016791/EU XXV. GP
Eingelangt am 14/03/14

RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 14. März 2014 (OR. en)

7718/14

ENV 274
TRANS 149
ENT 85
ENER 119

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	11. März 2014
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2014) 127 final
Betr.:	BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen im Straßenverkehr der Europäischen Union Elfter Jahresbericht (Berichtsjahr 2012)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2014) 127 final.

Anl.: COM(2014) 127 final

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 10.3.2014
COM(2014) 127 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen im Straßenverkehr der Europäischen Union
Elfter Jahresbericht
(Berichtsjahr 2012)

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen im Straßenverkehr der Europäischen Union: Elfter Jahresbericht (Berichtsjahr 2012)

1. EINLEITUNG

Im vorliegenden Bericht sind die Angaben der Mitgliedstaaten zur Qualität der im Straßenverkehr eingesetzten Otto- und Dieselkraftstoffe in der EU gemäß der Richtlinie 98/70/EG[1] (im Folgenden „die Richtlinie“) für das Jahr 2012 zusammengefasst; die Mitgliedstaaten haben diese Daten nunmehr für das elfte Jahr übermittelt. Die Richtlinie umfasst Spezifikationen für Otto- und Dieselkraftstoffe, die in der EU für den Straßenverkehr 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 14274:2012, enthält zusätzliche Anforderungen, die seit 2004 eingehalten werden müssen.

Nach der Richtlinie sind die Mitgliedstaaten ferner gehalten, einen zusammenfassenden Bericht über die Qualität der in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebrachten Otto- und Dieselkraftstoffe vorzulegen. Das ursprüngliche Berichtsformat für diese zusammenfassende Darstellung wurde in der Entscheidung der Kommission 2002/159/EG vom 18. Februar 2002[2] festgelegt. Die Anforderungen der Richtlinie haben sich durch die Aufnahme neuer Kraftstoffspezifikationen und Auflagen für die Berichterstattung weiterentwickelt. Jedem Mitgliedstaat wird eine Berichtsvorlage zugesandt, in die alle relevanten Angaben einzutragen sind, damit die Ergebnisse der Überwachung der Kraftstoffqualität durch die Mitgliedstaaten auf EU-Ebene analysiert und miteinander verglichen werden können. Die Berichtsvorlage folgt den in der Entscheidung der Kommission 2002/159/EG dargelegten Berichtsanforderungen und wird von der Kommission jedes Jahr überprüft und gebilligt.

2012 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 seit dem 1. Januar 2011 verpflichtet sind.

Alle Mitgliedstaaten haben für ihren Bericht die vorgegebene Vorlage verwendet. Von den 27 Jahresberichten über die Überwachung der Kraftstoffqualität sind 19 fristgerecht bis zum 30. Juni und sechs weniger als eine Woche nach diesem Termin eingegangen; die beiden letzten Berichte wurden innerhalb von zwei Monaten nach der ursprünglichen Frist vorgelegt. Gegenüber den Jahren 2009 und 2010 ist in Bezug auf die Einhaltung der Abgabefrist eine deutliche Verbesserung, im Vergleich zu 2011, als 21 Mitgliedstaaten ihren Bericht rechtzeitig vorlegten, allerdings eine leichte Verschlechterung festzustellen.

---

[1] ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58.

[2] ABl. L 53 vom 23.2.2002, S. 30.

2. KRAFTSTOFFVERKÄUFE IN EUROPA

Bei den Kraftstoffverkäufen im Jahr 2012 in der EU lag Dieselkraftstoff mit 242 829 Mio. l deutlich über der verkauften Menge von 109 328 Mio. l Ottokraftstoff.

