

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 11.3.2011  
COM(2011) 113 definitief

**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:  
zesde jaarverslag  
(Verslagjaar 2007)**

# 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: zesde jaarverslag (Verslagjaar 2007)

### SAMENVATTING

Richtlijn 98/70/EG<sup>1</sup> bevat ten behoeve van de gezondheid en het milieu minimale specificaties voor brandstoffen die worden gebruikt in voertuigen met motoren met elektrische ontsteking en compressieontsteking. 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. Op grond van Richtlijn 2003/17/EG<sup>2</sup>, die Richtlijn 98/70/EG wijzigt, moet het zwavelgehalte van benzine en diesel verder worden verlaagd.

Het niet naleven van brandstofsamenstellingen kan leiden tot hogere emissies (een overmaat van zuurstofhoudende verbindingen kan bijvoorbeeld de NO<sub>x</sub>-uitstoot verhogen) en eventueel tot beschadiging van motoren en systemen voor de nabehandeling van uitlaatgassen (te veel 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 moet de Commissie jaarlijks een verslag publiceren over de brandstofkwaliteit in de lidstaten. In dit zesde verslag van de Commissie wordt een overzicht gegeven van de door de lidstaten verstrekte informatie over de kwaliteit van benzine en diesel en de daarvan verkochte hoeveelheden in 2007. Alle lidstaten behalve Luxemburg hebben een nationaal verslag over 2007 ingediend.

De kwaliteit van het bewakingssysteem van de lidstaten, de inachtneming van de grenswaarden en de informatie in de ingediende verslagen verbeteren nog steeds. De Commissie blijft de naleving van de in de richtlijn vastgelegde brandstofkwaliteitseisen controleren en indien nodig passende en evenredige maatregelen voorstellen.

Net als in 2006 zijn zwavelvrije brandstoffen<sup>3</sup> niet altijd als zodanig aangeduid aan de pomp en dit ondanks het feit dat hun aandeel en verkoophoeveelheden aanzienlijk blijven toenemen. Sommige lidstaten hebben nog steeds grote problemen met het op tijd inleveren van de

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Richtlijn 2003/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 maart 2003 tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof, PB L 76 van 22.3.2003, blz. 10.

<sup>3</sup> De term "zwavelvrij" komt overeen met een zwavelgehalte van <10 ppm.

verslagen. In vergelijking met vorig jaar is de situatie met de zeer late verslagen nog slechter geworden. Ierland, Italië en Nederland hebben hun verslag meer dan 3 maanden te laat ingediend en het VK en Malta meer dan 7 maanden te laat. Luxemburg heeft helemaal geen verslag over 2007 ingediend.

Uit het toezicht op de brandstofkwaliteit in 2007 blijkt dat over het geheel genomen aan de in Richtlijn 98/70/EG neergelegde specificaties voor benzine en dieselbrandstof wordt voldaan en dat er ook nu weer weinig overschrijdingen zijn vastgesteld. Voor benzine waren de belangrijkste parameters waarvoor overschrijdingen werden vastgesteld, het research/motoroctaangetal (RON/MON)<sup>4</sup>, de dampspanning in de zomer<sup>5</sup> en het distillatiepunt/verdamping bij 100/150°C<sup>6</sup>. Voor diesel waren de belangrijkste parameters waarvoor overschrijdingen werden vastgesteld, het zwavelgehalte en het distillatiepunt van 95%.

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. Nadere gegevens over de actie die door de lidstaten is ondernomen zijn, voor zover voorhanden, opgenomen in de afzonderlijke hoofdstukken per land in het uitgebreide verslag over 2007<sup>7</sup>. De Commissie blijft de naleving van de in de richtlijn vastgelegde brandstofkwaliteitseisen controleren.

Een lager zwavelgehalte draagt bij tot de vermindering van de luchtverontreiniging en de invoering van nieuwe technologie voor motoren. Zoals blijkt uit tabel 1, lag het gemiddelde zwavelgehalte in 2007 een stuk lager dan de voor 2004 gerapporteerd waarde maar is het sinds 2005 niet meer veel gedaald. Het percentage zwavelvrije en laagzwavelige brandstoffen<sup>8</sup> is tussen 2001 en 2005 toegenomen, toen alle brandstoffen laagzwavelig moesten zijn en zwavelvrije brandstoffen in alle lidstaten op de markt moesten worden gebracht.

---

<sup>4</sup> 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 spontaan ontbrandt. Zelfontbranding leidt tot overmatig brandstofverbruik en tot een verhoogde uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) en koolmonoxide.

<sup>5</sup> 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 VOS, die precursoren zijn van ozon in de onderste laag van de atmosfeer. Overschrijding leidt tot een verhoogde VOS-uitstoot.

<sup>6</sup> 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.

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

<sup>8</sup> De term "laagzwavelig" stemt overeen met een zwavelgehalte van < 50 ppm.

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

EU	Gemiddeld zwavelgehalte, ppm							EU-15	EU-12
	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2007** *	2007
<i>Brandstof /Jaar</i>									
<i>Benzine</i>	68	51	37	38	19	18	18	18	18
<i>Diesel</i>	223	169	125	113	25	22	23	23	24

\* Zonder Frankrijk, dat voor de jaren 2003-2005 geen verslag heeft ingediend. De nieuwe EU-10-lidstaten zijn in 2004 toetreden.

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

\*\*\* Zonder Luxemburg, dat voor 2007 geen verslag heeft ingediend.

