



Brussel, 25.2.2015
COM(2015) 70 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: twaalfde jaarverslag
(verslagjaar 2013)**

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: twaalfde jaarverslag (verslagjaar 2013)

1. INLEIDING

Dit verslag is een consolidatie van de op grond van Richtlijn 98/70/EG¹ (de „richtlijn”) voor het twaalfde jaar door de lidstaten verstrekte informatie over de kwaliteit van de benzine en diesel die in 2013 binnen de EU voor wegvervoer gebruikt is. In de richtlijn zijn specificaties opgenomen voor de in de EU voor wegvervoer verkochte benzine en dieselbrandstof: de eerste specificaties werden van kracht op 1 januari 2000; de tweede op 1 januari 2005 en de derde, waarmee het zwavelgehalte van alle motorbrandstoffen voor auto's in de EU tot 10 ppm werd beperkt, op 1 januari 2009. In de Europese norm voor systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit (FQMS, European Standard for Fuel Quality Monitoring Systems) (EN 14274:2012) zijn aanvullende vereisten bepaald, die met ingang van 2004 gelden.

De richtlijn bepaalt tevens dat de lidstaten verplicht zijn overzichten in te dienen van de kwaliteit van de brandstoffen die op hun grondgebied worden verkocht. De oorspronkelijke rapportagevorm is uiteengezet in Beschikking 2002/159/EG van de Commissie van 18 februari 2002². De vereisten van de richtlijn hebben zich naar aanleiding van de introductie van nieuwe brandstofsamenstellingen en verslagleggingsvereisten verder ontwikkeld. Alle lidstaten ontvangen een rapportagemodel waarin alle relevante bijzonderheden kunnen worden opgetekend, zodat de resultaten van het toezicht op de brandstofkwaliteit in de lidstaten op EU-niveau geanalyseerd en vergeleken kunnen worden. Dit model volgt de verslagleggingsvereisten zoals opgenomen in Beschikking 2002/159/EG van de Commissie en wordt jaarlijks beoordeeld en overeengekomen door de Commissie.

In 2013 hebben alle lidstaten voldaan aan de brandstofsamenstellingen die vereisen dat het zwavelgehalte in motorbrandstoffen voor auto's minder bedraagt dan 10 ppm. Daarnaast zijn de lidstaten begonnen met rapporteren over brandstoffen waaraan ethanol is toegevoegd, hetgeen sinds 1 januari 2011 een verslagleggingsvereiste is.

Alle lidstaten gebruikten het model voor hun verslag. Van de 28 jaarlijkse FQMS-verslagen werden er 24 binnen de termijn ontvangen (30 juni), twee binnen één week na afloop van de termijn en de laatste twee binnen een maand na de oorspronkelijke termijn. Hieruit blijkt dat de termijn de afgelopen jaren steeds beter wordt nageleefd.

¹ PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58.

² PB L 53 van 23.2.2002, blz. 30.

2. BRANDSTOFVERKOOP IN EUROPA

In 2013 lag de nadruk bij de brandstofverkoop in de EU nog steeds zwaar op diesel, met een totale verkoop van 243 516 miljoen liter tegenover een totale verkoop van 106 082 miljoen liter aan benzine.