Seit 2004 sind die Verkäufe von Ottokraftstoff rückläufig, und auch 2012 lagen sie unter denen des Vorjahrs. Die Kraftstoffsorte ROZ 91 büßt weiter Marktanteile ein und wird gegenwärtig nur in geringen Mengen verkauft; 2012 waren es 456 Mio. l. Die Verkäufe von ROZ 98 machten insgesamt 4 418 Mio. l aus, während von den Kraftstoffsorten ROZ 95 bis 98 14 622 Mio. l verkauft wurden; von der Sorte ROZ 95 wurden von den Ottokraftstoffen mit 89 832 Mio. l am meisten verkauft

Auch bei Dieselkraftstoff sind die Verkäufe im dritten Jahr rückläufig, wobei auf die Sorte B7 mit 219 769 Mio. l der größte Anteil an den Verkäufen entfiel (90 %). Die Gesamtverkäufe der Sorten B5, B+ und reiner Dieselkraftstoff erreichten 23 061 Mio. l (2 720 Mio. l, 137 Mio. l bzw. 20 204 Mio. l).

Abbildung 1: Entwicklung der Kraftstoffverkäufe in der EU 2001-2012

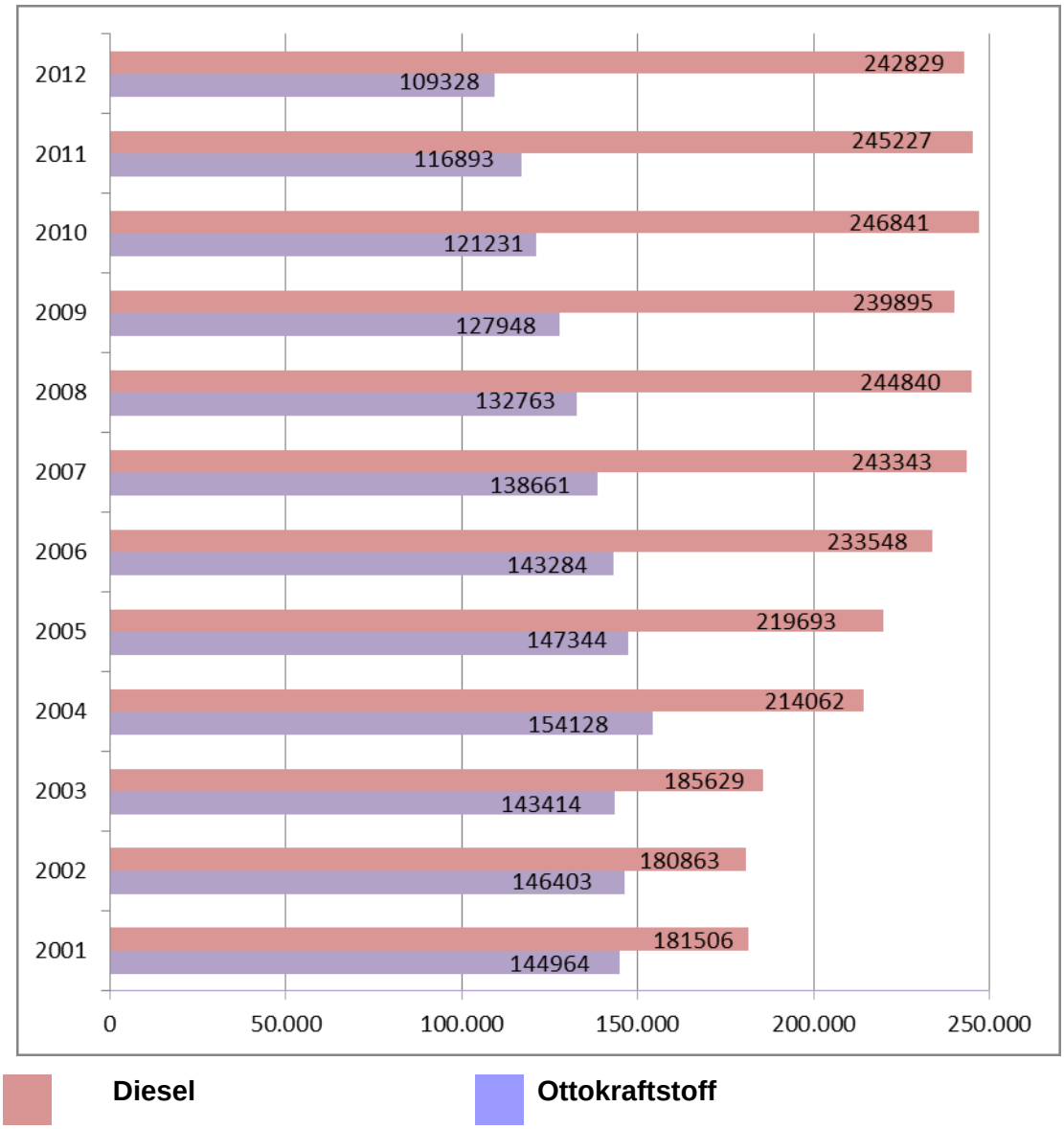
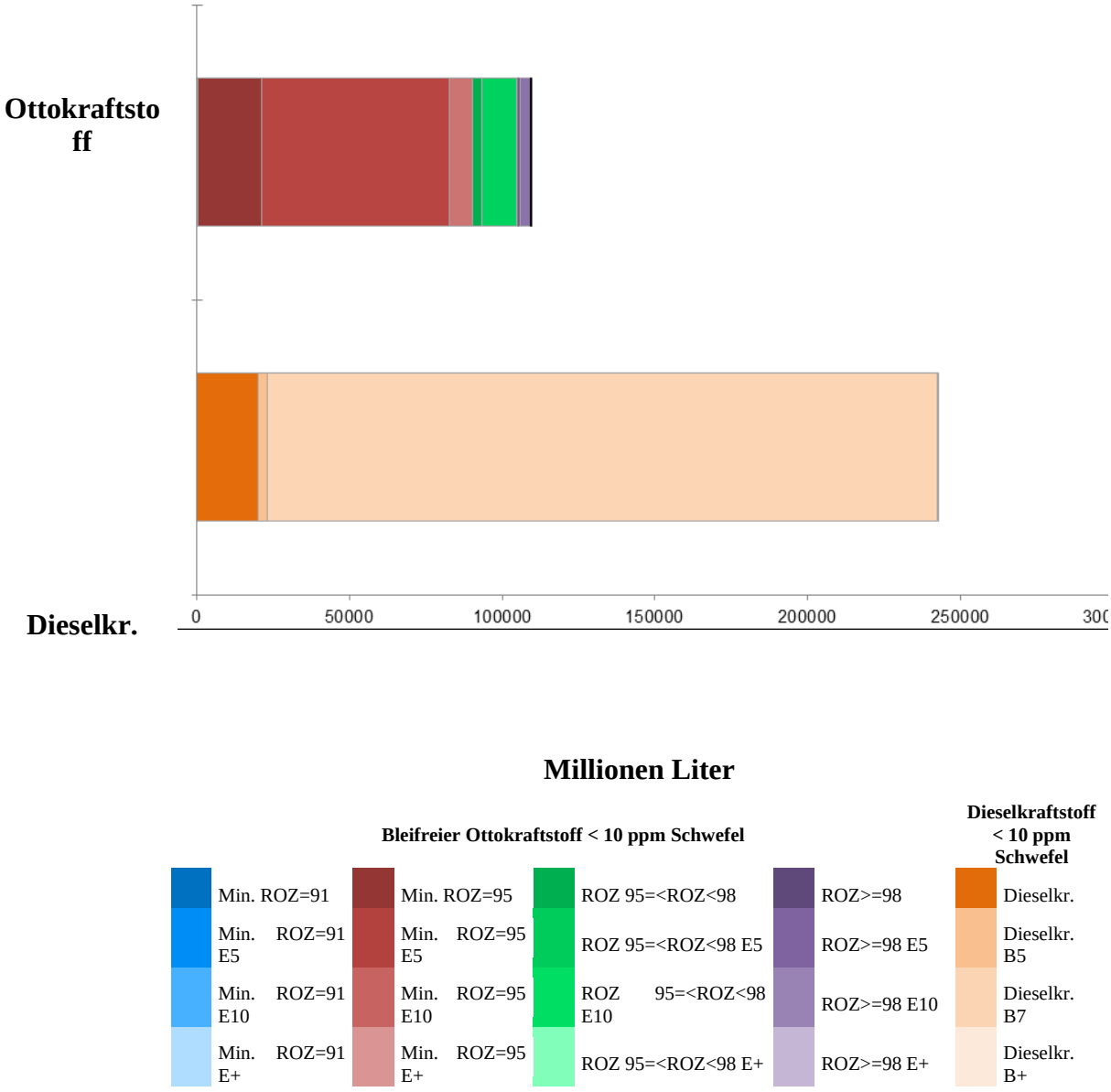


