EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 26.10.2021
COM(2021) 961 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa (Raportointivuosi 2019)

{COM(2021) 950 final}

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen laatu Euroopan unionissa (Raportointivuosi 2019)

1. JOHDANTO

Bensiinin ja dieselpolttoaineiden laatua koskevan direktiivin 98/70/EY[1], jäljempänä 'polttoainelaatudirektiivi', 7 a artiklan ja direktiivin 98/70/EY mukaisista laskentamenetelmistä ja raportointivaatimuksista annetun neuvoston direktiivin (EU) 2015/652[2] 5 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava vuosittain tiedot niiden alueella toimitettujen polttoaineiden ja energian kasvihuonekaasuintensiteetistä. Tätä ilmoitusvelvollisuutta sovelletaan ensimmäisen kerran raportointivuoteen 2017, kun neuvoston direktiivi (EU) 2015/652 on saatettu osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä ja sitä on alettu soveltaa. Tässä kertomuksessa esitetään vuodelta 2019 ilmoitetut tiedot.

Lisäksi direktiivin 98/70/EY 8 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on toimitettava kertomus kansallisista polttoaineen laatutiedoista edellisen kalenterivuoden osalta.

Tässä vuosikertomuksessa esitetään yhteenveto tiedoista, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet edellä mainittujen raportointivaatimusten mukaisesti. Se perustuu vuotta 2019 koskeviin tietoihin, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan ympäristökeskukselle (EEA).

2. POLTTOAINE- JA ENERGIATYYPPIEN MÄÄRÄT JA ELINKAARENAIKAINEN KASVIHUONEKAASUINTENSITEETTI

Polttoainelaatudirektiivin 7 a artiklassa, yhdessä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kanssa, vahvistetaan seuraavat raportointivaatimukset:

- kunkin polttoaine- tai energiatyypin kokonaismäärä, joka on toimitettu käytettäväksi tieliikenteessä sekä liikkuvissa työkoneissa (mukaan lukien sisävesialukset, kun ne eivät ole merellä), maatalous- ja metsätraktoreissa sekä huvialuksissa, kun ne eivät ole merellä;
- elinkaarenaikaiset kasvihuonekaasupäästöt energiayksikköä kohti, mukaan lukien biopolttoaineisiin liittyvästä epäsuorasta maankäytön muutoksesta (ILUC) aiheutuvien arvioitujen päästöjen alustavat keskiarvot[3];
- käytetyt raaka-aineet ja biopolttoaineen tuotantoketjut kustakin jäsenvaltioiden alueella toimitetusta biopolttoaineesta.

Polttoainelaatudirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on edellytettävä, että polttoaineiden toimittajat vähentävät liikenteen polttoaineiden elinkaarenaikaista kasvihuonekaasuintensiteettiä eli toimitettujen polttoaineiden ja energian energiayksikköä kohti laskettuja elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 6 prosenttia 31. joulukuuta 2020 mennessä fossiilisten polttoaineiden vuoden 2010 vertailutasosta 94,1

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta (EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58).

[2] Neuvoston direktiivi (EU) 2015/652, annettu 20 päivänä huhtikuuta 2015, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY mukaisista laskentamenetelmistä ja raportointivaatimuksista (EUVL L 107, 25.4.2015, s. 26).

[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1513, annettu 9 päivänä syyskuuta 2015, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun direktiivin 98/70/EY ja uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun direktiivin 2009/28/EY muuttamisesta (EUVL L 239, 15.9.2015, s. 8).

gCO2eq/MJ[4]. Kuuden prosentin vähennystavoitteen saavuttamista arvioitaessa ei oteta huomioon epäsuorasta maankäytön muutoksesta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä. Uusiutuvaa energiaa koskevassa direktiivissä (EU) 2018/2001[5] säädetään erilaisista toimenpiteistä, joilla puututaan epäsuoraan maankäytön muutokseen, mukaan lukien enimmäismäärän asettaminen ravinto- ja rehupohjaisille biopolttoaineille, ja siihen liittyvässä delegoidussa säädöksessä[6] vahvistetaan yksityiskohtaiset kriteerit, joilla määritetään suurelle epäsuorien maankäytön muutosten riskille alttiit biopolttoaineiden raaka-aineet, jotka on poistettava vaiheittain käytöstä vuoteen 2030 mennessä, sekä kriteerit vähäiselle epäsuorien maankäytön muutosten riskille alttiiden biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden sertifioinnille.