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

## 2. INLEIDING

De specificaties voor in de Europese Unie verkochte benzine en diesel zijn vastgesteld in de bijlagen van Richtlijn 98/70/EG. Met ingang van 1 januari 2005 geldt er nog slechts één reeks brandstofsificaties. De richtlijn bepaalt dat de lidstaten overzichtsverslagen moeten indienen over de kwaliteit van de op hun grondgebied verkochte brandstoffen. Met ingang van 2004 moeten de lidstaten verslag uitbrengen over hun toezichtactiviteiten overeenkomstig de Europese norm EN 14274<sup>9</sup> of een ander, even betrouwbaar systeem. Op grond van artikel 8 van Richtlijn 98/70/EG, als gewijzigd bij artikel 1, punt 5, van Richtlijn 2003/17/EG, moet de Commissie de door de lidstaten medegedeelde resultaten van de bewaking van de brandstofkwaliteit beschikbaar stellen. Ingevolge deze bepaling wordt in dit zesde verslag van de Commissie een beknopt overzicht gegeven van de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en de daarvan verkochte hoeveelheden in de EU in 2007. De verslagen over de vorige jaren zijn te vinden op de desbetreffende webpagina van de Commissie<sup>10</sup>.

## 3. NATIONALE SYSTEMEN VOOR TOEZICHT OP DE BRANDSTOFKwaliteit

Dankzij de aanpassingen van het in Besluit 2002/159/EG van de Commissie en de Europese Norm 14274: 2003 vastgestelde rapportageformaat, vastgelegd in het Excel-rapportagemodel, is de informatie bruikbaar en de analyse van EU-trends gemakkelijker geworden. In de meeste gevallen worden de kwaliteit van het beoordelingssysteem, de conformiteit met de grenswaarden en de in de verslagen verstrekte informatie steeds beter. Er zijn echter nog een paar belangrijke gebieden die nog voor verbetering vatbaar zijn. Dit zijn:

<sup>9</sup> EN 14274:2003 – Brandstoffen voor wegvoertuigen – Beoordeling van de kwaliteit van benzine en diesel – Systeem voor periodiek kwaliteitsonderzoek (FQMS).

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

Sommige lidstaten hebben hun verslag te laat ingediend. Het VK en Malta meer dan 7 maanden te laat en Ierland, Italië en Nederland meer dan 3 maanden te laat. Zij worden aangemoedigd hun verslag op tijd in te dienen om de inspanningen van de anderen niet te ondermijnen.

Een aantal lidstaten neemt niet voldoende monsters voor alle brandstoffen of niet voldoende monsters in de tankstations (in vergelijking met raffinaderij/opslagplaats). Figuur 2 geeft een overzicht van de bemonsteringsintensiteit in de hele EU in 2007.

Wanneer de lidstaten hun eigen nationale systeem gebruiken, moet dit volledig worden beschreven. Uit deze beschrijving moet blijken dat de statistische betrouwbaarheid van het monitoringsysteem vergelijkbaar is met EN 14274:2003. Deze beschrijving is in de meeste gevallen nog *steeds niet* voorgelegd voor de monitoring voor 2004-2007. Dit moet in de toekomst wel gedaan worden.

Een lidstaat die het statistisch model C van EN 14274 gebruikt, moet deze keuze duidelijk motiveren. Een aantal lidstaten lijkt goede redenen te hebben om de modellen A of B te gebruiken.

Zwavelvrije brandstoffen moeten eenduidig gekenmerkt worden zodat de consumenten de gelegenheid hebben ze te kiezen. In sommige lidstaten wordt het zwavelgehalte niet duidelijk aangegeven aan de pomp. Rapportage hierover kan bij de auto-industrie meer vertrouwen wekken in de verkrijgbaarheid van deze zwavelvrije brandstoffen, zodat voertuigen die de voordelen daarvan ten volle benutten op grotere schaal worden geïntroduceerd.

Ook zou het zou nuttig zijn als de lidstaten die dat niet al doen, de resultaten van de analyses van het zwavelgehalte voor laagzwavelige en zwavelvrije brandstoffen bij hun rapportage afzonderlijk opvoeren, om de kwaliteit van zwavelvrije brandstoffen verder te bevestigen.

