



EUROPESE  
COMMISSIE

Brussel, 26.6.2013  
COM(2013) 458 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: tiende jaarverslag  
(verslagjaar 2011)**

# 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: tiende jaarverslag (verslagjaar 2011)

### 1. INLEIDING

Dit verslag is een consolidatie van de op grond van Richtlijn 98/70/EG<sup>1</sup> (de “richtlijn”) door de lidstaten verstrekte informatie over de kwaliteit van benzine en diesel in de EU in 2011. Specificaties voor de in de EU verkochte benzine en dieselbrandstof zijn opgenomen in de richtlijn: de eerste ging van kracht op 1 januari 2000; de tweede op 1 januari 2005 en de derde op 1 januari 2009, waardoor het zwavelgehalte van alle motorbrandstoffen voor auto's in de EU wordt beperkt tot 10 ppm. In de Europese norm voor systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit ("FQMS") (EN 14274:2003) zijn aanvullende vereisten bepaald. Deze zijn op grond van Richtlijn 2003/17/EG met ingang van 2004 verplicht. Ingevolge de richtlijn waren de lidstaten verplicht voor het eerst tegen 30 juni 2002 verslag te doen over het voorafgaande kalenderjaar (d.w.z. 2001).

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 2002<sup>2</sup>. De vereisten van de richtlijn zijn gewijzigd naar aanleiding van de introductie van nieuwe brandstofsamenstellingen en verslagleggingsvereisten. Alle lidstaten ontvangen een jaarlijks bijgewerkt rapportageformulier. Hierin dienen alle relevante details te worden opgenomen met als doel een EU-brede analyse en vergelijking op te stellen van de resultaten van de beoordeling van de brandstofkwaliteit. Dit formulier volgt de verslagleggingsvereisten zoals opgenomen in Beschikking 2002/159/EG van de Commissie en wordt jaarlijks beoordeeld en overeengekomen door de Commissie. In 2011 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 te rapporteren over brandstoffen waaraan ethanol is toegevoegd, hetgeen met ingang van 1 januari 2011 ingevolge de wijzigingen zoals vervat in Richtlijn 2009/30/EG een verslagleggingsvereiste is.

Twee lidstaten (Duitsland en Polen) hebben hun verslag niet op basis van het verstrekte formulier ingediend. Nederland heeft bij de oorspronkelijke indiening eveneens geen gebruik van het formulier gemaakt, maar heeft zijn bijdrage desgevraagd omgezet. Van de 27 jaarlijkse FQMS-verslagen werden er 21 ontvangen binnen de termijn van 30 juni en werden er 4 binnen één maand na de termijn ontvangen. Twee verslagen waren weliswaar op tijd, maar moesten worden omgezet naar het standaardformulier. Afgezet tegen de verslagjaren 2010 en 2009 is er duidelijk sprake van een verbetering ten aanzien van het binnen de termijn indienen van de ontvangen verslagen.

---

<sup>1</sup> PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58.