Vuonna 2019 kaikki 28 jäsenvaltiota sekä Norja ja Islanti toimittivat tiedot kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä asianmukaisessa muodossa.

2.1 Kasvihuonekaasupäästöt ja etäisyys vuoden 2020 tavoitteeseen

Saatujen tietojen mukaan 28:ssa tietoja antaneessa jäsenvaltiossa vuonna 2019 toimitettujen polttoaineiden ja energian keskimääräinen kasvihuonekaasuintensiteetti oli 90 gCO2eq/MJ, mikä on 4,3 prosenttia alhaisempi kuin vuoden 2010 vertailutaso 94,1 gCO2eq/MJ. Tämä vastaa 54 miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonnin (CO_{2eq}) vähennystä vuonna 2019. Polttoaineiden toimittajien edistyminen on ollut vähäistä vuosina 2018–2019, sillä polttoaineiden ilmoitettu keskimääräinen kasvihuonekaasuintensiteetti on parantunut 0,6 prosenttiyksikköä.

Vuodelta 2019 raportoidut tiedot vahvistavat, että 28:ssa tietoja antaneessa jäsenvaltiossa EU:n polttoaineiden toimittajat olivat keskimäärin jäljessä tavoitteestaan vähentää liikenteen polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteettiä 6 prosentilla vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä (katso *Kuva 1*). On huomattava, että vuonna 2019 Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta ilmoittivat ensimmäistä kertaa alkuvaiheen päästöjen vähennysten[7] käytöstä, mikä alensi kasvihuonekaasujen kokonaisintensiteettiä noin 0,2 prosenttiyksikköä yhteensä 4,3 prosenttiin. Toimittajan ilmoittama alkuvaiheen päästöjen vähennys on määritettävä ja ilmoitettava neuvoston direktiivissä (EU) 2015/652 vahvistettujen vaatimusten mukaisesti. Tarkempia tietoja alkuvaiheen päästöjen vähennysten määrittämisestä, seurannasta ja ilmoittamisesta on ohjeasiakirjassa[8]. Alkuvaiheen päästöjen vähennyksen odotetaan edesauttavan vähennystavoitteen saavuttamista vuonna 2020.

Edistyminen myös vaihtelee suuresti jäsenvaltioittain (katso Kuva 1). Vuonna 2019 saavutetut vähennykset ovat 20:ssa jäsenvaltiossa edelleen pienemmät kuin valinnainen 4 prosentin välitavoite, jota jäsenvaltiot voisivat edellyttää polttoaineen toimittajia noudattamaan jo vuoden 2017 osalta. Ruotsi ja Suomi ovat ainoat jäsenvaltiot, jotka ovat jo ylittäneet vuodelle 2020 asetetun 6 prosentin vähennystavoitteen, kun taas Kroatia, Yhdistynyt kuningaskunta ja Alankomaat ovat edistyneet eniten: yli 1,5 prosenttiyksikköä vuosien 2018 ja 2019 välillä. Ruotsi, Puola ja Bulgaria ovat ilmoittaneet vuonna 2019 edellistä vuotta hieman korkeammasta kasvihuonekaasuintensiteetistä. Lisätietoja löytyy EEA:n teknisestä raportista nro 2/2021 ”Greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2019”.

---

[4] Neuvoston direktiivi (EU) 2015/652, annettu 20 päivänä huhtikuuta 2015, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY mukaisista laskentamenetelmistä ja raportointivaatimuksista (EUVL L 107, 25.4.2015, s. 26).