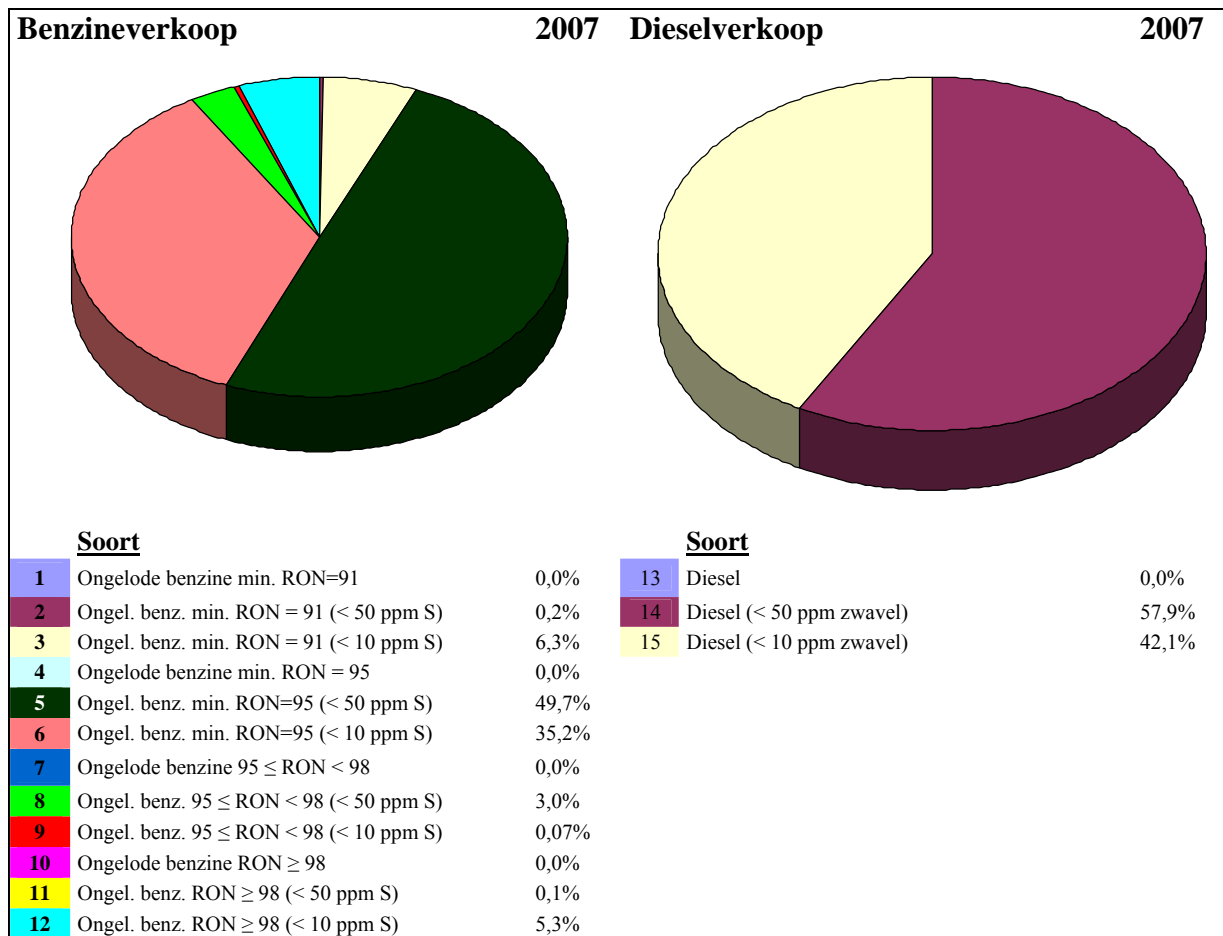
#### **4. RAPPORTAGE OVER 2007**

##### **4.1. Brandstofsoorten en -hoeveelheden**

Alle in de EU verkochte benzine en diesel is nu laagzwavelig of zwavelvrij. Van alle verkochte benzine was 53% laagzwavelig en 47% zwavelvrij. Voor de verkochte diesel waren deze percentages respectievelijk 58% en 42%.

Met de invoering van de nieuwe verplichte grenswaarde van < 50 ppm zwavel in 2005 is het aantal brandstofsoorten met verschillende researchoctaangetallen en zwavelgehalten in de EU afgenomen. In 2007 werd vooral benzine met researchoctaangetal 95 verkocht (85% van het totaal, waarvan 50% laagzwavelig en 35% zwavelvrij), zie figuur 1 en de tabel in de bijlage voor nadere bijzonderheden per lidstaat.

**Figuur 1: Brandstofverkoop in de EU in 2007 per brandstofsoort (in %)**



Net als in 2001-2006 was de totale brandstofverkoop in 2007 het hoogst in Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk (zie figuur 3). In bijna alle lidstaten werd meer diesel dan benzine verkocht; toch vertoonde het relatieve aandeel van benzine en diesel nogal wat variatie.

De verkoop in de EU-12 vertegenwoordigde 12,4% van de totale benzineverkoop en 12,6% van de totale dieselverkoop in de EU (vergeleken met respectievelijk 10,1% en 9,9% voor de EU-10 in 2006). Het aandeel van de verkoop van zwavelvrije benzine en diesel in de EU-10 (respectievelijk 49% en 49%) was hoger dan in de EU-15 (respectievelijk 46% en 41%).

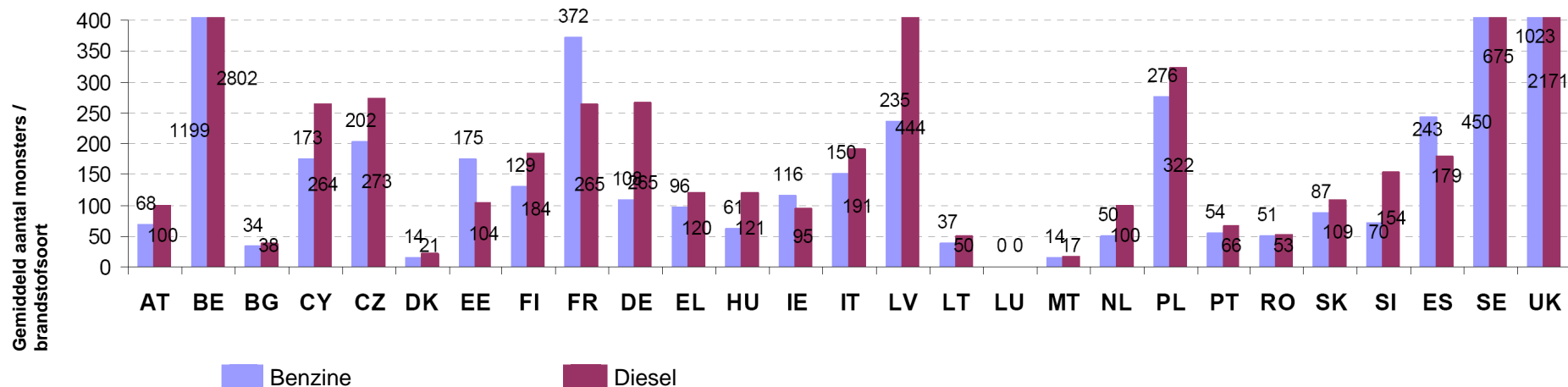
Sedert 2001 is er in de EU als geheel meer uniformiteit tot stand gekomen wat betreft het aantal beschikbare brandstofsoorten (zie figuur 4). In 2007 waren er in het algemeen 2 of 3 benzinesoorten beschikbaar in de lidstaten, die meestal van elkaar verschilden qua octaangetal (RON-categorie). In sommige gevallen gaat het echter ook om nieuwe zwavelvrije brandstofsoorten.

De lidstaten hoeven pas in 2009 volledig op zwavelvrije brandstoffen over te schakelen. Denemarken, Finland, Duitsland, Hongarije, Nederland en Zweden zijn echter al in 2007 volledig op zwavelvrije benzine en diesel overgestapt. Oostenrijk en Estland zijn volledig op zwavelvrije benzine overgestapt (zie figuren 5 en 6). In Zweden is al sinds 1999 bijna alle diesel zwavelvrij en in Duitsland is deze sinds 2003 verkrijgbaar.