Abbildung 2: Kraftstoffverkäufe in der EU nach Kraftstofftypen, 2012



2012 erreichte der Kraftstoffabsatz geringere Werte als 2011, wobei die Verkäufe sowohl von Ottokraftstoffen als auch von Dieselkraftstoffen (um 7 565 Mio. l bzw. 2 398 Mio. l) zurückgingen, so dass sich der Rückgang bei den Kraftstoffverkäufen für Fahrzeuge im Straßenverkehr insgesamt auf 9 963 Mio. l belief.

2.1 Verfügbarkeit von Kraftstoff 2012

Eine der wichtigsten Entwicklungen des Jahres 2012 ist die Tatsache, dass die Kraftstoffsorte ROZ 91 nahezu vollständig vom Markt verschwunden ist und nur noch in vier Ländern verkauft wird, wobei nur in Dänemark noch nennenswerte Marktpräsenz zu verzeichnen ist.

E10 wird nur in drei Mitgliedstaaten vertrieben (Frankreich, Finnland und Deutschland).

Tabelle 1 zeigt einen Überblick über die Mengen der Kraftstoffverkäufe, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaaten und Kraftstofftypen.

Tabelle 1: Kraftstoffverkäufe in der EU-27, nach Typen, 2012

Kraftstofftyp	Verkäufe Ottokraftstoff (Mio. Liter)				Verkäufe Dieselkraftstoff (Mio. Liter)	
Mitgliedstaat	**min. ROZ=91**	**min. ROZ=95**	**min. ROZ=98**	**ROZ ≥98**	**Ottokraftstoff insgesamt**	**Dieselkraftstoff insgesamt**
Österreich	41	-	2 215	49	2 305	7 294
Belgien	-	1 385	-	297	1 682	8 317
Bulgarien	-	691	-	36	727	2 049
Zypern	-	-	471	31	502	365
Tschechische Republik	16	2 195	62	-	2 273	4 865
Dänemark	349	1 531	2	-	1 882	3 205
Estland	-	-	312	28	340	719
Finnland	-	1 144	-	948	2 092	2 843
Frankreich	-	9 666	-	-	9 666	40 378
Deutschland	50	23 479	-	1 502	25 031	40 232
Griechenland	-	3 831	52	102	3 985	2 506
Ungarn	-	1 541	-	42	1 583	3 121
Irland	-	1 684	-	-	1 684	2 630
Italien	-	9 750	-	-	9 750	27 445
Lettland	-	274	21	-	295	852
Litauen	-	300	-	7	307	1 342
Luxemburg	-	347	-	77	424	2 001
Malta	-	-	98	-	98	119
Niederlande	-	5 436	59	-	5 495	7 512
Polen	-	4 690	-	412	5 102	13 555
Portugal	-	-	1 403	110	1 513	5 268
Rumänien	-	-	2 418	205	2 623	6 602
Slowakei	-	649	-	7	656	1 227
Slowenien	-	-	607	78	686	2 270
Spanien	-	-	6 170	487	6 657	25 111
Schweden	-	3 738	125	-	3 863	5 273
VK	-	17 501	607	-	18 108	25 728

Tabelle 1 führt zu einigen allgemeinen Feststellungen:

- Dieselkraftstoff ist die führende Kraftstoffsorte, mit Ausnahme von zwei Mitgliedstaaten: In Griechenland machen die Verkäufe von Ottokraftstoff 61,4 % aus und in Zypern 57,9 %.

- Belgien hingegen ist das Land mit der größten Abhängigkeit von Dieselkraftstoff; in Belgien erreicht Dieselkraftstoff einen Anteil von 83,2 % am Kraftstoffmarkt und somit den höchsten Anteil aller Mitgliedstaaten.