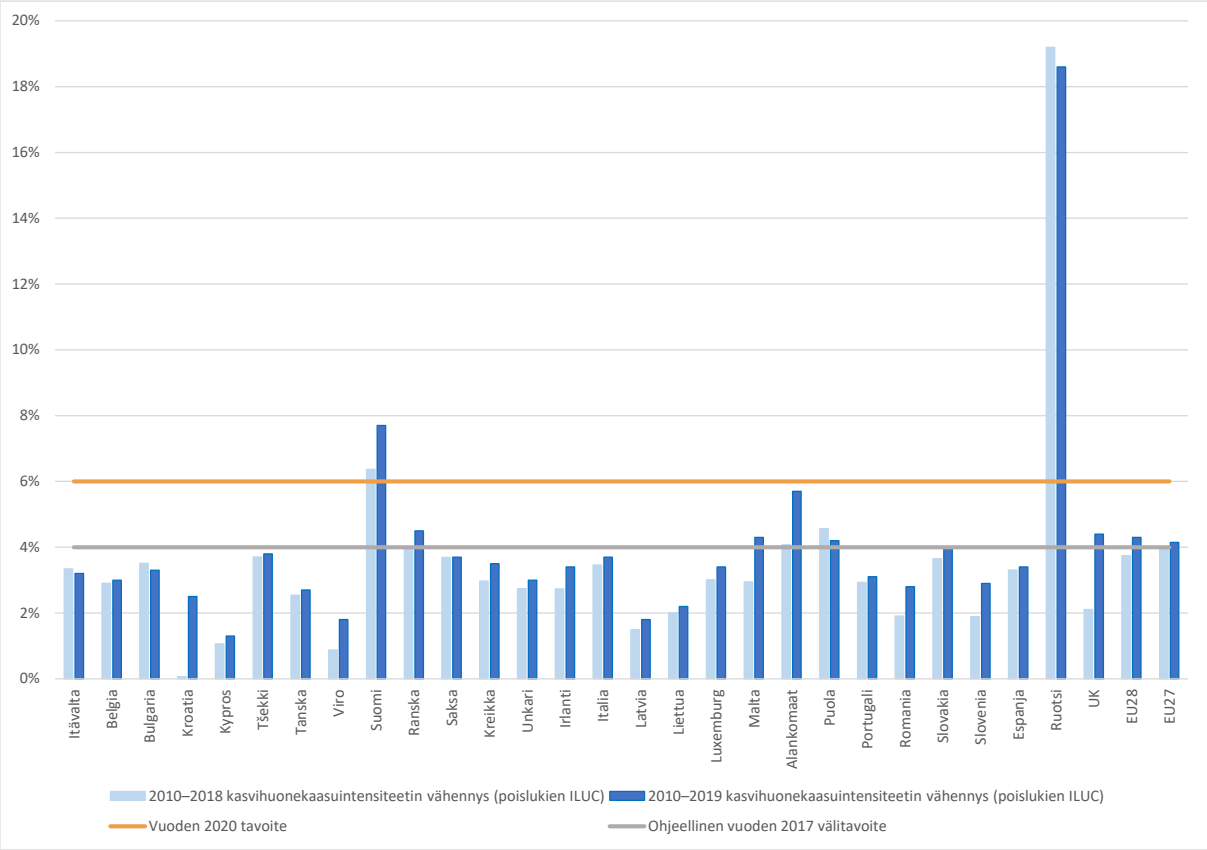
[5] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82–209).

[6] C(2019) 2055 final: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2_en_act_part1_v3.pdf

[7] ’Alkuvaiheen päästöillä’ tarkoitetaan kaikkia kasvihuonekaasupäästöjä, jotka aiheutuvat ennen kuin raaka-aineet tulevat jalostamoon tai prosessointilaitokseen, jossa polttoaine tuotetaan.