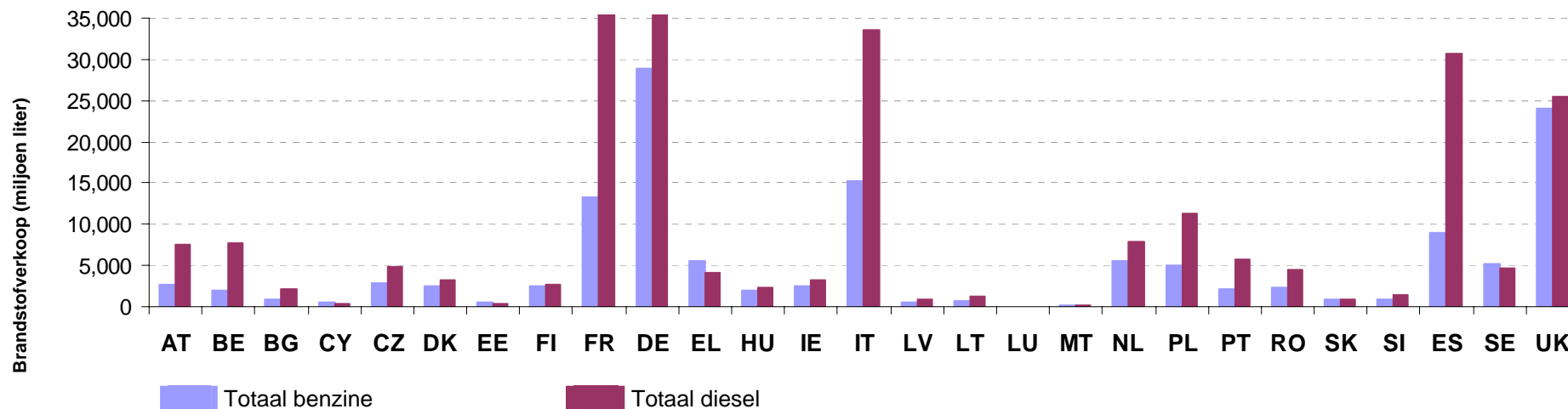
Een aantal lidstaten heeft nog steeds geen afzonderlijk verkrijgbare en als zodanig identificeerbare zwavelvrije brandstoffen op de markt gebracht. Zoals blijkt uit figuur 7 lag het gemiddelde zwavelgehalte van sommige brandstofsoorten onder de 10 ppm terwijl deze als laagzwavelig (< 50 ppm) gekenmerkt waren. Dat betekent dat de verkochte brandstof in deze landen misschien zwavelvrij is maar niet altijd als zodanig kan worden herkend. Bovendien hebben sommige lidstaten onvoldoende informatie verstrekt om te kunnen beoordelen of zwavelvrije brandstoffen “*op een verantwoord evenwichtig gespreide geografische basis*” beschikbaar zijn, zoals de richtlijn voorschrijft.



