



Brussel, 13.12.2012
COM(2012) 749 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**Kwaliteit van de in het wegvervoer in de Europese Unie gebruikte benzine en
dieselbrandstof:
Negende jaarverslag
(Verslagjaar 2010)**

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Kwaliteit van de in het wegvervoer in de Europese Unie gebruikte benzine en dieselbrandstof: Negende jaarverslag (Verslagjaar 2010)

1. BEKNOPTE SAMENVATTING

Ter bescherming van de gezondheid en het milieu zijn in Richtlijn 98/70/EG¹ minimumspecificaties vastgesteld voor brandstoffen voor voertuigen met motoren met elektrische ontsteking en voertuigen met compressieontstekingsmotoren. De brandstofkwaliteit is belangrijk voor het milieu omdat zij van invloed is op de uitstoot van verontreinigende stoffen door motoren en bijgevolg op de luchtkwaliteit. Zij is voorts ook medebepalend voor het gemak waarmee de fabrikanten de gewenste emissiegrenswaarden voor verontreinigende stoffen en broeikasgassen kunnen naleven en voor de daarmee gemoeide kosten.

Het niet naleven van brandstofsificaties kan leiden tot hogere emissies (een overmaat van zuurstofhoudende verbindingen kan bijvoorbeeld de NOx-uitstoot verhogen) en eventueel tot beschadiging van motoren en systemen voor de nabehandeling van uitlaatgassen (teveel zwavel is bijvoorbeeld schadelijk voor katalysatoren), met meer luchtverontreiniging tot gevolg. De lidstaten zijn verplicht bewakingssystemen in te voeren om op de naleving van de krachtens de richtlijn voorgeschreven brandstofkwaliteitsnormen te kunnen toezien.

Op grond van artikel 8 van Richtlijn 98/70/EG dient de Commissie jaarlijks een verslag te publiceren over de brandstofkwaliteit in de lidstaten. In dit negende verslag van de Commissie wordt een overzicht gegeven van de door de lidstaten verstrekte informatie over de kwaliteit van benzine en diesel, alsmede over de totale hoeveelheden brandstof die in 2010 zijn verkocht. Alle lidstaten hebben voor 2010 een volledig verslag ingediend. Sommige lidstaten hebben hun verslag na de vereiste datum van 30 juni ingediend.

In 2010 werden iets minder verslagen tijdig ingediend dan in 2009: 17 lidstaten dienden hun verslag binnen de termijn in, van de overige 10 verslagen kwamen er 5 pas 3 of meer maanden na de termijn binnen.

Uit het toezicht op de brandstofkwaliteit in 2010 blijkt dat over het geheel genomen aan de in Richtlijn 98/70/EG neergelegde specificaties voor benzine en dieselbrandstof wordt voldaan en dat er weinig overschrijdingen zijn vastgesteld. Voor benzine waren de belangrijkste parameters waarvoor overschrijdingen werden vastgesteld, het research/motoroctaangetal (RON/MON)², de dampspanning³ in de zomer, het distillatieverdampingspunt bij 100/150°C⁴

¹ Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad, PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58.

² Het researchoctaangetal (RON) is een kwantitatieve maat voor de maximale compressieverhouding waarbij benzine in een motor kan worden gebruikt zonder dat een deel van het mengsel in de motor

en het maximumzwavelgehalte. Voor diesel waren de belangrijkste parameters waarvoor overschrijdingen werden vastgesteld, het zwavelgehalte, het distillatiepunt van 95% en het cetaangetal.

Aangezien overschrijdingen relatief zeldzaam zijn en de meeste lidstaten actie ondernemen om niet-conforme brandstof uit de verkoop te halen, is de Commissie niet op de hoogte van negatieve effecten op emissies van voertuigen of op het functioneren van motoren. De Commissie blijft er echter bij de lidstaten op aandringen dat zij zorgen voor volledige naleving van de eisen zodat er zich ook in de toekomst geen problemen op dit vlak voordoen.

Een laag zwavelgehalte draagt bij tot de vermindering van de luchtverontreiniging en de invoering van nieuwe technologie voor motoren. Op 1 januari 2009 trad een nieuwe specificatie in werking voor motorbrandstoffen voor auto's waardoor het zwavelgehalte van alle motorbrandstoffen voor auto's in de EU wordt beperkt tot 10 ppm (zwavelvrije brandstof). Dit is het tweede rapportagejaar na de inwerkingtreding van deze specificatie en het gemiddelde zwavelgehalte lag ook in 2010 onder dit niveau, zoals blijkt uit tabel 1.