[8] https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/guidance_note_on_uer_en.pdf

Kuva 1: EU:n polttoaineiden toimittajien saavuttamat polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetin vähennykset jäsenvaltioissa vuosina 2010–2019 (*Lähde: EEA*)



Tämän vuoksi lähes kaikkien jäsenvaltioiden on toteutettava pikaisesti lisätoimia sen varmistamiseksi, että vuoden 2020 tavoite saavutetaan. Jäsenvaltiot voivat tämän osalta toteuttaa useita toimia, esimerkiksi laajentaa edelleen sähkön käyttöä tieliikenteessä, edistää biopolttoaineiden (erityisesti edistyneiden biopolttoaineiden) käytön lisäämistä, luoda kannustimia muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden kehittämiselle ja vähentää ennen jalostamista aiheutuvia alkuvaiheen päästöjä. Jäsenvaltioiden on edelleen varmistettava, että toimittajat noudattavat 6 prosentin vähennystavoitetta vuoden 2020 jälkeen, ja seurattava kasvihuonekaasupäästöjen intensiteettiään ja ilmoitettava siitä kyseisen vuoden jälkeen.

Lisäksi komissio esitti 14. heinäkuuta 2021 uusiutuvaa energiaa koskevan direktiivin tarkistamista[9] osana toimenpidepakettia, jolla pyritään toteuttamaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelma sekä saavuttamaan kunnianhimoisemmat ilmastotavoitteet. Tarkistamisessa ehdotetaan liikenteen polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjen intensiteetin vähentämistä 13 prosentilla vuoden 2010 perustasosta vuoteen 2030 mennessä. Kyseisestä ehdotuksesta keskustellaan yhteispäätösmenettelyssä ja sillä kumottaisiin polttoaineiden laatua koskevassa direktiivissä asetettu 6 prosentin tavoite lainsäädännön virtaviivaistamiseksi ja päällekkäisten sääntelyvaatimusten välttämiseksi.

[9] https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/amendment-renewable-energy-directive-2030-climate-target-with-annexes_en.pdf

Kun otetaan huomioon epäsuorasta maankäytön muutoksesta aiheutuvat päästöt[10], vuonna 2019 kulutettujen polttoaineiden keskimääräinen kasvihuonekaasuintensiteetti oli 2,6 prosenttia alhaisempi kuin vuonna 2010. Tämä vastaa 33 miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonnin vähennystä vuonna 2019. Direktiivin 98/70/EY 7 d artiklassa säädetään biopolttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasupäästöjen laskemisesta, ja sen mukaan epäsuorista maankäytön muutoksista aiheutuvia päästöjä ei oteta huomioon arvioitaessa 6 prosentin vähimmäisvähennystavoitteen noudattamista.