**Figuur 2: FQMS-bemonsteringsintensiteit in de EU in 2007 (gemiddeld aantal monsters per brandstofsoort)**

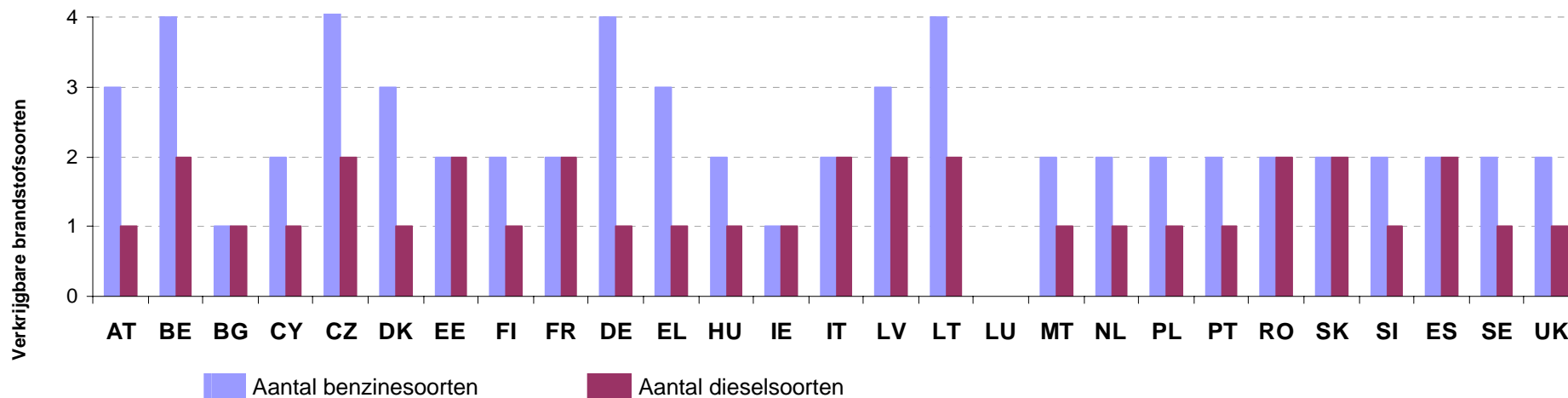


**Figuur 3: Brandstofverkoop per EU-lidstaat naar soort in 2007 (miljoen liter)**

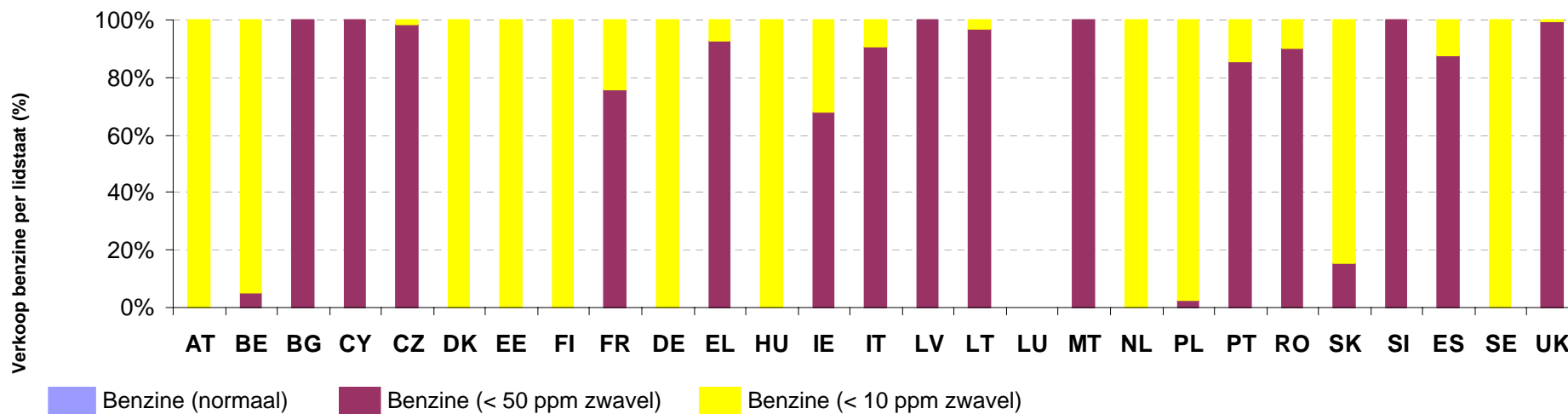


Opmerking: Exclusief Luxemburg, dat over 2007 geen verslag heeft ingediend.

**Figuur 4: Aantal verkrijgbare brandstofsoorten per lidstaat en per brandstofsoort in de EU in 2007**

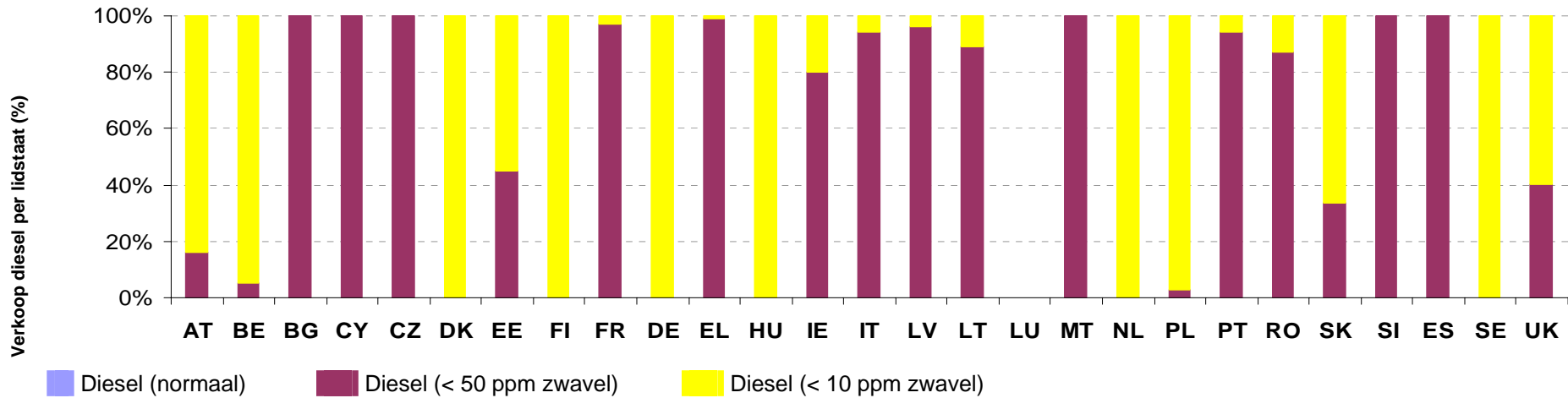


**Figuur 5: Verkoop van laagzwavelige benzinesoorten per lidstaat in de EU in 2007 (in %)**

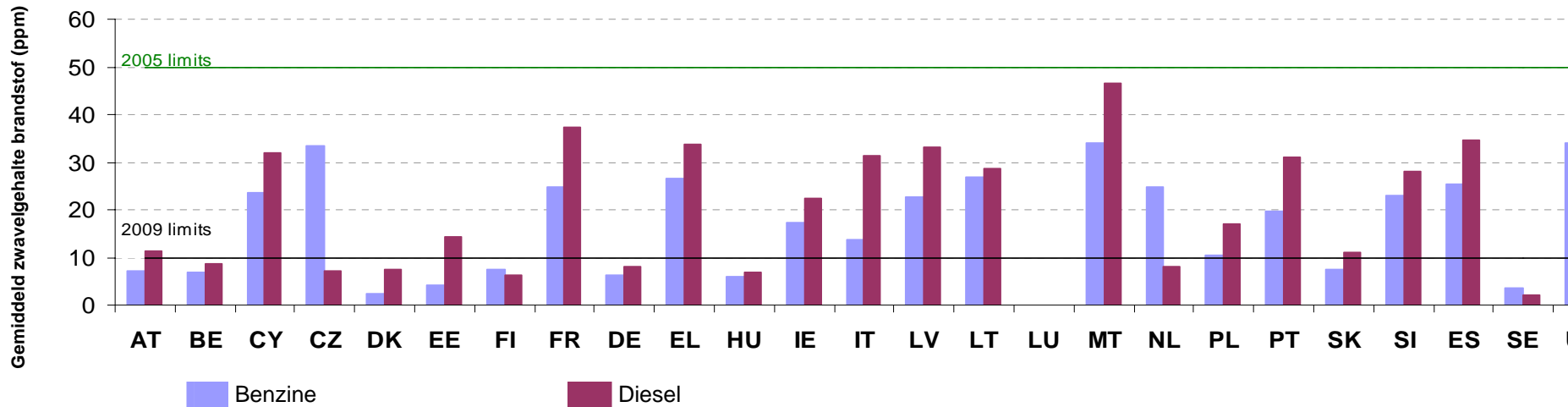


Opmerkingen: Exclusief Luxemburg, dat over 2007 geen verslag heeft ingediend.

