kapiteln dieses Berichts über die einzelnen Mitgliedstaaten besonders hervorgehoben und ausführlicher behandelt.

Generell ist festzuhalten, dass 2011 10 257 Proben Ottokraftstoff geprüft wurden, von denen 211 die Toleranzgrenzen bei einem oder mehreren Parametern nicht einhielten, was einem Anteil von 2,0 % entspricht. Bei den 13 718 Proben Diesekraftstoff, die 2011 auf die sechs für diesen Kraftstoff obligatorischen Parameter geprüft wurden, zeigten die Ergebnisse, dass die angegebenen Grenzwerte in 203 Fällen nicht eingehalten wurden; dies entspricht einem Anteil von 1,5 % an allen im Bericht berücksichtigten Proben.

Der Prozentsatz der Proben, die nicht der Spezifikation entsprechen, hängt von der Anzahl genommener Proben ab, die sich (in den einzelnen Mitgliedstaaten) nach der verkauften Kraftstoffmenge und den Lieferquellen richten sollte. Da jedoch Mitgliedstaaten nationale Überwachungssysteme haben, die sich möglicherweise als den Statistikmodellen A, B oder C nicht gleichwertig erweisen, und mit Statistikmodellen arbeiten, die möglicherweise nicht die am besten geeigneten Modelle sind, muss die Nichteinhaltung innerhalb der EU auch gewichtet nach Menge und Probenanzahl betrachtet werden.

Tabelle 3: Zusammenfassende Darstellung der Einhaltung der Bestimmungen durch die Mitgliedstaaten für das Berichtsjahr 2011

Mitgliedstaat	Nichteinhaltung der Grenzwerte Nichtkonforme Proben (NK) / Proben insgesamt				Unvollständige Berichterstattung Nicht gemessene Parameter (NGP) / insgesamt				Verspätete Abgabe des Berichts (in Monaten)
	(1)		(2)		(3)				
	Otto		Diesel		Otto		Diesel		
	NK	Insg.	NK	Insg.	NGP	Insg.	NGP	Insg.	
AT	6	153	8	150	0	19	0	6	< 1 Monat
BE	70	2006	89	5325	1	19	0	6	Fristgerecht
BG	27	473	19	496	5	19	0	6	Fristgerecht
CY	21	233	6	140	0	19	0	6	Fristgerecht
CZ	22	944	19	955	0	19	1	6	Fristgerecht
DK	0	41	0	21	0	19	0	6	Fristgerecht
EE	9	350	0	210	0	19	0	6	Fristgerecht
FI	1	224	0	126	1	19	1	6	Fristgerecht
FR	17	487	39	420	0	19	0	6	Fristgerecht

Mitgliedstaat	Nichteinhaltung der Grenzwerte Nichtkonforme Proben (NK) / Proben insgesamt				Unvollständige Berichterstattung Nicht gemessene Parameter (NGP) / insgesamt				Verspätete Abgabe des Berichts
	(1)				(2)				(3)
	Otto		Diesel		Otto		Diesel		(in Monaten)
	NK	Insg.	NK	Insg.	NGP	Insg.	NGP	Insg.	
DE	3	520	7	363	1	19	0	6	< 2 Monate
EL	0	112	0	100	1	19	0	6	< 1 Monat
HU	4	120	1	120	1	19	0	6	Fristgerecht
IE	1	149	1	136	0	19	0	6	Fristgerecht
IT	0	200	0	200	7	19	0	6	Fristgerecht
LV	0	202	0	307	0	19	0	6	< 1 Monat
LT	0	104	0	100	1	19	0	6	Fristgerecht
LU	5	89	1	98	1	19	0	6	Fristgerecht
MT	5	32	3	27	1	19	0	6	Fristgerecht
NL	0	100	0	100	1	19	1	6	Fristgerecht
PL	5	265	2	295	1	19	2	6	Fristgerecht
PT	5	254	2	122	0	19	0	6	Fristgerecht
RO	1	224	0	222	1	19	0	6	Fristgerecht
SK	3	155	4	123	1	19	0	6	Fristgerecht
SI	0	145	2	178	1	19	1	6	Fristgerecht
ES	0	634	0	330	0	19	0	6	< 1 Monat
SE	1	672	0	756	8	19	1	6	Fristgerecht
UK	5	1369	0	2298	0	19	0	6	Fristgerecht
Anzahl Länder									27