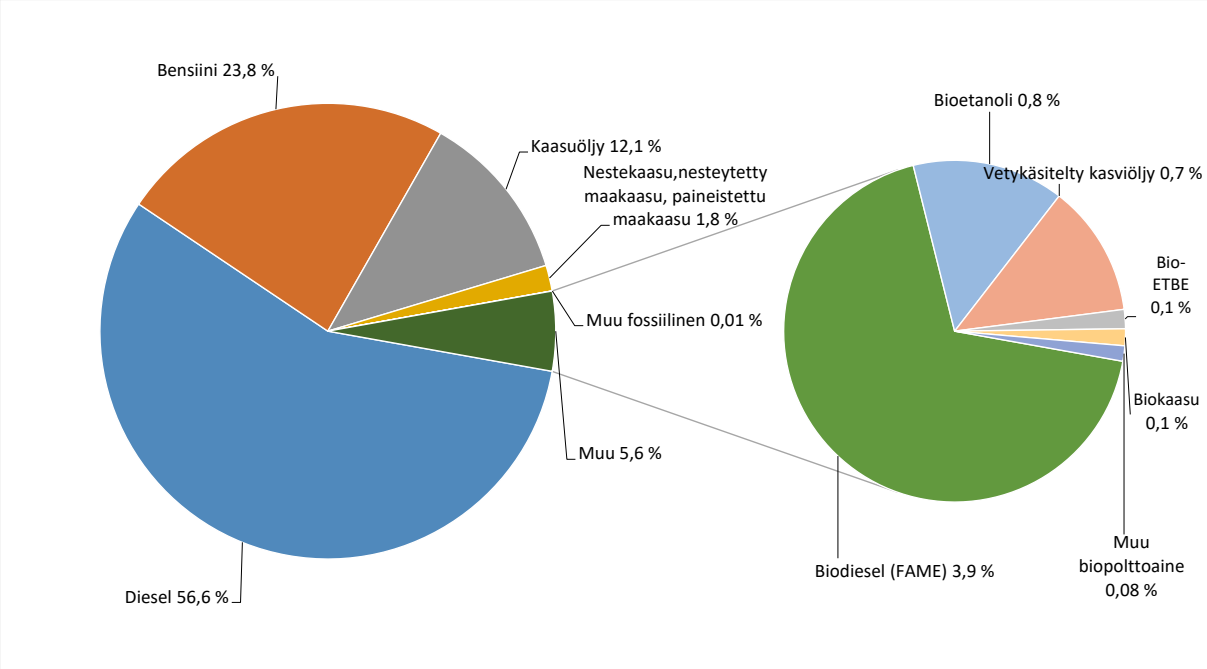
2.2 Polttoainetoimitukset

Tässä jaksossa esitetään jäsenvaltioiden toimittamat tiedot kaikista polttoainelaatudirektiivin soveltamisalaan kuuluvista fossiilisista polttoaineista, biopolttoaineista ja muuta kuin biologista alkuperää olevista polttoaineista, jotka on toimitettu käytettäväksi tieliikenteessä ja liikkuvissa työkoneissa.

Vuonna 2019 ilmoitettu polttoaineen kokonaismäärä oli 13 675 petajoulea (PJ), mikä vastaa vähäistä 3 prosentin vähennystä vuoteen 2018 verrattuna. Suurin osa polttoainetoimituksista oli edelleen fossiilisia polttoaineita (94,4 prosenttia), seuraavaksi suurin osuus biopolttoaineita (5,6 prosenttia) ja hyvin pieni osuus (0,01 prosenttia) sähköä (katso *2.4 kohta*). Ainoa vuonna 2019 ilmoitettu muuta kuin biologista alkuperää oleva uusiutuva polttoaine oli muu kuin biopohjainen uusiutuva metanoli, josta ilmoitti Yhdistynyt kuningaskunta ja jonka prosenttiosuus energian kokonaismäärästä oli hyvin pieni.

Suurin osa vuonna 2019 toimitetuista fossiilisista polttoaineista oli dieseliä (56,1 prosenttia; 7 665 PJ), ja seuraavina olivat bensiini (23,8 prosenttia; 3 258 PJ) ja kaasuöljy (12,6 prosenttia; 1 729 PJ). Nestekaasun ja maakaasun yhteenlaskettu osuus oli 1,8 prosenttia (250 PJ) (*katso Kuva 2*).

Kuva 2: Polttoaineiden energiaosuudet polttoainetyypeittäin vuonna 2019 *(Lähde: EEA)*