Tabel 1: Jaarlijkse trend van het gemiddelde zwavelgehalte van benzine en diesel

EU	Gemiddeld zwavelgehalte, ppm*								
	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2008***	2009***	2010
<i>Benzine</i>	51	37	38	19	18	18	14	6	6
<i>Diesel</i>	169	125	113	25	22	23	18	8	7,5

* Zonder Frankrijk, dat voor de jaren 2003-2005 geen verslag heeft ingediend.

** Zonder Malta, dat voor 2006 geen verslag heeft ingediend.

*** Zonder Luxemburg dat voor 2007 en 2008 geen en voor 2009 slechts een gedeeltelijk verslag heeft ingediend.

Tussen de systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit van de lidstaten bestaan nog aanzienlijke verschillen maar de eisen van de richtlijn zullen naar verwachting tot grotere homogeniteit en betere kwaliteit van de verslaglegging leiden.

2. INLEIDING

De specificaties voor in de Europese Unie verkochte benzine en dieselbrandstof zijn neergelegd in Richtlijn 98/70/EG. De richtlijn bepaalt dat de lidstaten overzichtsverslagen moeten indienen over de kwaliteit van de op hun grondgebied verkochte brandstoffen. Sedert 2004 moeten de lidstaten verslag uitbrengen over hun toezichtactiviteiten overeenkomstig de

spontaan ontbrandt. Zelfontbranding leidt tot overmatig brandstofverbruik en tot een verhoogde uitstoot van vluchtige organische stoffen en koolmonoxide.

³ De dampspanning is een maat voor de vluchtigheid van de brandstof. Het gereguleerde aspect heeft betrekking op zomerse omstandigheden omdat de temperaturen in dat jaargetijde kunnen leiden tot hoge emissies van vluchtige organische stoffen, die precursoren zijn van ozon in de onderste laag van de atmosfeer. Overschrijding leidt tot een verhoogde uitstoot van vluchtige organische stoffen.

⁴ De distillatieparameter geeft de verhouding aan tussen de hoeveelheid brandstof die verdampt bij 100°C resp. 150°C. Deze verhouding bepaalt het maximumgehalte aan lichtere componenten in het benzinemengsel. Overschrijding kan leiden tot dampbelvorming en slechtere rijeigenschappen.

Europese norm EN 14274⁵ of een ander, even betrouwbaar systeem. Op grond van artikel 8 van Richtlijn 98/70/EG, als gewijzigd bij artikel 1, lid 5, van Richtlijn 2003/17/EG, dient de Commissie de door de lidstaten medegedeelde resultaten van de bewaking van de brandstofkwaliteit beschikbaar te stellen. Ingevolge deze bepaling wordt in dit negende verslag van de Commissie een beknopt overzicht gegeven van de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en de daarvan verkochte hoeveelheden in de EU in 2010. De verslagen over de vorige jaren zijn te vinden op de desbetreffende webpagina⁶ van de Commissie.

3. NATIONALE SYSTEMEN VOOR TOEZICHT

Dankzij Beschikking 2002/159/EG van de Commissie en Europese Norm EN 14274 is de informatie bruikbaar en de analyse van EU-trends van het brandstofverbruik gemakkelijker geworden. De kwaliteit van het beoordelingssysteem, de conformiteit met de grenswaarden en de in de verslagen verstrekte informatie worden steeds beter. Er zijn echter nog een paar belangrijke gebieden die nog voor verbetering vatbaar zijn.

De lidstaten worden aangemoedigd de termijn voor het indienen van verslagen in acht te nemen.

Een aantal lidstaten neemt onvoldoende monsters voor alle brandstoffen of onvoldoende monsters in de tankstations (in vergelijking met raffinaderijen/opslagplaatsen) en voldoet derhalve niet aan de eisen van EN 14274⁷, zie figuur 4.

Wanneer de lidstaten hun eigen nationale systeem gebruiken, moet dit volledig worden beschreven om te kunnen controleren of het aan de Europese norm voldoet. Uit deze beschrijving moet blijken dat de statistische betrouwbaarheid van het monitoringsysteem vergelijkbaar is met EN 14274.

De verslagen van de lidstaten worden naar gelang van het seizoen beoordeeld om de vergelijkbaarheid van de rapportage in de EU te garanderen. Indien een lidstaat een van het voorschrift afwijkend seizoen kiest, moet passende informatie worden opgenomen in de nationale bijlage van het verslag over het toezicht op de brandstofkwaliteit.