- Die größte Kraftstoffmenge wurde 2012 in Deutschland verkauft; sie entsprach 18,5 % der Kraftstoffverkäufe in der EU insgesamt mit einem Verhältnis zwischen Ottokraftstoff und Dieselkraftstoff von 38,4 % / 61,6 %. Der nächstgrößte Markt in der EU war Frankreich mit einem Kraftstoffabsatz von 14,2 % der Verkäufe insgesamt, zu dem Ottokraftstoff 19,3 % und Dieselkraftstoff 80,7 % beitrugen. Das Vereinigte Königreich erreichte einen Anteil von insgesamt 12,4 % an den Kraftstoffverkäufen insgesamt, die sich hier zu 41,3 % aus Ottokraftstoff und 58,7 % aus Dieselkraftstoff zusammensetzten.

- In den meisten Ländern wird Dieselkraftstoff (zum Teil erheblich) geringer besteuert als Ottokraftstoff. Zusammen mit der höheren Effizienz von Dieselfahrzeugen (im Vergleich zu ihren mit Ottokraftstoff betriebenen Pendants) und den Verbesserungen an Dieselfahrzeugen war dies die wichtigste Triebfeder für den steigenden Verbrauch von Dieselkraftstoff in der EU. Im Vereinigten Königreich gilt für den Liter Otto- oder Dieselkraftstoff derselbe Steuersatz, was zum Teil erklärt, warum hier letzterer einen relativ geringeren Anteil hat als in den übrigen EU-Ländern, da die Kosteneinsparungen für Dieselfahrzeuge geringer sind.

- Die Kraftstoffsorte E10 weist in Europa noch eine geringe Marktdurchdringung auf; gegenwärtig wird sie lediglich in drei Ländern verkauft (Deutschland, Frankreich und Finnland). Die Marktlage in diesen drei Ländern ist sehr unterschiedlich: Während in Finnland E10 einen Marktanteil von 54,7 % der Verkäufe von Ottokraftstoff hat, erreicht dieser Anteil in Frankreich 24,1 % und in Deutschland 14,2 %.

3. ÜBERWACHUNG DER KRAFTSTOFFQUALITÄT 2012

3.1 Beschreibung der in den verschiedenen Mitgliedstaaten angewandten Systeme

In der EU kommen verschiedene System 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 Ansätze reichen von Verfahrensweisen, die sich auf die Europäische Norm EN 14274[3] 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.

2012 haben die meisten Mitgliedstaaten zusätzliche Angaben zu dem von ihnen gewählten Überwachungssystem gemacht (sofern sie ein in der Norm EN 14274 vorgesehenes

[3] EN 14274:2003: Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge - Ermittlung der Qualität von Ottokraftstoff und Dieselkraftstoff - System zum Kraftstoffqualitätsnachweis (FQMS).

Statistikmodell verwenden) bzw. angegeben, dass sie ein nationales Überwachungssystem anwenden.

Für die 27 FQMS der Mitgliedstaaten ergab sich 2012 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.

3.2 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 enthält einen Überblick über die Probenahme und Berichterstattung in den einzelnen Mitgliedstaaten im Jahr 2012. Die erforderliche Mindestanzahl Proben insgesamt wird berechnet, wenn der Mitgliedstaat ein in der Norm EN 14274 vorgesehenes 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. 2012 haben alle Mitgliedstaaten diese Daten übermittelt. 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.

In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, dass Bulgarien mit seiner Datenberichterstattung ein Jahr im Rückstand liegt. Der Mitgliedstaat wurde auf diese Tatsache hingewiesen, und die Kommission hofft, dass dies bei der Berichterstattung für 2013 nicht mehr der Fall sein wird.