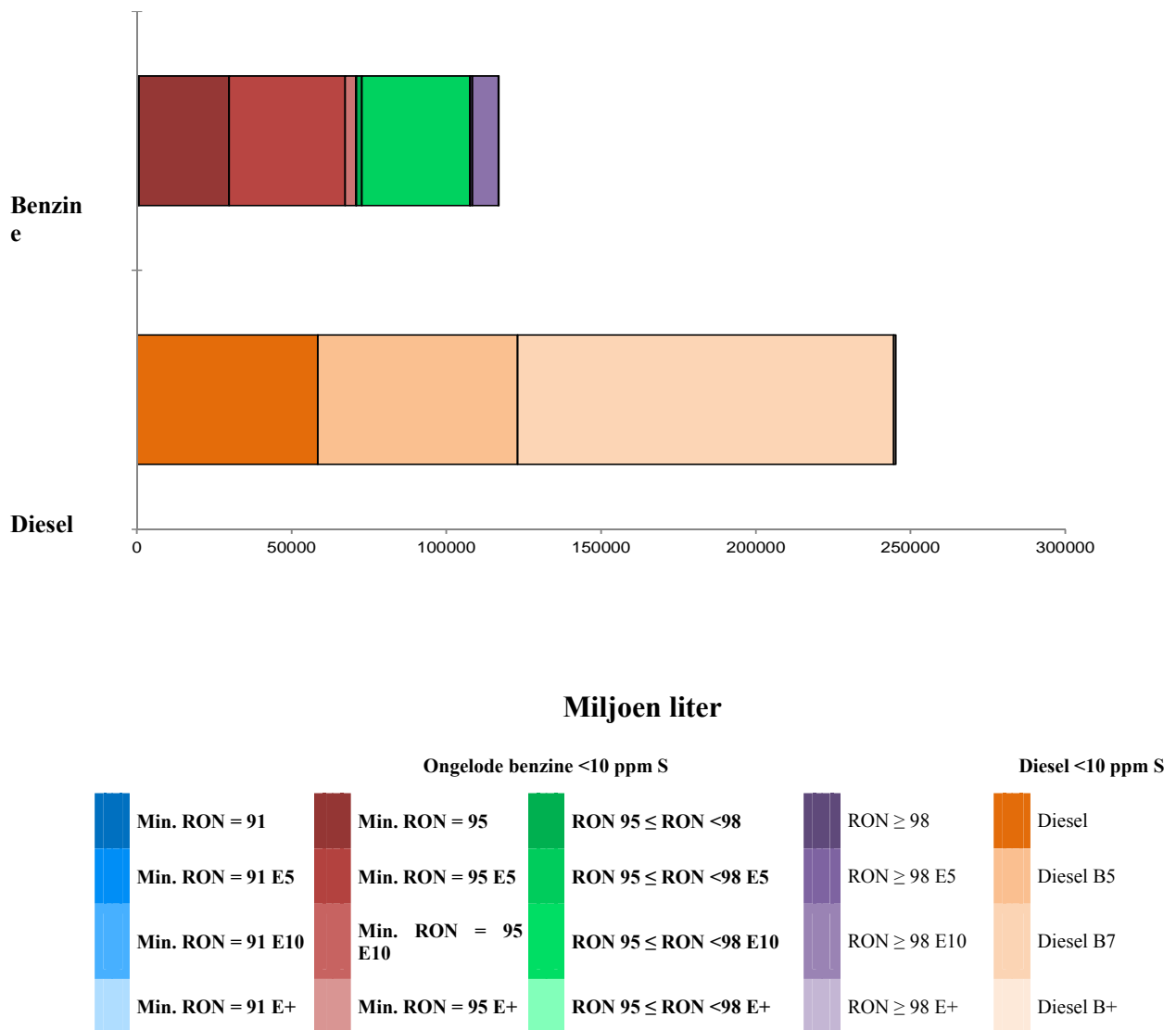
<sup>2</sup> PB L 53 van 23.2.2002, blz. 30.

## 2. BRANDSTOFVERKOOP IN EUROPA

Wat betreft de brandstofverkoop in de EU in 2011 lag de nadruk zwaar op diesel, met een totale verkoop van 245 227 miljoen liter, afgezet tegen een totale verkoop van 116 893 miljoen liter aan gecombineerde benzinesoorten.

Op het gebied van benzinesoorten blijft RON 91 marktaandeel verliezen. Deze benzinesoort wordt momenteel alleen nog verkocht in kleine hoeveelheden, waarbij de totale verkoop over 2011 uitkwam op 645 miljoen liter. Aan RON 98 werd in totaal 9 196 miljoen liter verkocht, terwijl RON 95 goed was voor het merendeel van de benzineverkoop, met een totaal van 107 052 miljoen liter. Op het gebied van diesel was B7 goed voor het merendeel van de verkoop, met een totale verkoop van 121 545 miljoen liter. Van zowel B5 als gewone diesel werd ongeveer half zoveel verkocht (respectievelijk 64 523 en 58 498 miljoen liter). Afbeelding 1 geeft een overzicht van de verkoop van verschillende brandstoffen per soort in Europa.