4. RAPPORTAGE OVER 2010

4.1 Brandstofsoorten en -hoeveelheden

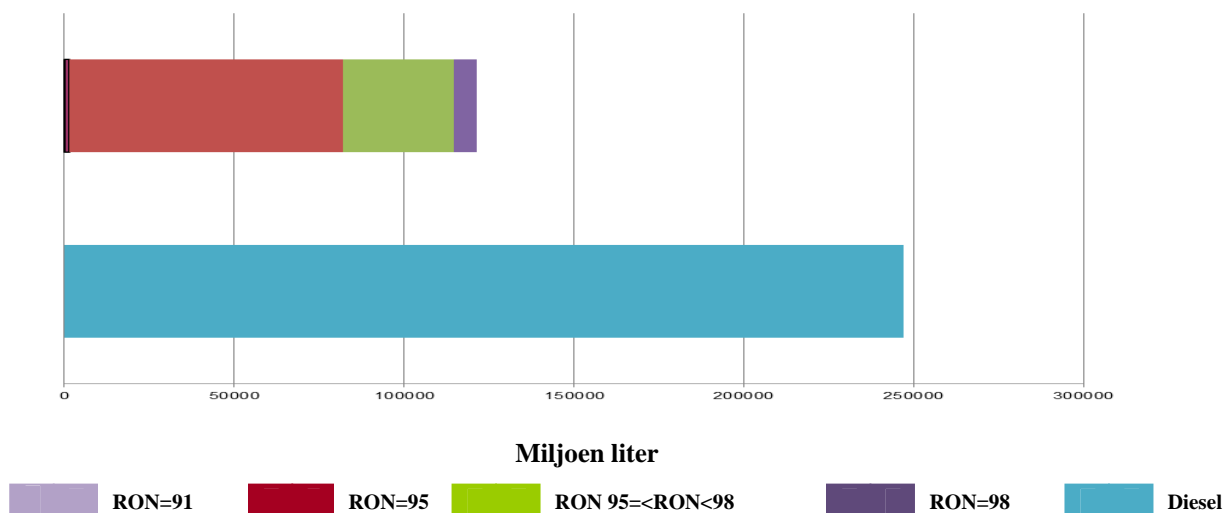
In tegenstelling tot eerdere jaren hebben de in 2009 ingevoerde nieuwe grenswaarden voor het zwavelgehalte van maximaal 10 ppm voor alle brandstoffen voor wegvoertuigen de overgang van RON 95 (<50 mg/kg) naar RON 95 (<10 mg/kg)-benzine versneld. Wat het octaangetal betreft, werd in 2010 vooral benzine met researchoctaangetal 95 verkocht (67% van het totaal). Van de overige brandstofverkoop was 27% 95=<RON<98, ca. 5% RON 98 en 1% RON 91.

⁵ EN 14274:2003 - Brandstoffen voor wegvoertuigen – Beoordeling van de kwaliteit van benzine en diesel – Systeem voor periodiek kwaliteitsonderzoek (FQMS).

⁶ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>.

⁷ Zie deel 5 voor details.

Figuur 1: Brandstofverkoop in de EU in 2010 per brandstofsoort (in %)



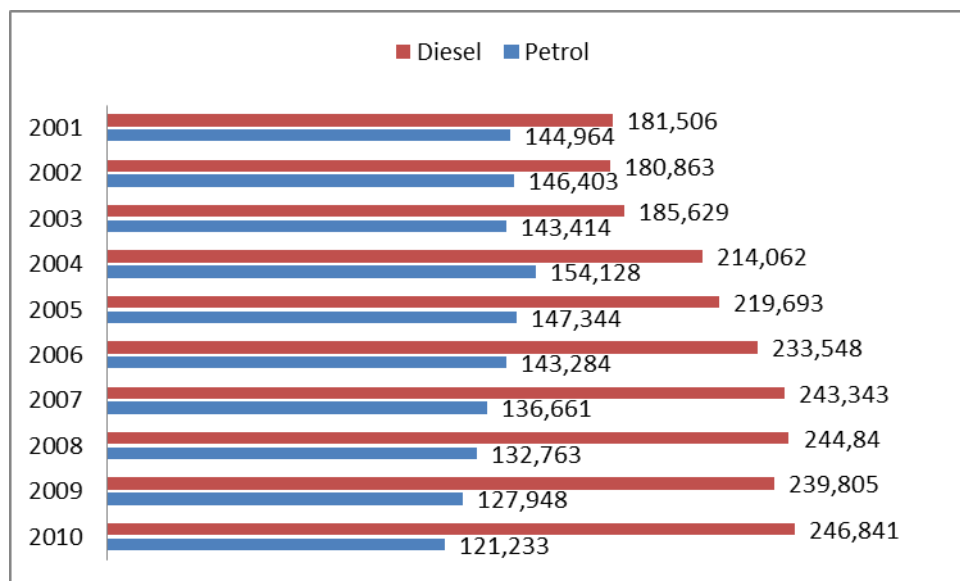
Tabel 2: Overzicht naar brandstofsoort in 2010

Brandstofsoort	Miljoen liter	EU-marktaandeel
Ongelode benzine min. RON=91	1.618	1%
Ongelode benzine min. RON=91	80.308	67%
Ongelode benzine 95≤RON<98	32.898	27%
Ongelode benzine RON≥98	6.409	5%
Totaal benzine	121.233	100,0%
Diesel (<10 ppm S)	246.841	100,0%
Totaal diesel	246.841	100,0%

Ontwikkeling van de brandstofverkoop in de EU

Figuur 2 toont de ontwikkeling van de brandstofconsumptie in de EU in de laatste 10 jaar en toont een duidelijke toename van de consumptie van diesel ten opzichte van benzine.