Die Fälle von Nichteinhaltung der Norm EN 228 für Ottokraftstoff bei einzelnen Prüfungen von Proben sind 2012 gegenüber 2011 leicht gestiegen; das Gleiche trifft 2012 auf die Fälle von Nichteinhaltung der Norm EN 590 für Dieselkraftstoff zu. Der vollständige Bericht „EU Fuel Quality Monitoring – 2012 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 Zusammenhang mit den Anforderungen der Richtlinie 98/70/EG und der europäischen Norm EN 14274

Mitgliedstaat	FQMS-Modell (1)	Größe (2)	S & W getrennt? (3)	Proben nach Sorte und Periode (4)	Verlangte Probenzahl insgesamt (5)		Genommene Proben (6)		An Tankstellen genommene Proben (7)		Einhaltung der Bestimmungen für die Probenahme (8)	
					Ottokr.	Dsl.	Ottokr.	Dsl.	Ottokr.	Dsl.	Ottokr.	Dsl.
Österreich	A	S	✓	50	106	100	106	100	106	100	✓	✓
Belgien	N	S	✓	(50)	200	100	2239	6036	2239	6036	(✓)	(✓)
Bulgarien	B	S	✓	100	212	204	453	496	428	473	✓	✓
Zypern	C	S	✓	50	108	100	328	173	328	173	✓	✓
Tschechische Republik	C	S	✓	50	106	104	1294	1468	1294	1468	✓	✓
Dänemark	N	S	✓	(50)	202	100	43	21	43	21	(×)	(×)
Estland	C	S	✓	50	110	100	350	215	350	210	✓	✓
Finnland	A	S	✓	50	200	100	235	122	235	122	✓	✓
Frankreich	B	L	✓	200	800	400	473	408	473	408	×	✓
Deutschland	B	L	✓	200	826	400	602	415	602	415	×	✓
Griechenland	A	S	✓	50	106	102	116	106	73	53	×	×
Ungarn	C	S	✓	50	104	100	120	120	120	120	✓	✓
Irland	C	S	✓	50	100	100	201	194	160	161	✓	✓
Italien	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Lettland	N	S	✓	(50)	112	200	158	244	119	126	(✓)	(✓)
Litauen	C	S	✓	50	104	100	106	100	92	89	×	×
Luxemburg	N	S	✓	(50)	200	100	80	82	80	82	(×)	(×)
Malta	N	S	✓	(50)	100)	(100	36	37	27	27	(×)	(×)
Niederlande	N	S	✓	(50)	100	100	50	50	50	50	(×)	(×)
Polen	B	S	✓	200	434	400	279	204	279	204	×	×
Portugal	C	S	✓	50	108	100	200	100	200	100	✓	✓
Rumänien	B	S	✓	100	208	200	244	243	221	223	✓	✓
Slowakei	C	S	✓	50	102	100	149	118	149	118	✓	✓
Slowenien	C	S	✓	50	200	100	154	162	154	162	×	✓
Spanien	A	L	✓	100	230	200	780	396	0	0	×	×
Schweden	N	S	✓	(50)	104	100	631	717	0	0	(×)	(×)
VK	N	L	✓	(100)	208	200	1682	2535	437	263	(✓)	(✓)

#	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 ((öffentlichen und gewerblichen) Kraftstoffabfüllstationen) genommenen Proben. Diese Angabe wird in der einheitlichen Berichtsvorlage gesonderte erfasst. 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 der Bestimmungen für die Probenahme	✓ zeigt an, dass die Anforderungen an die Probenahme gemäß der Norm EN 14274 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.
	Ottokr.	Ottokraftstoff
	Dsl.	Dieselkraftstoff

4. EINHALTUNG DER IN DER RICHTLINIE FESTGELEGTEN GRENZWERTE

4.1. Ottokraftstoff

2012 übermittelten alle Mitgliedstaaten vollständige Angaben zur Einhaltung der Probenahmevorschriften für Ottokraftstoff. Um die Einhaltung zu beurteilen, muss bekannt

sein, welche Prüfverfahren für die Prüfung einiger Parameter verwendet wurden (da Reproduzierbarkeit und Toleranzschwellen von Prüfverfahren zu Prüfverfahren unterschiedlich sind). Es war vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten diese Angaben in der Berichtsvorlage machen.

Aus den Angaben geht hervor, dass 2012 in der EU die folgenden Parameter am häufigsten nicht der Spezifikation entsprachen:

Der Sommerdampfdruck wurde 2012 175 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.