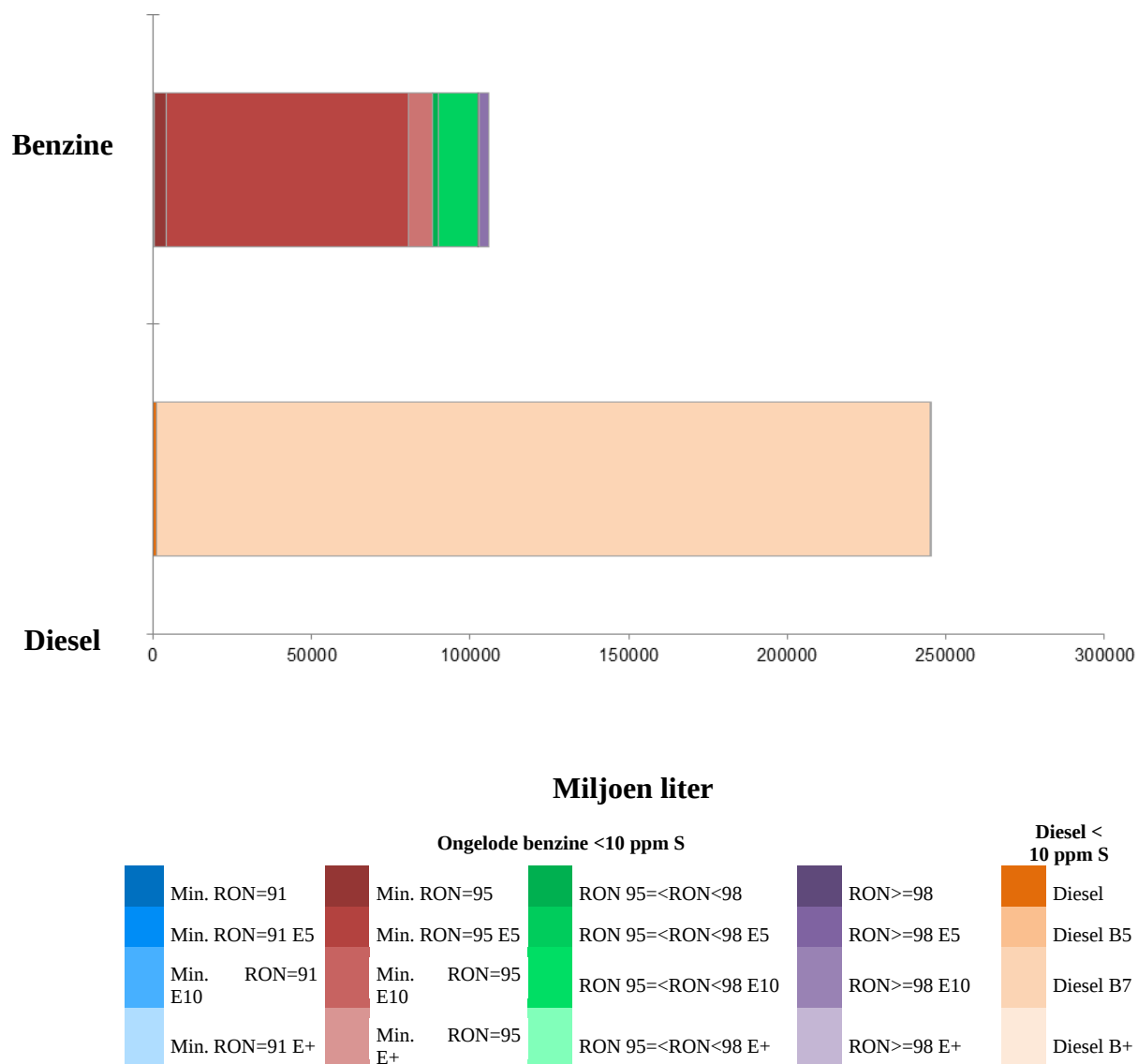
Bij de benzinesoorten was RON 91 nog in zeer kleine hoeveelheden op de markt verkrijgbaar met een totale verkoop van slechts 369 miljoen liter (0,4 %); RON 95 – 98 kwam uit op een totaal van 14 335 miljoen liter (13,5 %); van RON 98 werd in totaal 3 396 miljoen liter verkocht (3,2 %), terwijl RON 95 met een totaal van 87 982 miljoen liter (82,9 %) goed was voor het grootste deel van de benzineverkoop.

Op het gebied van diesel was B7 goed voor het grootste deel van de verkoop, met een totale verkoop van 241 946 miljoen liter (99 %). Diesel B+ en diesel met een FAME-gehalte van 0 % kwamen uit op een totaal van 1 570 miljoen liter.

Diesel is in Europa nog steeds de dominante brandstof, maar het verbruik ervan laat een voortdurende daling zien, met 2013 als vierde jaar op een rij waarin de diesilverkoop daalde. Bij benzine was er in 2013 ook sprake van een daling; de benzineverkoop daalt in feite al onafgebroken sinds 2004. Wat de brandstofsoorten betreft, is RON 91 bijna van de Europese markt verdwenen en wordt alleen nog in kleine hoeveelheden verkocht.

Afbeelding 1 geeft een overzicht van de in Europa verkochte hoeveelheden per soort benzine en diesel.

Afbeelding 1: Brandstofverkoop in de EU in 2013 per brandstofsoort



2.1 Beschikbaarheid van de brandstoffen in 2013

Een van de belangrijkste constatering van 2013 is dat RON 91 bijna van de markt verdwenen is en nog slechts in vier landen wordt verkocht. Denemarken is het enige land waar deze brandstof nog enige rol van betekenis speelt.

De verkoop van E10 blijft beperkt tot drie lidstaten: Frankrijk, Finland en Duitsland.

Tabel 1 toont de hoeveelheden en soorten verkochte brandstoffen per lidstaat.