**Figuur 6: Verkoop van laagzwavelige dieselsoorten per lidstaat in de EU in 2007 (in %)**



**Figuur 7: Gemiddeld zwavelgehalte van benzine en diesel in de EU in 2007 (in ppm)**



Opmerking: Exclusief Luxemburg, dat over 2007 geen verslag heeft ingediend.

## 4.2 Naleving van Richtlijn 98/70/EG in 2007

Tabel 2 geeft een overzicht van de naleving door de lidstaten van Richtlijn 98/70/EG in 2007. Ze toont zowel de resultaten van de analyse van de monsters afgezet tegen de grenswaarden alsook de naleving van de vorm en inhoud van de rapportage. Net als in 2001-2006 heeft een aantal lidstaten onvolledige en/of late informatie gegeven, wat van invloed is op de kwaliteit van de beoordeling van de naleving. Daarom zal de Commissie in voorkomend geval met de betreffende lidstaten samenwerken om hun rapportage te verbeteren.

Overeenkomstig artikel 9 bis zijn de lidstaten verantwoordelijk voor het vaststellen van de sancties voor inbreuken op de richtlijn. Nadere gegevens over de actie die wordt ondernomen om de voorgeschreven grenswaarden wél volledig na te leven, zijn - voorzover zij door de betrokken lidstaat zijn verstrekt - opgenomen in de afzonderlijke hoofdstukken per land van het uitgebreide verslag over 2007<sup>11</sup>.

Zeven lidstaten voldeden voor zowel benzine als diesel volledig aan de in deze richtlijn vastgestelde grenswaarden, in 2006 waren dit er acht. Voorts hebben 19 lidstaten volledig verslag uitgebracht over alle parameters die krachtens de richtlijn moeten worden bewaakt. Ingevolge de Belgische controlevoorschriften wordt in België intensiever bemonsterd dan in andere lidstaten. Indien deze waarden worden gecombineerd met de controleresultaten van de andere lidstaten, vertroebelt dit de resultaten en de tendens voor de EU als geheel. Dat is de reden waarom de Belgische overschrijdingen en monsters niet worden meegenomen in de onderstaande analyse van de overschrijdingen<sup>12</sup>.

In 2007 rapporteerden 17 lidstaten (waaronder 8 uit de EU-15) minstens één benzinemonster dat niet aan de eisen van Richtlijn 98/70/EG voldeed, in vergelijking met 16 lidstaten in 2006 (waaronder 8 uit de EU-15). De meest problematische parameters waren opnieuw het research/motoroctaangetal (RON/MON, 68 monsters), de dampspanning in de zomer (DVPE, 43 monsters) en het distillatiepunt/verdamping bij 100/150°C (14 monsters).

Dit is een toename van zowel het aantal als het percentage niet-conforme benzinemonsters in de EU-15 en EU-12-lidstaten. In de EU-15 is het percentage monsters dat de grenswaarden overschreed bijna verdubbeld van ca. 0,55% in 2006 tot 1,0% in 2007. Deze stijging is hoofdzakelijk toe te schrijven aan een toename van het aantal monsters dat de grenswaarden overschreed voor “overige parameters”<sup>13</sup>. In de EU-12 is het percentage monsters dat de grenswaarden overschreed toegenomen van ca. 2,0% in 2006 tot 3,5% in 2007, waarbij de toename voornamelijk toe te schrijven was aan overschrijdingen van de MON/RON-grenswaarden.

---

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

<sup>12</sup> Het uitgebreide monitoringverslag over 2007 bevat verschillende fouten ten aanzien van de manier waarop de aanpassing is uitgevoerd. Dat is de reden waarom het percentage monsters dat de grenswaarden overschreed in het uitgebreide verslag over 2007 en in de uitgebreide verslagen over de voorgaande jaren verkeerd is berekend. Onderstaande overschrijdingspercentages zijn een correctie t.o.v. die van het uitgebreide verslag en deze fout zal vanaf het uitgebreide verslag over 2008 worden gecorrigeerd.

<sup>13</sup> De categorie “overige parameters” omvat aromatische stoffen, zuurstofhoudende verbindingen en loodgehalte.

In 2007 rapporteerden 12 lidstaten (waaronder 4 uit de EU-15) minstens één dieselmonster dat niet aan de eisen van Richtlijn 98/70/EG voldeed, in vergelijking met 10 lidstaten in 2006 (waaronder 3 uit de EU-15). Daarbij betroffen de voornaamste punten van zorg het zwavelgehalte (28 monsters) en het distillatiepunt van 95% (11 monsters).

In de EU-15 zijn de overschrijdingen van de grenswaarden voor diesel in 2007 toegenomen. Het percentage monsters dat de grenswaarden overschreed lag echter nog onder dat van 2006. In 2005 leverde het zwavelgehalte een specifiek probleem op in de EU-10-lidstaten als gevolg van de invoering van de bindende grenswaarde (< 50 ppm) aan het begin van dat jaar. Dit probleem lijkt nu opgelost te zijn aangezien de EU-12-lidstaten het in 2006 bereikte lagere overschrijdingsniveau hebben gehandhaafd.