2012 entsprachen in der EU insgesamt 61 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.

4.2. Dieselkraftstoff

2012 übermittelten einige Mitgliedstaaten nicht alle Angaben zu Proben, bei denen festgestellt wurde, dass sie die Toleranzgrenzen nicht einhalten. Von den sechs, 2012 bei Dieselkraftstoff zu prüfenden Parametern wurde bei folgenden Parametern festgestellt, dass sie nicht der Spezifikation entsprechen:

Der Höchstgehalt von 10 ppm für Schwefel wurde bei insgesamt 144 Proben überschritten.

Allerdings liegt der durchschnittliche Schwefelgehalt in allen Mitgliedstaaten mit 7,42 ppm unterhalb der gesetzlichen Obergrenze von 10 ppm.

Insgesamt entsprachen die Destillationsgrenzwerte bei 22 geprüften Proben nicht der Spezifikation.

4.3. Zusammenfassung

Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie durch die Mitgliedstaten im Berichtsjahr 2012 in Bezug auf die Ergebnisse der Probenanalyse auf Toleranzgrenzen sowie in Bezug auf Format und Inhalt des Berichts. Mit der Änderung der Richtlinie wurde ein Absatz mit folgendem Wortlaut 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 haben erklärt, welche Abhilfemaßnahmen die einzelstaatlichen Behörden getroffen und welche Sanktionen sie bei nichtkonformen Proben verhängt haben. Diese und weitere Anmerkungen zu den Überwachungssystemen der Mitgliedstaaten wurden in den mitgliedstaatenbezogenen Kapiteln des zusammenfassenden Berichts über die Überwachung der Kraftstoffqualität 2012 an die GD Klimapolitik der Europäischen Kommission, der auf der Website der GD Klimapolitik abrufbar ist (*EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report – Final report to the European Commission DG Climate Action*), ausführlicher behandelt.

Generell ist festzuhalten, dass 2012 11 365 Proben Ottokraftstoff geprüft wurden, von denen 322 die Toleranzgrenzen bei einem oder mehreren Parametern nicht einhielten, was einem

Anteil von 2,8 % entspricht. Bei den 15 039 Proben Dieselkraftstoff, die 2012 auf die sechs für diesen Kraftstoff obligatorischen Parameter geprüft wurden, zeigten die Ergebnisse, dass die angegebenen Grenzwerte in 237 Fällen nicht eingehalten wurden; dies entspricht einem Anteil von 1,6 % 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 2012

Mitgliedstaat	Nichteinhaltung der Grenzwerte Nichtkonforme Proben (NK) / Proben insgesamt (1)				Unvollständige Berichterstattung Nicht gemessene Parameter (NGP) / insgesamt (2)				Verspätete Berichterstattung (3)
	Ottokraftstoff		Dieselkraftstoff		Ottokraftstoff		Dieselkraftstoff		
	NK	Insg.	NK	Insg.	NGP	Insg.	NGP	Insg.	(Monate)
AT	2	106	1	100	0	19	0	6	Fristgerecht
BE	104	2239	102	6036	0	19	0	6	Fristgerecht
BG	9	453	32	496	1	19	0	6	Fristgerecht
CY	29	328	0	173	2	19	0	6	Fristgerecht
CZ	21	1293	21	1413	0	19	0	6	Fristgerecht
DK	0	43	0	21	0	19	0	6	Fristgerecht
EE	8	350	2	215	1	19	0	6	< 1 Monat
FI	18	235	1	122	1	19	1	6	Fristgerecht
FR	16	473	28	408	0	19	0	6	< 1 Monat
DE	5	602	1	415	0	19	0	6	< 2 Monate
EL	0	116	0	106	6	19	0	6	Fristgerecht
HU	5	120	0	120	0	19	0	6	Fristgerecht
IE	10	201	4	194	0	19	0	6	Fristgerecht
IT	6	200	3	200	4	19	0	6	< 1 Monat
LV	0	158	0	244	0	19	0	6	< 1 Monat
LT	0	106	0	100	0	19	0	6	Fristgerecht
LU	8	80	0	82	0	19	0	6	Fristgerecht
MT	4	36	8	37	0	19	0	6	Fristgerecht
NL	0	50	>1	50	2	19	0	6	< 1 Monat
PL	12	279	7	204	1	19	0	6	Fristgerecht
PT	33	257	4	132	1	19	0	6	Fristgerecht
RO	6	244	6	243	1	19	0	6	< 1 Monat
SK	8	149	8	118	0	19	0	6	Fristgerecht
SI	4	154	4	162	1	19	0	6	Fristgerecht
ES	0	780	0	396	0	19	0	6	< 2 Monate
SE	0	631	0	717	6	19	1	6	Fristgerecht
VK	14	1682	4	2535	0	19	0	6	Fristgerecht
Anzahl Länder									27