Tabel 1: Brandstofverkoop 2013 EU28 per soort

Brandstoftype	Benzineverkoop				Dieselverkoop	
	(miljoen liter)				(miljoen liter)	
Lidstaat	min. RON=91	min. RON=95	min. RON=98	RON ≥98	Totaal benzine	Totaal diesel
Oostenrijk	31	-	2 151	53	2 235	7 667
België	-	1 389	-	278	1 667	8 011
Bulgarije	-	674	-	21	695	2 178
Cyprus	-	-	448	26	474	310
Kroatië	-	693	24	25	742	1 682
Tsjechië	10	2 052	-	34	2 096	4 983
Denemarken	322	1 503	1	-	1 826	3 032
Estland	-	-	292	24	316	806
Finland	-	1 187	865	-	2 052	2 878
Frankrijk	-	9 363	-	-	9 363	40 419
Duitsland	6	23 498	-	1 440	24 944	41 671
Griekenland	-	3 491	22	98	3 611	2 639
Hongarije	-	1 537	-	48	1 585	3 244
Ierland	-	1 684	-	-	1 684	2 648
Italië	-	9 015	-	-	9 015	26 755
Letland	-	251	23	-	274	889
Litouwen	-	262	-	8	270	1 288
Luxemburg	-	-	353	76	429	1 964
Malta	-	-	98	-	98	116
Nederland	-	5 239	-	58	5 297	7 264
Polen	-	4 464	-	428	4 892	13 159
Portugal	-	-	1 360	103	1 463	4 867
Roemenië	-	-	1 585	91	1 676	4 807
Slowakije	-	691	-	13	704	1 317

Slovenië	-	-	591	32	623	2 213
Spanje	-	-	5 872	424	6 296	24 411
Zweden	-	3 619	-	116	3 735	5 394
VK	-	17 370	650	-	18 020	26 904
Totaal	369	87 982	14 335	3 396	106 082	243 516

Op grond van tabel 1 kunnen een aantal algemene opmerkingen worden gemaakt:

- Diesel heeft in 26 van de 28 lidstaten het grootste marktaandeel; alleen in Griekenland en Cyprus geldt dit voor benzine (respectievelijk 57,8 % en 60,5 %).
- België is met een marktaandeel van 82,8 % het meest afhankelijk van diesel. Het marktaandeel van diesel komt ook boven de 80 % uit in Litouwen (82,7 %), Luxemburg (82,1 %) en Frankrijk (81,2 %).
- In 2013 was Duitsland, met 19,1 % van de totale EU-brandstofverkoop, koploper qua verkocht brandstofvolume; daarbij was de verhouding tussen benzine en diesel 37,4 %:62,6 %. Na Duitsland was Frankrijk de grootste markt, met in totaal 14,3 % van de in de EU verkochte brandstof; hier was de verhouding tussen benzine en diesel 18,8 %:81,2 %. Het Verenigd Koninkrijk was goed voor in totaal 12,9 % van de in de EU verkochte brandstof met een verhouding van 40,1 % benzine tegen 59,9 % diesel.
- In de meeste landen zijn de accijnzen voor diesel lager (soms aanzienlijk) dan die voor benzine. Naast de hogere efficiëntie van dieselloertuigen (vergeleken met benzine-equivalenten) en de verbetering van dieselauto's is dit een belangrijke stimulans geweest voor de omslag naar een hoger dieselgebruik in de EU.
- Bij de benzinesoorten is RON 95 in de meeste lidstaten verreweg het populairst, gevolgd door 95<RON<98.

3. TOEZICHT OP DE BRANDSTOFKWALITEIT 2013

3.1 Beschrijving van door de verschillende lidstaten gebruikte systemen

Voor de tenuitvoerlegging van toezicht op de brandstofkwaliteit (FQMS) in de gehele EU is gebruikgemaakt van een aantal verschillende benaderingen. De consistentie tussen de lidstaten over de jaren heen is weliswaar licht toegenomen, maar de aanpak blijft variëren tussen benaderingen op basis van de Europese norm EN 14274³, waarbij monsters worden genomen bij een reeks tankstations, en diverse nationale systemen.

³ EN 14274:2003 - Brandstoffen voor wegvoertuigen - Beoordeling van de kwaliteit van benzine en diesel - Systeem voor periodieke kwaliteitsbeoordeling in de markt (FQMS).

De richtlijn staat alternatieve toezichtsystemen toe op voorwaarde dat die systemen resultaten garanderen die even betrouwbaar zijn als EN 14274. De criteria om dit te beoordelen zijn echter niet gespecificeerd. Het is daarom niet duidelijk of de bestaande systemen die niet gebaseerd zijn op EN 14274, aan deze voorwaarde voldoen.