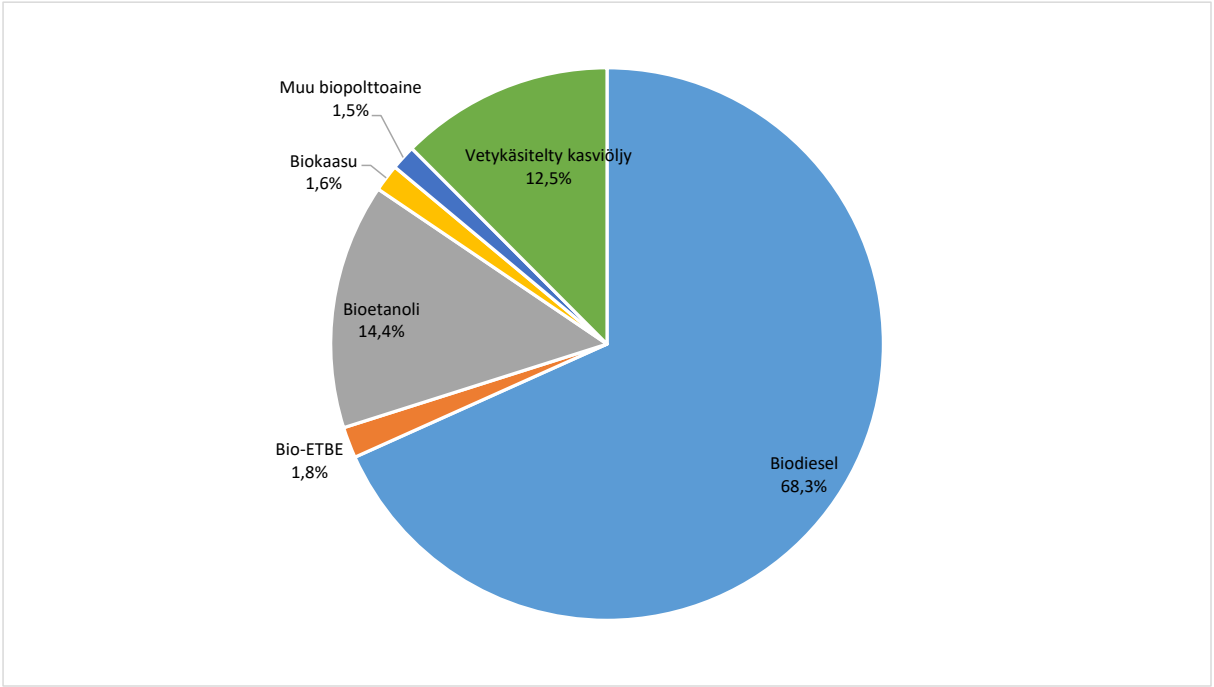


[10] Tässä laskelmassa otettiin huomioon polttoainelaatudirektiivin liitteessä V luetellut biopolttoaineisiin liittyvästä epäsuorasta maankäytön muutoksesta aiheutuvat alustavat arvioidut päästöt.

2.3 Biopolttoaineiden kulutus

Biopolttoaineiden kokonaiskulutus kasvoi hieman 732 PJ:stä 771 PJ:iin vuosina 2018–2019. Suurin osa oli edelleen biodieseliä (rasvahappometyyliesteri, FAME) (68,3 prosenttia biopolttoaineiden kokonaiskulutuksesta; 527 PJ), ja seuraavina olivat bioetanoli (14,4 prosenttia; 111 PJ) ja vetykäsitelty kasviöljy (12.5 prosenttia; 96 PJ). Bio-etyyli-tertiääri-butyylieetterin (bio-ETBE) ja biokaasun osuus oli 3,4 prosenttia (26 PJ) biopolttoaineiden kokonaiskulutuksesta. Kaikkien muiden biopolttoaineiden osuus oli huomattavasti pienempi (katso Kuva 3). Osuus on pysynyt muuttumattomana vuoteen 2018 verrattuna. Yksityiskohtaisia tietoja kaikista biopolttoaineista ja tuotantoketjuista on EEA:n teknisessä raportissa nro 2/2021.

Kuva 3: Biopolttoaineiden energiaosuudet polttoainetyypeittäin vuonna 2019 *(Lähde: EEA)*



2.4 Sähkönkulutus

Polttoaineen toimittajien sähkönkulutusta koskeva raportointi on vapaaehtoista, ja kaksitoista jäsenvaltiota (vrt. kymmenen vuonna 2018) ilmoitti sähköajoneuvojen ja moottoripyörien kuluttamaa sähköä koskevat tiedot (katso *Taulukko 1*). Sähköajoneuvojen kuluttaman sähkön ilmoitettu kokonaismäärä pysyi suhteellisen vakaana ja oli 1 506 362 GJ (käyttövoiman tehokkuus mukaan luettuna).

Taulukko 1: Sähköajoneuvojen ja -moottoripyörien sähkönkulutus vuonna 2019 polttoainetoimittajien ilmoittamana osuutena kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämistavoitteesta (*Lähde: EEA*)

Jäsenvaltio	Energian määrä		Jäsenvaltion ilmoittama kasvihuonekaasuintensiteetti	
	lukuun ottamatta käyttövoiman tehokkuutta (GJ)	mukaan lukien käyttövoiman tehokkuus (GJ)	(g CO_2e/MJ)	(g CO_2e/kWh)
Bulgaria	128 502	51 401	522,9	1 882
Ranska	1 467 058	586 823	10,8	39
Saksa	1 209 600	483 840	147	529