(1)	Nichteinhaltung der Grenzwerte (Konfidenzgrenze: 95%)	In den Fällen, in denen die gemeldeten Daten unvollständig waren, kann nicht bestätigt werden, dass die Grenzwerte bei allen Proben eingehalten wurden. Wo aus den Angaben der Mitgliedstaaten nicht erkennbar war, wie viele Proben den Grenzwert überschritten, gibt das Zeichen „>" die Mindestzahl der grenzwertüberschreitenden Proben an, die Zahl könnte aber höher sein.
(2)	Unvollständige Berichterstattung	Für einige Parameter können kleinere Probemengen genommen werden, doch sollten für alle Parameter Proben genommen werden, um die Kraftstoffqualität genau bewerten zu können. Die Mitgliedstaaten sollten deutlich erklären, dass Probenergebnisse vorliegen und diese übermitteln.
(3)	Verspätete Berichterstattung	Die Richtlinie 98/70/EG sieht vor, dass die Mitgliedstaaten ihre

Mitgliedstaat	Nichteinhaltung der Grenzwerte Nichtkonforme Proben (NK) / Proben insgesamt (1)				Unvollständige Berichterstattung Nicht gemessene Parameter (NGP) / insgesamt (2)				Verspätete Berichterstattung (3)
	Ottokraftstoff		Dieselkraftstoff		Ottokraftstoff		Dieselkraftstoff		
	NK	Insg.	NK	Insg.	NGP	Insg.	NGP	Insg.	(Monate)
					Überwachungsberichte jährlich bis zum 30. Juni einreichen.				

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Bewertung der Kraftstoffqualität ist die Einhaltung spezifischer Parameter, die geprüft werden müssen.

Derzeit werden in einigen Mitgliedstaaten nicht alle Parameter vollständig geprüft. Im ausführlichen Bericht über die Kraftstoffqualität für das Jahr 2012 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 angegeben (*Table relating to the Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade, EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action* – abrufbar auf der Website der GD Klimapolitik).

Auch wenn sich hieraus kein Problem für die Bewertung der Kraftstoffqualität in Europa insgesamt ergibt, wird die Kommission die Mitgliedstaaten drängen, 2013 in diesem Punkt Verbesserungen zu erreichen.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Überwachung der Kraftstoffqualität im Jahr 2012 zeigt, dass die Spezifikationen der Richtlinie 98/70/EG für Otto- und Dieselkraftstoffe im Allgemeinen eingehalten wurden und nur sehr wenige Abweichungen von den entsprechenden Bestimmungen zu verzeichnen waren.

Zwar haben die Mitgliedstaaten bei der Einhaltung ihrer Berichterstattungs- und Überwachungsverpflichtungen und bei ihren Systemen zur Überwachung der Kraftstoffqualität Verbesserungen erzielt, doch entspricht ihre Probenahme in einigen Fällen noch immer nicht den Erwartungen.

Die Kommission wird zu gegebener Zeit dieses Problem mit den betreffenden Mitgliedstaaten erörtern.

Da nur relativ wenige Fälle der Nichtkonformität zu verzeichnen sind und die meisten Mitgliedstaaten in der Regel 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.

Die Kommission ersucht die Mitgliedstaaten nachdrücklich, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die vollständige Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten, damit solche Probleme in Zukunft nicht auftreten.