In 2013 heeft het merendeel van de lidstaten aanvullende informatie verstrekt over hun selectie van een toezichtstelsysteem (indien gebruik werd gemaakt van een statistisch model van EN 14274), dan wel informatie verstrekt over de selectie van een nationaal toezichtstelsysteem.

In het kader van hun systeem voor toezicht op de brandstofkwaliteit kozen in 2013:

- vijf van de 28 lidstaten voor statistisch model A van EN 14274 (Finland, Griekenland, Italië, Oostenrijk en Spanje);
- vijf van de 28 lidstaten voor statistisch model B van EN 14274 (Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Polen en Roemenië);
- tien van de 28 lidstaten voor statistisch model C van EN 14274 (Cyprus, Estland, Hongarije, Ierland, Kroatië, Litouwen, Portugal, Slovenië, Slowakije en Tsjechië);
- de resterende acht lidstaten voor het gebruik van een nationaal toezichtstelsysteem.

3.2 Bemonstering en rapportage

Een van de belangrijkste aspecten bij de beoordeling van de brandstofkwaliteit is de manier waarop de brandstofmonsters worden genomen. Deze bemonstering dient te geschieden in overeenstemming met de vereisten van EN 14274.

In deze norm zijn het aantal en de locaties gespecificeerd van de monsters die door de lidstaten moeten worden genomen en waarover in hun verslagen over de brandstofkwaliteit moet worden gerapporteerd. De norm schrijft het minimumaantal monsters per brandstofsoort voor zowel de winter- als de zomerperiode voor. Tabel 2 geeft een overzicht van de bemonstering en rapportage in 2013 per lidstaat. Als de lidstaat gebruikmaakt van een statistisch model uit de norm EN 14274, moet het verplichte totale minimumaantal monsters worden berekend, zodat aan de minimumvereiste voor elk model (A, B en C) wordt voldaan.

Tabel 2 geeft ook een overzicht van het totaal aantal genomen monsters en de bemonstering die heeft plaatsgevonden bij tankstations. In 2013 hebben alle lidstaten deze informatie verschaft. De norm EN 14274 specificeert dat het vereiste minimumaantal monsters op brandstofafgiftelocaties moet worden genomen, waarbij deze worden gedefinieerd als „*locaties, al dan niet onder de detailhandel vallend, waar brandstof voor de aandrijving van wegvoertuigen wordt getankt*”; naast monsters bij tankstations tellen derhalve ook alle monsters die in distributieterminals of raffinaderijen worden genomen mee om aan de minimale bemonsteringsvoorschriften te voldoen.

3.3 EU-pilot van de Commissie

Zoals reeds beschreven zijn de lidstaten op grond van artikel 8, lid 2, van de richtlijn verplicht een systeem voor toezicht op de brandstofkwaliteit op te zetten dat voldoet aan de vereisten

van de desbetreffende Europese norm of, indien zij hiervoor een alternatief (nationaal) systeem gebruiken, ervoor te zorgen dat dit systeem even betrouwbare resultaten oplevert.

Zoals werd opgemerkt in het jaarverslag over 2012, werden deze eisen niet door alle lidstaten in dezelfde mate nageleefd. De belangrijkste afwijkingen betroffen het aantal bemonsteringen, de locatie van monsterneming en de meting van alle vereiste parameters om een toereikende brandstofkwaliteit te waarborgen. Uit de tabellen 2 en 3 in dit verslag blijkt dat op een aantal van deze punten nog steeds afwijkingen voorkomen.

Na de goedkeuring van het jaarverslag 2012 zijn in 2014 EU-pilots gestart met betrekking tot 20 lidstaten. In reactie hierop hebben al deze landen maatregelen genomen om hun verslagleggingssystemen in de toekomst te verbeteren. Maar omdat deze maatregelen pas ná 2013 genomen zijn, kunnen de met deze lidstaten overeengekomen verbeteringen nog niet in het verslag over dat jaar zichtbaar zijn. De Commissie verwacht voor 2014 een aanzienlijke verbetering in de verslaglegging.