Unkari	5 779	2 312	139,5	502
Irlanti	92 426	36 970	127,5	459
Italia	229 605	91 842	110,3	397
Alankomaat	532 307	212 923	154,2	555
Portugali	42 430	16 972	71	256
Slovakia	2 652	1 061	46,4	167
Slovenia	1 854	742	-	-
Ruotsi	2 431	972	13,1	47
Yhdistynyt kuningaskunta	51 261	20 504	5,6	20

3. YLEISKATSAUS VUODEN 2019 POLTTOAINELAATUTIEDOISTA EU:SSA

Kaikki jäsenvaltiot sekä Norja toimittivat kansallisia polttoaineen laatutietoja koskevat kertomukset vuodelta 2019 polttoainelaatudirektiivin 8 artiklan mukaisesti.

Tässä jaksossa annetaan tietoja kaikkien EU:n jäsenvaltioiden ilmoittamasta tieliikenteessä käytettävän bensiinin ja dieselpolttoaineen ja niihin sisältyvien biokomponenttien myynnistä. Siinä ei oteta huomioon muita fossiilisia polttoaineita, muita biopolttoaineita ja muuta kuin biologista alkuperää olevia polttoaineita eikä liikkuvissa työkoneissa käytettäviä polttoaineita.

3.1 Bensiini ja diesel sekä biokomponentit

Dieselin osuus kokonaismyynnistä on bensiinin myyntiin verrattuna kasvanut vuosien mittaan 55,6 prosentista (vuonna 2001) 72 prosenttiin (vuonna 2019). Tämä ilmentää suuressa määrin dieselajoneuvojen määrän kasvua Euroopan ajoneuvokannassa tänä ajanjaksona. Osuus on kuitenkin pysynyt vakaana vuodesta 2017 (katso *Taulukko 2*).

Taulukko 2: Dieselpolttoaineen ja bensiinin myynti (miljoonina litroina ja niiden osuudet) vuosina 2017, 2018 ja 2019.

	2017	2018	2019
Dieselpolttoaineen myynti	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)	272 026 (72 %)
Bensiinin myynti	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)	105 866 (28 %)

Dieselpolttoaine on suosituin polttoaine useimmissa EU:n jäsenvaltioissa Kyprosta, Kreikkaa ja Alankomaita lukuun ottamatta.

Vuonna 2019 bensiinin kokonaismyynnistä suurin osa kuului bensiiniluokkaan, jonka tutkimusoktaaniluku (RON) on 95. Tällaisen bensiinin osuus pieneni hieman vuoteen 2018 verrattuna. Bensiinin, jonka tutkimusoktaaniluku on $95 \leq RON < 98$, myynnin osuus kasvoi, kun taas bensiinin, jonka tutkimusoktaaniluku on $RON \geq 98$, myynnin osuus pysyi samankaltaisella tasolla kuin vuonna 2018 (katso *Taulukko 3*).

Taulukko 3: Bensiinin myynti RON-lukujen mukaan jaoteltuna

	2017	2018	2019
RON 95	85,7 %	82 %	80,2 %
95 ≤ RON < 98	8,3 %	13,7 %	15,1 %

RON ≥ 98	5,8 %	4,2 %	4,6 %
RON = 91	0,1 %	0,1 %	0,1 %

Kaikkea EU:ssa myytyä dieseliä markkinoidaan biodieseliä sisältävänä, ja lähes kaikkea bensiiniä markkinoidaan bioetanolia sisältävänä. EU:ssa vuonna 2019 myydystä bensiinistä 77,1 prosentissa etanolipitoisuus oli enintään 5 tilavuusprosenttia (E5), mikä on 7,2 prosenttiyksikköä vähemmän kuin vuonna 2018, ja 22 prosentissa bensiiniä etanolipitoisuus oli enintään 10 prosenttia (E10), mikä on lähes kaksinkertainen määrä vuoteen 2018 verrattuna. Tätä suurempi etanolipitoisuus (E+[11]) oli 0,3 prosentissa bensiiniä. Myydystä dieselpolttoaineesta 99,2 prosentissa rasvahappojen metyyliestereiden pitoisuus oli enintään 7 prosenttia (B7), ja lopuissa 0,8 prosentissa osuus oli suurempi (B+)[12] (katso *Taulukko 4*).