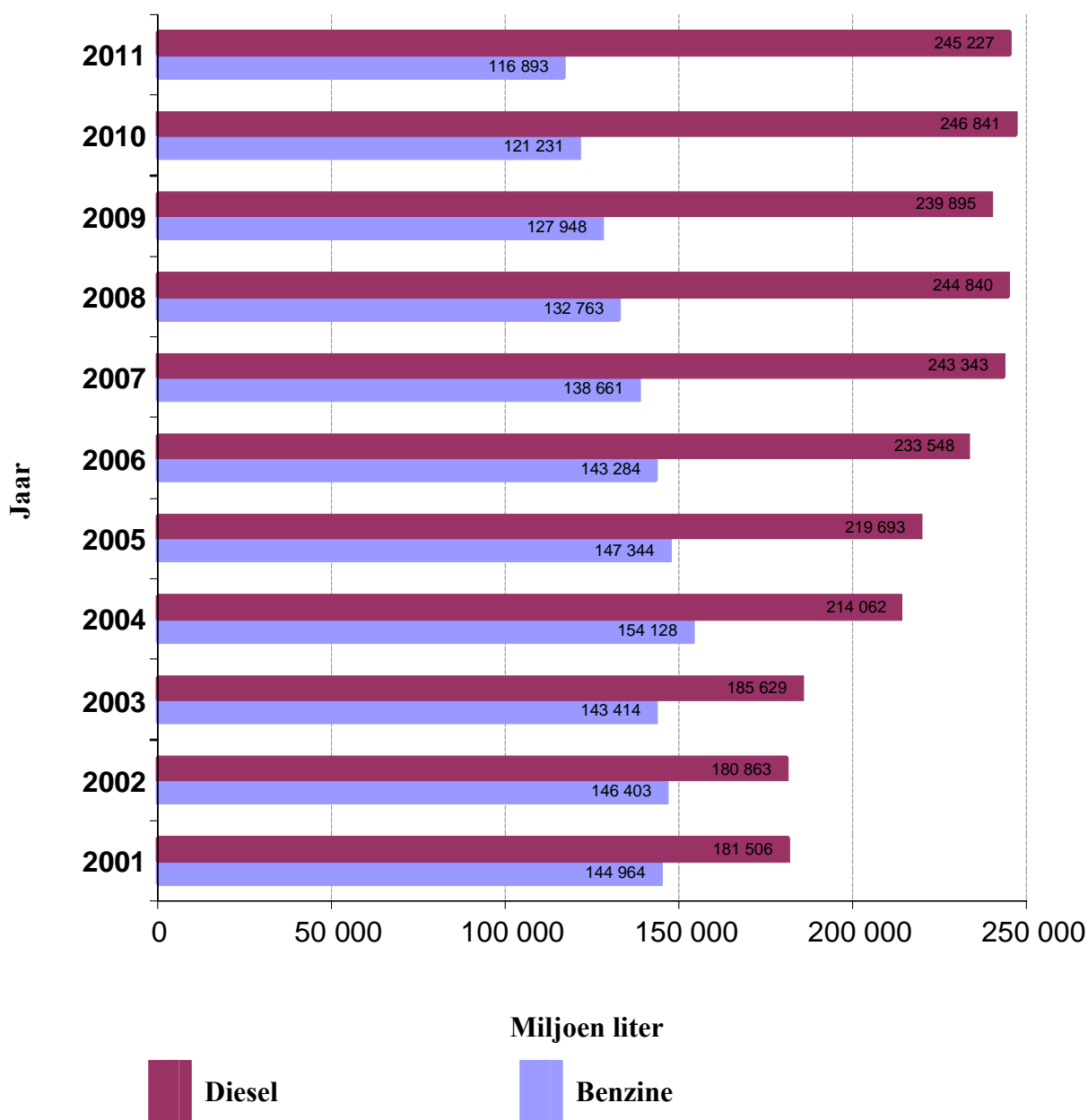
Figuur 1: Brandstofverkoop in de EU in 2011 per brandstofsoort



De totale brandstofverkoop in de EU in 2011 en voorgaande jaren is weergegeven in afbeelding 2.

De brandstofverkoop bleef in 2011 min of meer gelijk aan de verkoop in 2010, zij het met een lichte afname van zowel de verkoop van benzine (afname met 4 338 miljoen liter) als van diesel (afname met 1 614 miljoen liter). Hierdoor nam de totale verkoop van motorbrandstoffen voor auto's af met 5 952 miljoen liter.

**Afbeelding 2: Hoeveelheid verkochte brandstoffen in de EU per soort tussen 2001-2011**



\* Voor 2003-2005 zonder Frankrijk, dat voor die periode geen gegevens zijn ingediend; voor 2007-2009 zonder Luxemburg, dat voor die periode geen verslag heeft ingediend; voor 2006 en 2009 zonder Malta, dat voor die periode geen verslag heeft ingediend. Daarnaast breidde de EU in 2004 respectievelijk 2007 uit van 15 naar 27 lidstaten.

### 3. BESCHIKBAARHEID VAN DE BRANDSTOFFEN IN 2011

Een van de belangrijkste constatering van 2011 is dat RON 91 bijna van de markt verdwenen is, met een verkoop in slechts 4 landen van in totaal 645 miljoen liter. Tabel 1 geeft een overzicht van de distributie en hoeveelheden brandstoffen in de 27 lidstaten van de EU per lidstaat en brandstofsoort.