Tabel 2: Overzicht van de bemonstering en rapportage door de lidstaten met betrekking tot de eisen van Richtlijn 98/70/EG en de Europese norm EN 14274

Lidstaat	FQMS-model (1)	Grootte (2)	Z&W gescheiden? (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	A	S	✓	50	104	100	106	100	106	100
België	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	2013	6387	2013	6387
Bulgarije	B	S	✓	100	206	200	475	491	460	476
Kroatië	C	S	✓	50	108	100	105	168	91	152
Cyprus	C	S	✓	50	106	100	268	153	268	153
Tsjechië	C	S	✓	50	103	106	907	1237	926	1237
Denemarken	N	S	✓	(50)	(201)	(100)	43	21	43	21
Estland	C	S	✓	50	108	100	350	210	350	210
Finland	A	S	✓	50	200	100	223	115	223	115
Frankrijk	B	L	✓	200	800	400	487	420	487	420
Duitsland	B	L	✓	200	825	400	741	399	741	399
Griekenland	A	S	✓	50	103	100	116	100	116	100
Hongarije	C	S	✓	50	104	100	120	120	120	120
Ierland	C	S	✓	50	100	100	199	199	199	199
Italië	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200
Letland	N	S	✓	(50)	(110)	(150)	91	153	45	47
Litouwen	C	S	✓	50	104	100	106	100	104	100
Luxemburg	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	66	86	58	86
Malta	N	S	✓	(50)	100	100	44	43	34	32
Nederland	N	S	✓	(50)	(102)	(100)	100	100	100	100
Polen	B	S	✓	100	220	200	539	406	539	406
Portugal	C	S	✓	50	108	100	143	112	23	12
Roemenië	B	S	✓	100	212	200	92	72	92	72
Slowakije	C	S	✓	50	102	100	151	122	110	122
Slovenië	C	S	✓	50	106	100	146	165	146	117
Spanje	A	L	✓	100	214	200	400	200	126	99
Zweden	N	S	✓	(50)	(104)	(100)	602	776	0	0
VK	N	L	×	(100)	(208)	(200)	1262	2109	473	280

#	Kolom	Toelichting
(1)	FQMS-model	N = Nationaal systeem voor toezicht op de brandstofkwaliteit (FQMS) A = EN 14274 statistisch model A B = EN 14274 statistisch model B C = EN 14274 statistisch model C
(2)	Grootte – grootte van het land	S = klein (totale verkoop van motorbrandstoffen voor auto's < 15 miljoen ton per jaar) L = groot (totale verkoop van motorbrandstoffen voor auto's > 15 miljoen ton per jaar)

(3)	Z&W gescheiden?	✓ Gescheiden zomer- en winterrapportage × Geeft aan dat de rapportage van de bemonsteringsresultaten uitsluitend op het volledige jaar gebaseerd is.
(4)	Monsters per soort per periode	EN 14274: er zijn verminderde bemonsteringseisen voor soorten die minder dan 10 % van de totale verkoop vertegenwoordigen. Voor lidstaten die gebruikmaken van een nationaal systeem voor toezicht op de brandstofkwaliteit staat het geschatte equivalente minimumaantal monsters (op basis van de brandstofverkoop) tussen haakjes () vermeld.
(5)	Totaal aantal vereiste monsters	Berekening van het minimumaantal vereiste monsters op grond van EN 14274 overeenkomstig het toezichtmodel en de grootte van het land. Het minimumaantal monsters moet worden genomen van het „punt van gebruik” bij de tankstations. Voor lidstaten die gebruikmaken van een nationaal systeem voor toezicht op de brandstofkwaliteit staat het geschatte equivalente minimumaantal monsters (op basis van de brandstofverkoop) tussen haakjes () vermeld.
(6)	Genomen monsters	Het totale aantal monsters dat is genomen per brandstofsoort op alle locaties (tankstations, distributieterminals en raffinaderijen).
(7)	Monsters genomen op tankstations	Het totale aantal monsters genomen in tankstations; brandstofafgiftelocaties (in staatsbezit dan wel commercieel). Dit wordt afzonderlijk gerapporteerd in het standaardrapportagemodel. Indien het aantal monsters dat wordt genomen bij tankstations niet overeenkomt met het totale aantal monsters, is dit te wijten aan verschillen in het oorspronkelijk ingediende rapport (dit geldt met name voor Frankrijk en Tsjechië, waar het aantal monsters bij tankstations groter is dan het totale aantal monsters).
	Benzine	Benzine
	Diesel	Diesel

Tabel 3: Overzicht van door lidstaten niet gerapporteerde parameters per brandstofsoort

Deze tabel bevat de parameters die in 2013 niet correct door lidstaten zijn beoordeeld. Een aantal van de gevallen in deze tabel is al door de EU-pilots onder de aandacht gebracht en de betrokken lidstaten hebben maatregelen toegezegd om de desbetreffende problemen op te lossen.