Figuur 2: Ontwikkeling van de brandstofconsumptie in de EU



Miljoen liter

Zonder Frankrijk, dat voor 2003-2005 geen verslag heeft ingediend; zonder Luxemburg dat voor 2007-2009 geen verslag heeft ingediend en zonder Malta dat in 2006 en 2009 geen verslag heeft ingediend.

EU27 Brandstofverkoop per soort

Tabel 3 toont de brandstofconsumptie per soort per lidstaat in 2010.

Tabel 3: Brandstofconsumptie per soort per lidstaat

Brandstofsoort	Benzineverkoop (miljoen liter)				Dieselverkoop (miljoen liter)	
	min. RON = 91	min. RON = 95	95 ≤ RON < 98	RON ≥ 98	Totaal benzine	Totaal diesel
Oostenrijk	150	-	2.251	64	2.465	7.437
België	-	1.251	-	363	1.614	7.733
Bulgarije	-	847	-	-	847	2.168
Cyprus	-	479	-	47	526	428
Tsjechië	5	-	2.459	49	2.513	4.637
Denemarken	517	1.570	-	3	2.090	3.101
Estland	-	-	338	33	371	572
Finland	-	2.075	162	-	2.237	2.790
Frankrijk	-	8.677	-	2.202	10.879	39.749
Duitsland	943	-	24.901	740	26.584	38.356
Griekenland	-	4.634	220	153	5.007	2.977
Hongarije	-	1.743	-	47	1.790	3.274
Ierland	-	1.974	-	-	1.974	2.672
Italië	-	11.678	-	-	11.678	30.238
Letland	-	-	347	29	376	801

Litouwen	-	385	-	9	394	1.190
Luxemburg	1	373	-	92	466	1.894
Malta	-	-	91	10	101	120
Nederland	-	5.496	-	75	5.571	7.634
Polen	-	5.138	-	513	5.651	13.896
Portugal	-	-	1.03	187	1.890	5.898
Roemenië	-	-	1.274	793	2.067	4.997
Slowakije	-	781	-	19	800	1.281
Slovenië	-	-	660	79	739	1.419
Spanje	-	6.908	-	766	7.674	31.540
Zweden	-	4.394	-	138	4.532	5.164
VK	-	19.444	953	-	20.397	24.875

Tabel 3 toont het volume van de brandstofverkoop per lidstaat per soort. Er kunnen bepaalde algemene tendensen worden waargenomen:

- Diesel domineert de markt in op twee na alle lidstaten.
- België is het meest afhankelijk van diesel die met een marktaandeel van 82,7% - het grootste aandeel van alle lidstaten – de brandstofverkoop domineert.
- De grootste hoeveelheid brandstof werd in 2010 in Duitsland verkocht en vertegenwoordigde 17,6% van de totale EU-brandstofverkoop (21,9% van alle benzine en 15,5% van alle diesel). Op de tweede plaats stond Frankrijk met 13,8% van de EU-brandstofverkoop (9,0% van alle benzine en 16,1% van alle diesel). Het Verenigd Koninkrijk verkocht in totaal 12,3% van alle brandstof (16,8% van alle benzine en 10,1% van alle diesel).

Net als in 2001-2009 was de totale brandstofverkoop in 2010 het hoogst in Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

Sedert 2001 is er in de EU als geheel meer uniformiteit wat betreft de beschikbare brandstofsoorten. Het onderscheid tussen de soorten benzine is voornamelijk het gevolg van het verschil in octaangetal (RON-categorie). In 2010 gaven slechts zes lidstaten drie verkrijgbare benzinesoorten op terwijl de overige lidstaten twee verkrijgbare benzinesoorten opgaven (geen enkele lidstaat verklaarde te beschikken over slechts één benzinesoort).

Vóór 2009 waren er slechts twee soorten diesel beschikbaar voor wegvoertuigen: laagzwavelige en zwavelvrije (met concentraties van minder dan 10 ppm zwavel). Zoals blijkt uit de gegevens voor 2010 zijn alle lidstaten geheel volgens de verwachting binnen de termijn voor de nieuwe verplichte limiet van het zwavelgehalte overgestapt op 100% zwavelvrije diesel. Hierdoor is het aantal dieselsoorten tot één teruggebracht.