Taulukko 4: Biokomponenttien käyttö EU:ssa myydyissä bensiini- ja dieselpolttoaineissa vuosina 2017–2019

Polttoainetyyppi		**2017**	**2018**	**2019**
Bensiini	**E0**	12,2 %	4,1 %	0,6 %
	E5	71,9 %	84,3 %	77,1 %
	E10	15,7 %	11,4 %	22,0 %
	E+	0,1 %	0,2 %	0,3 %
Diesel	**B0**	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	B7	83,8 %	99,2 %	99,2 %
	B+	16,2 %	0,8 %	0,8 %

3.2 Ovatko myydyt polttoaineet laatuvaatimusten mukaisia?

Polttoaineen laatuvaatimuksia noudatetaan EU:ssa yleisesti ottaen hyvin. Vuonna 2019 otetuissa näytteissä suurin osa keskeisistä polttoaineparametreista oli sallittujen poikkeamien rajoissa.

Liettua, Slovenia ja Ruotsi todensivat ja raportoivat bensiinin ja dieselpolttoaineiden olevan täysin laatuvaatimusten mukaisia. Viisi jäsenvaltiota (Irlanti, Liettua, Malta, Slovenia ja Ruotsi) todensi ja raportoi vaatimustenmukaisuuden bensiinin osalta, ja 11 jäsenvaltiota (Tanska, Viro, Kroatia, Liettua, Luxemburg, Itävalta, Portugali, Romania, Slovenia, Suomi, Ruotsi) dieselin osalta. Yksi jäsenvaltio (Belgia) ilmoitti vaatimustenvastaisuuksia olleen vuonna 2019 yli 200 tapauksessa bensiinin osalta ja 88 tapauksessa dieselin osalta. Tämä on kuitenkin vain murto-osa kaikista Belgiassa otetuista noin 8 000:sta näytteestä.

Jäsenvaltiot ilmoittivat vaatimustenvastaisuuksia olleen vuonna 2019 yhteensä 424 tapauksessa bensiinin osalta ja 134 tapauksessa dieselpolttoaineen osalta. Bensiinin osalta yleisimmät vaatimustenvastaiset parametrit olivat kesäkauden höyrynpaine (17 jäsenvaltiossa), tutkimusoktaaniluku (RON) (10 jäsenvaltiossa), moottorioktaaniluku (MON)

[11] E+ on bensiiniä, jonka etanolipitoisuus on > 10 % (% v/v)

[12] B+ on dieselpolttoainetta, jonka biodieselpitoisuus on > 7 % (% v/v)

(3 jäsenvaltiossa) ja rikkipitoisuus (4 jäsenvaltiossa). Dieselpolttoaineen osalta yleisimmät vaatimustenvastaiset parametrit olivat rikkipitoisuus (13 jäsenvaltiossa) ja FAME-pitoisuus (11 jäsenvaltiossa).

Kaikki jäsenvaltiot ovat kuvanneet, mitä toimia toteutettiin tapauksissa, joissa näytteiden havaittiin olevan vaatimustenvastaisia. Näitä toimia olivat muun muassa ilmoituksen tekeminen toimivaltaisille viranomaisille, tutkimusten käynnistäminen, seuraamusten ja sakkojen määrääminen ja näytteenoton uusiminen. Muutamissa tapauksissa, joissa toimia ei toteutettu lainkaan, oli kyse siitä, että vaatimustenvastaiset parametrit olivat hyvin lähellä raja-arvoja.

Sen vuoksi komission ei tarvinnut aloittaa asiaa koskevia tutkimuksia. Yhteenvetona voidaan todeta, että käytössä olevalla polttoaineiden laadun seurantajärjestelmällä varmistetaan, että EU:ssa myytävä polttoaine on polttoainelaatudirektiivin vaatimusten mukaisesti korkealaatuista.