Lidstaten	Benzine- en diesellosoorten die in 2013 in elke lidstaat verkocht werden			
Oostenrijk	Ongelode benzine RON=91 E5	Ongelode benzine 95=<RON<98 E5	Ongelode benzine RON>=98 E5	Diesel B7
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd
België	Ongelode benzine RON=95 E5	Ongelode benzine RON>=98 E5		Diesel B7
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd		Alles gerapporteerd
Bulgarije	Ongelode benzine RON=95 E5	Ongelode benzine RON>=98 E5		Diesel B7
	Motor-octaangetal	Motoroctaangetal		Alles gerapporteerd
Kroatië	Ongelode benzine min. RON=95 (<10 ppm S)	Ongelode benzine 95=<RON<98 (<10 ppm S)	Ongelode benzine RON>=98 (<10 ppm S)	Diesel B7
	Alle parameters geaggregeerd gerapporteerd (niet opgesplitst naar brandstofsoort)			Alles gerapporteerd

Lidstaten Benzine- en dieselsoorten die in 2013 in elke lidstaat verkocht werden

Cyprus	Ongelode benzine RON=95	Ongelode benzine RON 98		Diesel B7	
	Mangaan Isobutylalcohol	Mangaan Isobutylalcohol		Alles gerapporteerd	
Tsjechië	Ongelode benzine RON=91 E5	Ongelode benzine RON=95 E5	Ongelode benzine RON>=98 E5	Diesel B7	Diesel B+
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Slechts weinig parameters getest afhankelijk van FAME-gehalte (meer informatie zie verslag land)
Dene- marken	Ongelode benzine RON=91 E5	Ongelode benzine RON=95 E5	Ongelode benzine 95=< RON<98	Diesel B7	
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd (hoewel voor sommige parameters < 4 monsters werden getest)	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	
Estland	Ongelode benzine 95=<RON<98 E5	Ongelode benzine RON >= 98 E5		Diesel	
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd		Alles gerapporteerd	
Finland	Ongelode benzine RON=95 E10	Ongelode benzine RON>=98 E5		Diesel B7	
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd		Alles gerapporteerd	
Frankrijk	Ongelode benzine RON=95 E5	Ongelode benzine RON=95 E10		Diesel B7	
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd		Alles gerapporteerd	
Duitsland	Ongelode benzine RON 91 E5	Ongelode benzine RON 95 E5/E10	Ongelode benzine RON 98 E5	Diesel B7	
	Alkenen, zuurstofgehalte, methanol, propaan-2-ol, tert-butylalcohol, isobutylalcohol, ethers met =>5 koolstof- atomen/molecule, andere zuurstofhoudende verbindingen, loodgehalte	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	
Grieken- land	Ongelode benzine RON=95	Ongelode benzine 95=< RON<98	Ongelode benzine RON >= 98	Diesel B7	
	Motor- octaangetal Mangaan	Motoroctaangetal Mangaan	Motoroctaangetal Mangaan	Alles gerapporteerd	

Lidstaten Benzine- en dieselloorten die in 2013 in elke lidstaat verkocht werden				
Hongarije	Ongelode benzine RON=95	Ongelode benzine RON>=98	Diesel B7	
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	
Ierland	Ongelode benzine RON=95		Diesel	
	Mangaan		Alles gerapporteerd	
Italië	Ongelode benzine RON=95		Diesel B7	
	Alles gerapporteerd		Alles gerapporteerd	
Letland	Ongelode benzine RON=95 E5	Ongelode benzine 95<=RON<98	Diesel	Diesel B7
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd
Litouwen	Ongelode benzine RON=95	Ongelode benzine RON>=98	Diesel	
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	
Luxemburg	Ongelode benzine RON=95 E5	Ongelode benzine RON>=98 E5	Diesel B7	
	Alles gerapporteerd	Mangaan	Alles gerapporteerd	
Malta	Ongelode benzine RON 95-98		Diesel	
	Alles gerapporteerd		Alles gerapporteerd	
Nederland	Ongelode benzine RON 95		Diesel	
	Research-octaangel Motoroctaangel Methanol Propaan-2-ol Tert-butylalcohol Isobutylalcohol Andere zuurstofhoudende verbindingen Loodgehalte Mangaan		Alles gerapporteerd	
Polen	Ongelode benzine RON 95	Ongelode benzine RON 98	Diesel	
	Mangaan	Mangaan	Alles gerapporteerd	
Portugal	Ongelode benzine RON 95-98	Ongelode benzine RON 98	Diesel B7	