- | | | | |
|-----|--|-----|--|
| (1) | Nichteinhaltung Grenzwerte

(Konfidenzniveau 95 %) | der | Im Falle unvollständiger Berichtsdaten kann nicht bestätigt werden, dass die Grenzwerte bei allen Proben eingehalten wurden. Wenn aus den Angaben der Mitgliedstaaten nicht erkennbar war, wie viele Proben den Grenzwert überschritten, gibt das Zeichen „>“ an, dass die Anzahl der Proben, die Grenzwerte überschreiten, ein Mindestwert ist und höher sein könnte. |
| (2) | Unvollständige Berichterstattung | | Für einige Parameter können kleinere Probemengen genommen werden, jedoch sollten für alle Parameter Proben genommen werden, um die Kraftstoffqualität genau bewerten zu können. Die Mitgliedstaaten sollten klar angeben, wenn Probenergebnisse vorliegen, und diese übermitteln. |
| (3) | Verspätete Abgabe des Berichts | des | Die Richtlinie 98/70/EG sieht vor, dass die Mitgliedstaaten ihre Überwachungsberichte jährlich bis zum 30. Juni einreichen. |

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Bewertung der Kraftstoffqualität, die in den einzelnen Mitgliedstaaten in Verkehr gebracht wird, ist die Einhaltung spezifischer Parameter, die geprüft werden müssen. Zurzeit gibt es diesbezüglich in einigen Mitgliedstaaten Abweichungen. Im ausführlichen Bericht für das Jahr 2011 ist in einer Tabelle mit der

zusammenfassenden Darstellung der Parameter, für die die Mitgliedstaaten zu den einzelnen Kraftstoffsorten keine Daten gemeldet haben, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaaten die Anzahl der nicht gemessenen Parameter angeben (*Table relating to the Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade, EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action*).

Auch wenn sich hieraus kein Problem für die Bewertung der Kraftstoffqualität in Europa insgesamt ergibt, sollten 2012 in diesem Punkt Verbesserungen angestrebt werden.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kraftstoffqualität steht in einem engen Zusammenhang zu den Emissionen von CO₂ und Luftschadstoffen, aber auch zu dem Aufwand und den Kosten, die für die Hersteller mit der Einhaltung der Grenzwerte für Schadstoff- und Treibhausgasemissionen verbunden sind.

Die Überwachung der Kraftstoffqualität im Jahr 2011 zeigt, dass die Spezifikationen der Richtlinie 98/70/EG für Otto- und Dieselmotoren im Großen und Ganzen eingehalten wurden und nur sehr wenige Überschreitungen festzustellen waren.

Die Überarbeitung der Norm EN 14274 wird weitere Klarheit für die Mitgliedstaaten bringen, was zu einer größeren Einheitlichkeit der Daten führen wird, die für die Bewertung der verschiedenen Parameter der Kraftstoffqualität zur Verfügung stehen.

Die Mitgliedstaaten lassen auch die Bereitschaft zu Anstrengungen erkennen, ihr Verständnis der Anforderungen an die Berichterstattung und ihre FQMS zu verbessern.

Da nur relativ wenige Überschreitungen zu verzeichnen sind und die meisten Mitgliedstaaten Schritte einleiten, um Kraftstoff, der den Spezifikationen nicht entspricht, vom Markt zu nehmen, liegen der Kommission keine Hinweise auf etwaige nachteilige Auswirkungen dieser Überschreitungen auf die Kraftfahrzeugemissionen oder die Funktionsfähigkeit von Motoren vor. Dennoch ersucht die Kommission die Mitgliedstaaten nachdrücklich, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die vollständige Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten, damit solche Probleme in Zukunft nicht auftreten.