**Tabel 2: Overzicht van de naleving van Richtlijn 98/70/EG door de lidstaten voor het verslagjaar 2007**

Lidstaat	Niet-naleving van de grenswaarde <sup>(1)</sup> (betrouwbaarheidsgrens 95%) (niet conforme monsters/totaal)		Onvolledige rapportage (aantal niet-gemeten parameters/totaal aantal parameters)		Vertraging verslag (uiterlijk 30- 6-2008) (2)	Opmerkin gen
	Benzine	Diesel	Benzine	Diesel		
Oostenrijk		2 / 100			< 1 maand	(1)
België	39 / 4795	39 / 5604	2 / 18	1 / 4	< 2 maanden	(2) (3)
Bulgarije	8 / 34	2 / 38	5 / 18	2 / 5		(20) (21)
Cyprus	2 / 346	2 / 264	1 / 17		< 4 maanden	(10) (11)
Tsjechië	43 / 1008	7 / 545				
Denemarken					< 1 maand	
Estland	17 / 350					(12) (13)
Finland		1 / 184				(4)
Frankrijk	44 / 744					(4)
Duitsland					< 3 maanden	
Griekenland					< 1 maand	(4)
Hongarije	2 / 121					
Ierland	5 / 116				< 4 maanden	(5)
Italië	9 / 299	5 / 382	5 / 13		< 4 maanden	(6) (4)
Letland	2 / 705	1 / 888			< 1 maand	(14) (15)
Litouwen						
Luxemburg						(24)
Malta	3 / 28	3 / 17			< 12 maanden	(16) (17)
Nederland	5 / 100		1 / 17		< 4 maanden	(4)
Polen	30 / 551	2 / 322				(18)
Portugal			3 / 15		< 1 maand	
Roemenië	5 / 101	15 / 105				(22) (23)
Slowakije	17 / 174					(19)
Slovenië	5 / 139	2 / 154			< 1 maand	
Spanje						
Zweden			7 / 11			(7) (8)
VK	1 / 2046				< 12 maanden	(9)
<b>Aantal landen</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	

*Nadere gegevens over deze tabel zijn te vinden op blz. 197 van het uitgebreide verslag over 2007*

## 5. CONCLUSIES

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, alsook op het gemak waarmee de fabrikanten de emissiegrenswaarden voor verontreinigende stoffen en broeikasgassen kunnen naleven en op de daarmee gemoeide kosten. Uit het toezicht op de brandstofkwaliteit in 2007 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. 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. De Commissie blijft de naleving van de in de richtlijn vastgelegde brandstofkwaliteitseisen controleren en indien nodig passende en evenredige maatregelen voorstellen.

Het percentage zwavelvrije en laagzwavelige brandstoffen is tussen 2001 en 2005 toegenomen. Het gemiddelde zwavelgehalte van brandstoffen is stabiel gebleven sinds 2005, toen laagzwavelige brandstoffen verplicht werden en zwavelvrije brandstoffen in de hele EU op de markt werden gebracht. In een aantal lidstaten zijn zwavelvrije brandstoffen echter nog steeds niet altijd als zodanig identificeerbaar aan de pomp.

Als zwavelvrije brandstoffen niet als zodanig identificeerbaar zijn, kunnen de consumenten ze niet kiezen en zullen ze minder geneigd zijn voertuigen te gebruiken met technologie waarvoor deze brandstof nodig is. Dit ondermijnt het nut van de verkrijgbaarheid van brandstof die aan dit criterium voldoet aanzienlijk. Dit gebrek aan herkenbaarheid kan dus een belemmering vormen voor de marktpenetratie van voertuigen met technologie waarvoor zwavelvrije brandstof nodig is. Als gevolg hiervan dreigen de mogelijkheden tot vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de sector wegvervoer slechts zeer gedeeltelijk te worden gerealiseerd.

Rapportage hierover kan bij de auto-industrie meer vertrouwen wekken in de verkrijgbaarheid van deze brandstof, zodat voertuigen die de voordelen van zwavelvrije brandstof ten volle benutten op grotere schaal worden geïntroduceerd, wat dan weer leidt tot een lagere uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgassen. De lidstaten hebben heel weinig informatie verstrekt over het geografisch patroon van de beschikbaarheid van zwavelvrije brandstoffen. De meeste lidstaten verklaarden gewoon dat deze brandstoffen "algemeen verkrijgbaar" waren, maar verstrekten geen extra gegevens om deze verkrijgbaarheid in geografisch opzicht te kunnen kwantificeren.

De in de lidstaten toegepaste systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit verschillen aanzienlijk van elkaar en zouden meer op elkaar moeten worden afgestemd om doorzichtige en vergelijkbare resultaten te verkrijgen. De uitvoering van Richtlijn 2003/17/EG heeft geleid tot een betere verslaglegging, doordat de lidstaten op grond van die richtlijn over het uitgeoefende toezicht moeten rapporteren volgens de nieuwe Europese norm EN 14274 of volgens een systeem dat even betrouwbaar is. Lidstaten die voor de rapportage geen gebruik maken van het EN 14274-format, dienen dit te motiveren.