Lidstaten	Benzine- en dieselloorten die in 2013 in elke lidstaat verkocht werden		
	Mangaan	Mangaan	Alles gerapporteerd
Roe- menië	Ongelode benzine 95-98 E5 RON	Ongelode benzine RON 98 E5	Diesel B7
	Mangaan	Mangaan	Alles gerapporteerd
Slowakije	Ongelode benzine 95 E5 RON	Ongelode benzine RON 98 E5	Diesel B7
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd
Slovenië	Ongelode benzine 95-98 E5 RON	Ongelode benzine RON 98 E5	Diesel B7
	Mangaan	Mangaan	Alles gerapporteerd
Spanje	Ongelode benzine 95-98 E5 RON	Ongelode benzine RON 98 E5	Diesel B7
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd
Zweden	Ongelode benzine 95 E5 RON	Ongelode benzine RON 95-98 E5	Diesel B7
	Methanol, ethanol, propaan-2-ol, tert-butylalcohol, isobutylalcohol, andere zuurstofhoudende verbindingen	Methanol, ethanol, propaan-2-ol, tert-butylalcohol, isobutylalcohol, andere zuurstofhoudende verbindingen	FAME-gehalte
VK	Ongelode benzine 95 E5 RON	Ongelode benzine RON 95-98 E5	Diesel B7
	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd	Alles gerapporteerd

4. INACHTNEMING VAN DE GRENSWAARDEN VAN DE RICHTLIJN

4.1 Rapportage inzake benzine

In 2013 hebben alle lidstaten de minimaal vereiste informatie verschaft over de inachtneming van de bemonsteringseisen voor benzine. Om te beoordelen of aan de eisen is voldaan, moet voor een aantal parameters bekend zijn welke testmethode gebruikt is (omdat de reproduceerbaarheid en de tolerantiedrempels per testmethode verschillen). De lidstaten kunnen deze informatie op het rapportageformulier vermelden. Dit is weliswaar geen verplicht onderdeel van de rapportage, maar wel cruciaal om het conformiteitsniveau te bepalen. Bovendien werd de lidstaten gevraagd het aantal monsters op te geven dat de 95 %-grenswaarden overschreed; Nederland en Zweden hebben deze informatie niet verstrekt.

Bij de volgende parameters zijn in 2013 in de EU de meeste afwijkingen van de specificaties vastgesteld:

- In 2013 werd de dampspanning in de zomer 124 keer overschreden (3,12 % van de gevallen). Veel van deze overschrijdingen traden echter op in overgangsperioden, wanneer de leveranciers overgaan van brandstoffen met zomerspecificaties naar brandstoffen met winterspecificaties, of omgekeerd.
- In totaal werden bij respectievelijk 39 en 29 monsters afwijkende RON- en MON-waarden vastgesteld (respectievelijk 0,52 % en 0,34 %).

4.2 Rapportage inzake diesel

In 2013 heeft een aantal lidstaten niet alle gegevens verstrekt over monsters die niet binnen de tolerantiewaarden bleken te vallen.

In 2013 moesten voor diesel in totaal zes parameters worden getest. Hierbij werden de volgende afwijkingen geconstateerd:

- Het maximale zwavelgehalte van 10 ppm werd overschreden bij 94 monsters (0,65 % van het totaal). Het gemiddelde zwavelgehalte voor alle lidstaten blijft echter onder de verplichte grenswaarde van 10 ppm.
- 44 monsters (0,33 %) hadden een hoger FAME-gehalte dan de grenswaarde van 7 % (diesel B+ niet meegerekend).
- Overschrijdingen op het gebied van destillatie en dichtheid kwamen respectievelijk 16 en 5 keer voor (resp. 0,12 % en 0,03 %).

4.3 Samenvatting

In 2013 zijn in totaal 10 095 benzinemonsters getest. Daarvan overschreden er 248 de grenswaarden voor een of meer parameters, wat neerkomt op een non-conformiteitswaarde van 2,5 %.

Van de 14 764 dieselmonsters waarbij de zes verplichte parameters werden getest, voldeden er in 2013 161 niet aan de grenswaarden. Dit komt overeen met 1,1 % van alle gerapporteerde monsters.

Het percentage monsters dat niet aan de specificatie voldoet, kan alleen worden vastgesteld op basis van een toereikend aantal genomen monsters. Dit aantal zou in elke lidstaat gebaseerd moeten zijn op de in de desbetreffende lidstaat verkochte hoeveelheid brandstof en de gebruikte toeleveringsbronnen. Aangezien sommige lidstaten gebruikmaken van nationale systemen die niet overeenkomen met de statistische modellen A, B of C en van statistische modellen die mogelijk niet optimaal geschikt zijn, moet echter ook rekening worden gehouden met non-conformiteit gewogen naar verkoopvolume en aantallen monsters binnen de EU.

Gewogen naar verkoopvolume en aantallen monsters blijkt de mate van non-conformiteit bij diesel, na een piek in 2011, een dalende trend te vertonen, terwijl de non-conformiteit bij benzine meer fluctueert. In 2013 bedroeg het non-conformiteitspercentage gewogen naar verkoopvolume bij benzine 1,8 % en bij diesel 0,9 % – in beide gevallen een verbetering ten opzichte van 2012.