5. BEMONSTERING EN RAPPORTAGE

EN 14274 bevat gedetailleerde eisen betreffende het aantal monsters en de plaats van de bemonstering en over de rapportage daarover in de verslagen van de lidstaten over de brandstofkwaliteit. In EN 14274 zijn een aantal factoren genoemd die in aanmerking moeten

worden genomen bij de beoordeling van de bemonsteringsmethode. Dit zijn ondermeer het aantal raffinaderijen dat de markt voorziet, het aantal beschikbare brandstofsoorten en het aantal ingevoerde brandstofsoorten en hun herkomst. De norm schrijft het minimumaantal monsters per brandstofsoort voor zowel de winter- als de zomerperiode voor. In het verleden heerste er bij de lidstaten een bepaalde onzekerheid over de bemonsteringsvoorschriften maar het aantal bemonsteringen en de differentiëring van de rapportage in zomer- en winterperiodes is de laatste jaren verbeterd.

Tabel 4 geeft een overzicht van de bemonstering en rapportage in de afzonderlijke lidstaten in 2010. Het totaal vereiste minimumaantal monsters wordt berekend wanneer de lidstaat het in EN 14274 beschreven statistisch model heeft gebruikt aangezien de norm voor ieder model een minimumaantal monsters vaststelt⁸. De tabel geeft ook een overzicht van het totaal aantal genomen monsters bij de tankstations. Niet alle lidstaten hebben dit overzicht over 2010 gegeven (Zweden, het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Duitsland en Letland). EN 14274 stelt dat het gevraagde minimumaantal monsters aan tankstations moet worden genomen, waarbij tankstations worden gedefinieerd als "locaties, al dan niet onder de detailhandel vallend, waar brandstof voor de aandrijving van wegvoertuigen wordt getankt". Daarom moeten alle in distributieterminals of raffinaderijen genomen monsters bij de monsters van de tankstations worden opgeteld om te voldoen aan de minimale bemonsteringsvoorschriften.

Wanneer een lidstaat zijn verslag met behulp van een "nationaal systeem voor toezicht"⁹ opstelt, wordt op basis van de grootte van het land en andere verschaft informatie getoetst of is voldaan aan de eis ten aanzien van het minimumaantal bemonsteringen. Wanneer de bemonsteringslocatie bekend is, kan worden bepaald of de hoeveelheid monsters voldoet aan EN 14274.

Zeven lidstaten (die een op EN 14274 gebaseerd systeem of een nationaal systeem voor toezicht gebruiken) hebben niet volledig aan de eisen van de norm voldaan. Dit was te wijten aan de bemonsteringslocatie of aan het aantal genomen monsters. Deze problemen hebben echter geen gevolgen voor de effectiviteit en geloofwaardigheid van de bij de Commissie ingediende verslagen.

De Commissie zoekt momenteel samen met de lidstaten uit wat de redenen voor deze afwijkingen zijn en garandeert dat deze situatie in de toekomst zal verbeteren.

⁸ EN 14274 stelt het minimum aantal monsters vast voor elke brandstofsoort (afhankelijk van het statistisch model dat is gebruikt en het aandeel in de verkoop). De norm specificeert het minimumaantal monsters dat per brandstofsoort moet worden genomen.

Model	Monsters per brandstofsoort en per winter- en zomerperiode*	
	Klein land	Groot land
EN 14274 Statistisch Model A	50	100
EN 14274 Statistisch Model B	100	200
EN 14274 Statistisch Model C	50	-
Nationaal systeem	-	-

*De jaarlijkse bemonsteringsvoorschriften zijn dus het dubbele van de in de tabel opgevoerde waarden per brandstofsoort.

⁹ "Nationale systemen voor toezicht" zijn toegestaan door de richtlijn op voorwaarde dat hun resultaten even betrouwbaar zijn als EN 14274.

Tabel 4 geeft een overzicht van het vereiste minimumaantal monster dat bij tankstations moet worden genomen, opdat de lidstaat kan aantonen dat hij aan de richtlijn heeft voldaan.

Tabel 4: Overzicht van de bemonstering en rapportage van de lidstaten met betrekking tot de eisen van Richtlijn 98/70/EG en de Europese norm EN 14274