## BIJLAGE: Brandstofverkoop in de EU in 2007 naar soort (miljoen liter)

ID	Miljoen liter	Oosten rijk	België	Dene- marken	Finland	Frankrijk	Duitsland	Grieken- land	Ierland	Italië	Luxem- burg	Neder- land	Portugal	Spanje	Zweden	VK	EU-15	EU-15
	Brandstofsoort	AT	BE	DK	FI	FR	DE	EL	IE	IT	LU	NL	PT	ES	SE	VK	EU-15	%
1	Ongelode benzine min. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
2	Ongel. benz. min. RON=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0,0%
3	Ongel. benz. min. RON=91 (<10 ppm S)	642	-	507	-	-	7.548	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.697	7,2%
4	Ongelode benzine min. RON = 95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
5	Ongel. benz. min. RON=95 (<50 ppm S)	-	71	-	-	10.145	-	4.744	1.680	13.816	0	-	-	7.917	-	22.890	61.264	50,6%
6	Ongel. benz. min. RON=95 (<10 ppm S)	1.944	1.358	1.917	2.272	-	20.458	-	792	1.423	-	5.418	-	-	4.914	-	40.498	33,4%
7	Ongelode benzine 95 ≤ RON < 98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
8	Ongel. benz. 95 ≤ RON < 98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	453	-	-	-	-	1.845	0	-	1.129	3.427	2,8%
9	Ongel. benz. 95 ≤ RON < 98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	92	0,1%
10	Ongelode benzine RON ≥ 98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
11	Ongel. benz. RON ≥ 98 (<50 ppm S)	-	23	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	23	0,0%
12	Ongel. benz. RON ≥ 98 (<10 ppm S)	76	435	11	209	3.210	824	401	-	-	-	166	305	1.137	322	-	7.096	5,9%
	<b>Benzine (normaal)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>
	<b>Benzine (&lt; 50 ppm zwavel)</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10.145</b>	<b>0</b>	<b>5.197</b>	<b>1.680</b>	<b>13.816</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.845</b>	<b>7.917</b>	<b>0</b>	<b>24.019</b>	<b>64.714</b>	<b>53,4%</b>
	<b>Benzine (&lt; 10 ppm zwavel)</b>	<b>2.662</b>	<b>1.793</b>	<b>2.435</b>	<b>2.481</b>	<b>3.210</b>	<b>28.829</b>	<b>401</b>	<b>792</b>	<b>1.423</b>	<b>0</b>	<b>5.585</b>	<b>305</b>	<b>1.137</b>	<b>5.236</b>	<b>92</b>	<b>56.383</b>	<b>46,6%</b>
	<b>Totaal benzine</b>	<b>2.662</b>	<b>1.888</b>	<b>2.435</b>	<b>2.481</b>	<b>13.354</b>	<b>28.829</b>	<b>5.598</b>	<b>2.472</b>	<b>15.239</b>	<b>0</b>	<b>5.585</b>	<b>2.150</b>	<b>9.054</b>	<b>5.236</b>	<b>24.111</b>	<b>121.097</b>	<b>100%</b>
13	<b>Diesel</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
14	<b>Diesel (&lt; 50 ppm zwavel)</b>	1.132	387	-	-	38.461	-	4.131	2.558	31.573	0	-	5.491	30.773	-	10.285	124.790	58,9%
15	<b>Diesel (&lt; 10 ppm zwavel)</b>	6.338	7.361	3.191	2.607	1.061	35.524	36	645	1.982	-	7.979	317	0	4.679	15.216	86.936	41,1%
	<b>Totaal diesel</b>	<b>7.469</b>	<b>7.748</b>	<b>3.191</b>	<b>2.607</b>	<b>39.521</b>	<b>35.524</b>	<b>4.167</b>	<b>3.203</b>	<b>33.555</b>	<b>0</b>	<b>7.979</b>	<b>5.808</b>	<b>30.773</b>	<b>4.679</b>	<b>25.501</b>	<b>211.726</b>	<b>100%</b>

ID	Miljoen liter	Cyprus	Tsjech ië	Estland	Hongarije	Letland	Litouwen	Malta	Polen	Slowaki je	Slovenië	Bulgarije	Roemenië	EU-12	EU-12		EU	EU
	Brandstofsoort	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	BG	RO	EU-12	%		EU	%
1	Ongelode benzine min. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		0	0,0%
2	Ongel. benz. min. RON=91 (<50 ppm S)	-	161	-	-	12	80	-	-	19	-	-	-	272	1,6%		272	0,2%
3	Ongel. benz. min. RON=91 (<10 ppm S)	-	0	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	23	0,1%		8.720	6,3%
4	Ongelode benzine min. RON = 95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		0	0,0%
5	Ongel. benz. min. RON=95 (<50 ppm S)	427	2.732	-	-	453	695	77	93	105	-	822	2.070	7.473	43,7%		68.737	49,7%
6	Ongel. benz. min. RON=95 (<10 ppm S)	-	0	404	1.970	-	7	-	4.964	646	-	-	227	8.217	48,0%		48.715	35,2%
7	Ongelode benzine 95 ≤ RON < 98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		0	0,0%
8	Ongel. benz. 95 ≤ RON < 98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	18	-	-	741	-	-	759	4,4%		4.186	3,0%
9	Ongel. benz. 95 ≤ RON < 98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		92	0,1%
10	Ongelode benzine RON ≥ 98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		0	0,0%
11	Ongel. benz. RON ≥ 98 (<50 ppm S)	48	-	-	-	3	-	-	30	1	80	-	-	162	0,9%		185	0,1%
12	Ongel. benz. RON ≥ 98 (<10 ppm S)	-	40	56	74	-	18	-	0	16	-	-	-	203	1,2%		7.299	5,3%
	<b>Benzine (normaal)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>		<b>0</b>	<b>0,0%</b>
	<b>Benzine (&lt; 50 ppm zwavel)</b>	<b>475</b>	<b>2.893</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>468</b>	<b>775</b>	<b>95</b>	<b>123</b>	<b>126</b>	<b>821</b>	<b>822</b>	<b>2.070</b>	<b>8.666</b>	<b>50,7%</b>		<b>73.380</b>	<b>53,1%</b>
	<b>Benzine (&lt; 10 ppm zwavel)</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>459</b>	<b>2.044</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>4.964</b>	<b>685</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>227</b>	<b>8.443</b>	<b>49,3%</b>		<b>64.826</b>	<b>46,9%</b>
	<b>Totaal benzine</b>	<b>475</b>	<b>2.933</b>	<b>459</b>	<b>2.044</b>	<b>468</b>	<b>799</b>	<b>95</b>	<b>5.087</b>	<b>811</b>	<b>821</b>	<b>822</b>	<b>2.297</b>	<b>17.109</b>	<b>100,0%</b>		<b>138.21</b>	<b>100%</b>
13	<b>Diesel</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%		0	0,0%
14	<b>Diesel (&lt; 50 ppm zwavel)</b>	418	4.769	201	-	896	1.136	110	339	323	1.366	2.228	3.849	15.635	51,1%		140.42	57,9%
15	<b>Diesel (&lt; 10 ppm zwavel)</b>	-	0	246	2.408	37	137	-	10.976	631	-	-	555	14.991	48,9%		101.93	42,1%
	<b>Totaal diesel</b>	<b>418</b>	<b>4.769</b>	<b>447</b>	<b>2.408</b>	<b>933</b>	<b>1.273</b>	<b>110</b>	<b>11.316</b>	<b>954</b>	<b>1.366</b>	<b>2.228</b>	<b>4.404</b>	<b>30.625</b>	<b>100,0%</b>		<b>242.35</b>	<b>100%</b>