Tabel 4 geeft een overzicht van de naleving door de lidstaten van de richtlijn voor 2013, op basis van de resultaten van de analyse van de monsters afgezet tegen de tolerantiedrempels alsook op basis van de vorm en de inhoud van de rapportage. Eén van de wijzigingen in de richtlijn bestond uit de invoeging 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.

Tabel 4: Overzicht van de naleving door de lidstaten voor het verslagjaar 2013

Lidstaat	Non-conformiteit met de grenswaarden Aantal niet-conforme monsters (NC)				Onvolledige rapportage Niet gemeten parameters (NM)	
	(a)				(b)	
	NC	Benzine Totaal	NC	Diesel Totaal	Benzine (van 19)	Diesel (van 6)
AT	3	106	2	100	0	0
BE	53	2013	92	6387	0	0
BG	24	475	16	491	1	0
HR	5	105	0	168	0	0
CY	16	268	1	153	2	0
CZ	28	907	13	1237	0	0
DK	4	43	3	21	0	0
EE	5	350	1	210	0	0
FI	5	223	0	115	0	0
FR	7	487	5	420	0	0
DE	6	741	1	399	0	0
EL	1	116	4	100	2	0
HU	1	120	0	120	0	0
IE	18	199	3	199	1	0
IT	4	200	0	200	0	0
LV	0	91	0	153	0	0
LT	0	106	0	100	0	0
LU	3	66	0	86	0	0
MT	7	44	0	43	0	0
NL	>1	100	>1	100	9	0
PL	16	539	16	406	1	0
PT	1	143	0	112	1	0
RO	3	92	0	72	1	0
SK	9	151	2	122	0	0
SI	0	146	0	165	1	0
ES	0	400	0	200	0	0
SE	0	602	0	776	6	1
VK	28	1262	1	2109	0	0

#	Kolom	Toelichting
(a)	Non-conformiteit met de grenswaarden	Bij onvolledige rapportage kan niet worden nagegaan of alle monsters binnen de grenswaarden zijn gebleven. Als uit de

(95 %-betrouwbaarheidsgrenzen)	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. In de tabel zijn de monsters opgenomen die de grenswaarden van Richtlijn 98/70/EG overschrijden. In bepaalde gevallen overschreden de monsters nationale grenswaarden.
(b) Onvolledige rapportage	Het vereiste aantal monsters verschilt weliswaar per parameter, maar voor alle parameters moeten 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 bemonstering rapporteren. In de tabel zijn alleen brandstoffen met een marktaandeel >10 % opgenomen.

Uit tabel 4 blijkt dat er in de huidige situatie geen probleem is met de algemene brandstofkwaliteit in de EU. De Commissie is echter van mening dat de situatie kan worden verbeterd en zal er bij de lidstaten op aandringen dat deze in de toekomst de brandstofkwaliteit zullen blijven verbeteren.

5. CONCLUSIES

Uit het toezicht op de brandstofkwaliteit in 2013 blijkt dat in het algemeen aan de specificaties voor benzine en diesel van Richtlijn 98/70/EG wordt voldaan; er zijn zeer weinig afwijkingen vastgesteld.

Hoewel er vooruitgang zichtbaar is in de manier waarop de lidstaten hun verplichtingen inzake rapportering en toezicht nakomen en hun systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit verbeteren, worden de verwachte bemonsteringsniveaus nog steeds niet in alle gevallen bereikt.

De Commissie heeft in 2014 twintig EU-pilots uitgevoerd, die voornamelijk gericht waren op de bemonsteringsprocedures, het aantal monsters, het betrouwbaarheidsniveau van nationale systemen en het meten van incorrecte parameters. De Commissie was tevreden met de antwoorden die zij van de lidstaten heeft ontvangen. Aangezien dit proces in 2014 plaatsvond, is de overeengekomen verbetering in het verslag over 2013 nog niet zichtbaar. De Commissie verwacht de volledige resultaten van deze verbeteringen in het verslag over 2014 aan te zullen treffen.

Aangezien gevallen van niet-naleving relatief zelden voorkomen en de meeste lidstaten actie ondernemen om niet-conforme brandstoffen uit de verkoop te halen, is de Commissie niet op de hoogte van eventuele negatieve effecten van deze overschrijdingen op voertuigemissies of op het functioneren van motoren.

De Commissie blijft bij de lidstaten aandringen op maatregelen om de volledige naleving van de eisen van de richtlijn brandstofkwaliteit te waarborgen.