Lidstaat		FQMS model (1)	Grote (2)	Geschieden S&W? (3)	Monsters per soort per periode (4)	Totaal vereiste monsters (5)		Genomen monsters (6)		Bij tankstations genomen monsters (7)	
						Benzine	Diesel	Benzine	Diesel	Benzine	Diesel
Oostenrijk	AT	C	S	✓	50	102	100	203	100	203	100
België	BE	N	S	✓	100	400	200	2133	4985	2133	4958
Bulgarije	BG	B	S	✓	100	200	200	427	468	418	456
Cyprus	CY	C	S	✓	50	100	100	293	167	149	167
Tsjechië	CZ	C	S	✓	50	101	100	747	877	747	877
Denemarken	DK	N	S	✓	50	201	100	42	22	42	22
Estland	EE	C	S	✓	50	103	100	350	200	350	200
Finland	FI	A	S	✓	50	103	100	185	162	140	117
Frankrijk	FR	B	L	✓	200	416	400	827	395	827	395
Duitsland	DE	N	L	✓	200	405	400	417	305	-	-
Griekenland	EL	A	S	✓	50	105	100	250	120	29	17
Hongarije	HU	C	S	✓	50	101	100	120	120	120	120
Ierland	IE	C	S	✓	50	100	100	144	126	92	92
Italië	IT	A	L	✓	100	200	200	200	200	100	100
Letland	LV	N	S	✓	100	400	200	438	674	-	-
Litouwen	LT	C	S	✓	50	101	100	101	100	97	95
Luxemburg	LU	C	S	✓	50	104	100	47	75	43	71
Malta	MT	N	S	✓	100	209	200	49	43	39	30
Nederland	NL	A	S	✓	50	100	100	100	100	100	100
Polen	PL	B	L	✓	200	408	400	291	229	291	229
Portugal	PT	N	S	✓	100	209	200	236	118	200	100
Roemenië	RO	B	S	✓	100	400	200	360	210	360	210
Slowakije	SK	C	S	✓	50	101	100	168	137	168	137
Slovenië	SI	C	S	✓	50	103	100	149	181	145	115
Spanje	ES	N	L	✓	200	409	400	520	264	-	-
Zweden	SE	N	S	✓	100	203	200	553	620	-	-
VK	VK	N	L	✓	200	404	400	2195	2428	-	-

6. NALEVING VAN RICHTLIJN 98/70/EG IN 2010

6.1 Benzine

In 2010 hebben de meeste lidstaten volledige informatie verschaft over de inachtneming van de bemonsteringseisen voor benzine. Om te beoordelen of aan de eisen is voldaan, moet bekend zijn welke testmethode is gebruikt voor het testen van een aantal parameters (omdat de reproduceerbaarheid en de tolerantiedrempels per testmethode verschillen). De lidstaten kunnen deze informatie op het rapportageformulier mededelen. Dit is weliswaar geen verplicht onderdeel van de rapportage maar het is wel cruciaal om het conformiteitsniveau te bepalen. In 2010 zijn 11.531 monsters genomen voor benzine en 13.391 voor diesel.

In de EU zijn in 2010 bij de volgende parameters de meeste afwijkingen van de specificaties vastgesteld:

- In 2010 werd de dampspanning in de zomer 215 keer overschreden, d.w.z. bij 1,85% van alle monsters. Veel van deze overschrijdingen blijken echter op te treden in de overgangperiodes wanneer de leveranciers overgaan van brandstoffen zomerspecificaties of brandstoffen met winterspecificaties en omgekeerd.
- De RON/MON-specificaties werden in 2010 bij 59 monsters niet nageleefd, d.w.z. bij 0,5 % van alle monsters.
- Het maximale zwavelgehalte van 10 ppm werd bij 34 monsters overschreden ofwel bij 0,29% van alle monsters en de hoogste bemonsteringswaarde was 45,9 mg/kg. Het gemiddelde zwavelgehalte voor alle lidstaten blijft met 5,8 ppm echter onder de verplichte grenswaarde van 10 ppm.

Nederland heeft geen volledige informatie verstrekt over de monsters die niet aan de tolerantiegrenzen voldeden en Duitsland kon geen informatie geven over een aantal afwijkingen voor RON 91-benzine.

6.2 Diesel

In 2010 hebben slechts twee lidstaten geen informatie verstrekt over monsters die niet voldeden aan de specificatie voor diesel (Letland en Nederland, waar telkens ten minste een monster de tolerantiegrenzen overschreed). Van de vijf parameters die in 2010 zijn getest, waren de volgende niet conform aan de specificatie:

- Hoewel het gemiddelde zwavelgehalte in de EU met 6,5 ppm onder de verplichte grenswaarde van 10 ppm bleef, werd bij 169 monsters (d.w.z. 1,26% van alle monsters) een overschrijding van de grenswaarde vastgesteld met extreme waarden van
 - 500 mg/kg in Bulgarije (waar de leverancier voor het niet-conforme brandstofmonster een boete kreeg);
 - 455 mg/kg in Polen bij een of meer monsters. In dat land werd de brandstof met het extreem hoge zwavelgehalte uit de handel genomen. De Poolse autoriteiten hebben ook het bureau voor belasting- en douanetoezicht en de milieu-inspectie van de non-conformiteit in kennis gesteld;
 - 294 mg/kg in Roemenië (geen informatie ontvangen over genomen maatregelen) en

- 94,2 mg/kg in Cyprus waar werd vastgesteld dat de brandstof in het tankstation was verontreinigd doordat de autodiesel was gemengd met stookolie. Het tankstation wordt strafrechtelijk vervolgd.
- In 2010 zijn bij 38 monsters de distillatiegrenzen overschreden.
- Bij vier monsters is een afwijking van het cetaangetal vastgesteld.

6.3 Samenvatting

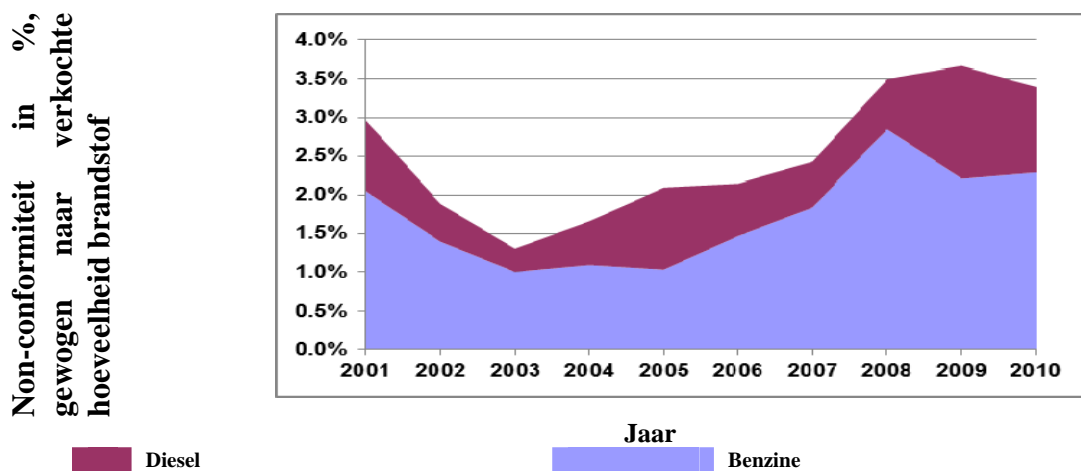
Tabel 5 geeft een overzicht van de naleving door de lidstaten van Richtlijn 98/70/EG voor het verslagjaar 2010, op basis van de resultaten van de analyse van de monsters afgezet tegen de tolerantiegrenzen alsook op basis van vorm en inhoud van de rapportage. Eén van de wijzigingen in Richtlijn 98/70/EG (zie Richtlijn 2003/17/EG) bestond uit de invoering van een artikel waarin het volgende is bepaald: "De lidstaten stellen de sancties vast die van toepassing zijn bij inbreuken op de nationale voorschriften die uit hoofde van deze richtlijn worden vastgesteld. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn."

Sommige lidstaten hebben informatie verschaft over de corrigerende maatregelen van hun nationale autoriteiten en de opgelegde sancties voor niet-conforme monsters.

In 2010 zijn in totaal 11.531 benzinemonsters getest. Daarvan hebben er 411 de grenswaarden voor een of meer parameters overschreden, hetgeen overeenkomt met een non-conformiteit van 3,6%. Van de 13.391 dieselmonsters, waarbij de vijf verplichte parameters werden getest, voldeden er 211 niet aan de grenswaarden, dit komt overeen met 1,6 % van alle gerapporteerde monsters.

Het percentage dat niet aan de specificatie voldeed, is afhankelijk van het aantal genomen monsters, dat wederom in elke lidstaat zou moeten afhangen van de verkochte hoeveelheid brandstof en de toeleveringsbronnen. Aangezien er lidstaten zijn waar het nationale systeem voor toezicht niet overeenkomt met EN 14274, moet echter ook rekening worden gehouden met de non-conformiteit binnen de Unie, gewogen naar hoeveelheid en aantal monsters. In figuur 3 is het percentage niet-conforme monsters weergegeven, gewogen naar verkoopshoeveelheid en aantal, dat tot 2010 een stijgende tendens vertoont.

Figuur 3: Ontwikkeling van de totale grenswaardeoverschrijdingen voor benzine en diesel



*Zonder Frankrijk, dat voor 2003-2005 geen verslag heeft ingediend. Zonder Luxemburg dat voor 2007-2009 geen verslag heeft ingediend en zonder Malta dat in 2006 en 2009 geen verslag heeft ingediend.

Tabel 5: Overzicht van de naleving van Richtlijn 98/70/EG door de lidstaten voor het verslagjaar 2010

Lid- staat	Non-conformiteit met de grenswaarden niet conforme monsters (NC)/totaal (1)				Onvolledige rapportage niet gemeten parameters (NGP)/totaal (2)				Late rapportage (3) (maanden)
	Benzine		Diesel		Benzine		Diesel		
	NC	Totaal	NC	Totaal	NGP	Totaal	NGP	Totaal	
AT	6	203	3	100	0	18	0	5	<1
BE	103	2133	79	4985	0	18	0	5	Op tijd
BG	39	427	56	468	3	18	0	5	Op tijd
CY	41	293	1	167	0	18	0	5	<1
CZ	>61	747	29	877	0	18	0	5	Op tijd
DK	0	42	0	22	0	18	0	5	Op tijd
EE	17	350	3	200	0	18	0	5	Op tijd
FI	0	185	1	162	0	18	0	5	Op tijd
FR	56	827	10	395	0	18	1	5	Op tijd
DE	>7	417	1	305	0	18	0	5	<4
EL	0	250	0	120	0	18	0	5	<1
HU	0	120	0	120	0	18	0	5	Op tijd
IE	15	144	1	126	0	18	0	5	Op tijd
IT	2	200	0	200	1	18	0	5	<1
LV	0	438	0	674	0	18	0	5	Op tijd
LT	0	101	>1	100	0	18	0	5	Op tijd
LU	7	47	0	75	1	18	0	5	<1
MT	2	49	3	43	0	18	0	5	Op tijd
NL	>2	100	>1	100	0	18	0	5	<5
PL	15	291	3	229	0	18	0	5	Op tijd
PT	29	236	8	118	0	18	0	5	<1
RO	>5	360	11	210	0	18	0	5	<1
SK	0	168	7	137	0	18	0	5	Op tijd
SI	0	149	0	181	0	18	0	5	Op tijd
ES	6	520	0	264	0	18	0	5	<2
SE	0	553	0	620	6	18	0	5	Op tijd

Lid- staat	Non-conformiteit met de grenswaarden niet conforme monsters (NC)/totaal				Onvolledige rapportage niet gemeten parameters (NGP)/totaal				Late rapportage (3)
	(1)				(2)				
	Benzine		Diesel		Benzine		Diesel		
	NC	Totaal	NC	Totaal	NGP	Totaal	NGP	Totaal	(maanden)
VK	5	2195	0	2428	2	18	0	5	Op tijd
Aantal landen		18		18		5		1	10

#	Kolom	Toelichting
(1)	Non-conformiteit met de grenswaarden (betrouwbaarheidsgrens 95%)	Bij onvolledige rapportage kan niet worden nagegaan of alle monsters binnen de grenswaarden zijn gebleven. Als uit de ingediende gegevens niet kan worden afgeleid bij hoeveel monsters de grenswaarde werd overschreden, wordt met het symbool ">" aangegeven dat het vermelde aantal niet-conforme monsters een minimale waarde is en wellicht groter was.
(2)	Onvolledige rapportage	Voor sommige parameters kunnen kleinere hoeveelheden monsters worden genomen maar er alle parameters moeten wel voldoen aan de standaard testmethode, d.w.z dat voor alle parameters monsters worden genomen om de brandstofkwaliteit accuraat te kunnen beoordelen. De lidstaten moeten duidelijk aangeven waar de monsters zijn genomen en de resultaten van de bemonsteringen rapporteren.
(3)	Late rapportage	Richtlijn 98/70/EG bepaalt dat de lidstaten uiterlijk op 30 juni van elk jaar een verslag over het toezicht moeten indienen.

7. CONCLUSIES

De brandstofkwaliteit houdt in hoge mate verband met zowel de uitstoot van CO₂ als de luchtkwaliteit, en is medebepalend voor het gemak waarmee de fabrikanten de gewenste emissiegrenswaarden voor verontreinigende stoffen en broeikasgassen kunnen naleven en voor de daarmee gemoeide kosten.

Uit het toezicht op de brandstofkwaliteit in 2010 blijkt dat in het algemeen aan de specificaties voor benzine en diesel in Richtlijn 98/70/EG wordt voldaan en dat er bijzonder weinig overschrijdingen zijn vastgesteld. De geleidelijke goedkeuring van de EN 14274-norm door de lidstaten heeft ertoe geleid dat de gegevens die beschikbaar zijn voor de beoordeling van de verschillende parameters voor de kwaliteit van brandstof meer samenhang vertonen en de lidstaten proberen meer rekening te houden met de eisen inzake de verslaglegging.

Aangezien overschrijdingen relatief zeldzaam zijn en de meeste lidstaten actie ondernemen om niet-conforme brandstof uit de verkoop te halen, is de Commissie niet op de hoogte van negatieve effecten op emissies van voertuigen of op het functioneren van motoren ten gevolge van deze overschrijdingen. De Commissie blijft er echter bij de lidstaten op aandringen dat zij zorgen voor volledige naleving van de eisen zodat er zich ook in de toekomst geen problemen voordoen en dat de verslagen binnen de gestelde termijnen bij de Commissie worden ingediend.