**Tabel 1: Brandstofverkoop 2011 EU27 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	48	-	2 274	56	2 378	7 248
België	-	1 405	-	355	1 760	8 738
Bulgarije	-	763	3	39	805	2 184
Cyprus	-	473	-	38	511	391
Tsjechië	30	2 342	-	39	2 411	4 820
Denemarken	390	1 596	2	-	1 988	3 249
Estland	-	387	20	-	407	678
Finland	-	1 035	-	1 127	2 162	2 872
Frankrijk	-	8 397	-	1 988	10 385	40 327
Duitsland	177	-	23 100	3 261	26 538	39 417
Griekenland	-	4 268	90	143	4 501	2 628
Hongarije	-	1 651	-	42	1 693	3 293
Ierland	-	1 856	-	-	1 856	2 675
Italië <sup>1</sup>	-	11 678	-	-	11 678	30 231
Letland	-	-	310	24	334	807
Litouwen	-	336	-	7	343	1 225
Luxemburg	-	378	-	92	470	2 054
Malta	-	-	99	-	99	105
Nederland	-	5 625	71	-	5 696	7 783
Polen	-	4 964	-	412	5 376	14 905
Portugal	-	-	1 538	139	1 677	5 505
Roemenië	-	-	1 748	161	1 909	4 149
Slowakije	-	706	-	12	718	1 263

Slovenië	-	-	83	653	736	1 580
Spanje	-	-	6 559	608	7 167	26 712
Zweden	-	4 223	152	-	4 375	5 324
VK	-	18 157	763	-	18 920	25 064

*1: De gegevens van Italië tonen exact dezelfde waarde als in 2010, wat vraagtekens opwerpt omtrent de juistheid ervan.*

Een aantal algemene overwegingen kan worden opgetekend:

- Diesel domineert in op twee na alle lidstaten de markt. Alleen in Griekenland en Cyprus heeft benzine het grootste marktaandeel (respectievelijk 63,1 % en 56,6 %).
- België laat daarentegen de grootste afhankelijkheid van dieselbrandstof optekenen: diesel domineert de Belgische markt met een aandeel van maar liefst 83,2 %, het hoogste cijfer van alle lidstaten tezamen.
- De grootste hoeveelheid brandstof werd in 2011 verkocht in Duitsland, met in totaal 18,2 % van de in de EU verkochte brandstof, met op nationaal niveau een verhouding benzine/diesel van 40,2 % aan benzineverkoop/59,8 % aan dieselverkoop. Na Duitsland was de grootste markt in de EU Frankrijk, met in totaal 14,0 % van de verkochte brandstof en op nationaal niveau een verhouding benzine-/dieselverkoop van 20,5 %/79,5 %. De op twee na grootste markt is het Verenigd Koninkrijk, die goed was voor in totaal 12,1 % van de verkochte brandstof in de EU, met op nationaal niveau een verhouding van 43 % benzine/57 % diesel.
- De marktpenetratie van de E10 is nog altijd laag: op dit moment wordt het slechts in drie landen (Duitsland, Frankrijk en Finland) verkocht.

#### **4. TOEZICHT OP DE BRANDSTOFKWALITEIT 2011**

##### **4.1. Beschrijving van door de verschillende lidstaten gebruikte systemen**

Voor de tenuitvoerlegging van FQMS in de gehele EU is gebruikgemaakt van een aantal verschillende benaderingen, al is de consistentie tussen de lidstaten over de jaren wel licht toegenomen. De benaderingen variëren van die op basis van de Europese norm EN 14274<sup>3</sup>, waarbij monsters worden genomen bij een reeks tankstations, tot diverse nationale systemen.

Op grond van de richtlijn zijn alternatieve toezichtsystemen toegestaan, op voorwaarde dat die systemen resultaten garanderen die even betrouwbaar zijn als EN 14274. De criteria hiervoor zijn echter niet gespecificeerd. Het is daarom niet duidelijk of de bestaande systemen die niet gebaseerd zijn op EN 14274, voldoen aan de criteria.

<sup>3</sup> EN 14274:2003 - Brandstoffen voor wegvoertuigen - Beoordeling van de kwaliteit van benzine en diesel - Systeem voor periodiek kwaliteitsonderzoek (FQMS).

In 2011 heeft het merendeel van de lidstaten aanvullende informatie verstrekt over de selectie binnen het toezichtstelsel (indien gebruik werd gemaakt van een statistisch model van EN 14274), dan wel informatie verstrekt over de selectie van een nationaal toezichtstelsel.

Ten aanzien van het in 2011 gehanteerde stelsel voor toezicht op de brandstofkwaliteit hebben van de 27 lidstaten:

- 5 lidstaten gekozen voor statistisch model A van EN 14274 (Finland, Griekenland, Italië, Oostenrijk en Spanje);
- 5 lidstaten gekozen voor statistisch model B van EN 14274 (Duitsland, Frankrijk, Polen, Bulgarije en Roemenië);
- 9 lidstaten gekozen voor statistisch model C van EN 14274 (Ierland, Portugal, Cyprus, Estland, Hongarije, Litouwen, Slovenië, Slowakije en Tsjechië); en
- de resterende 8 lidstaten gebruikgemaakt van een nationaal toezichtstelsel.

#### **4.2. Bemonstering en rapportage**

Een van de belangrijkste aspecten bij de meting van de brandstofkwaliteit is hoe de monsters van de brandstoffen 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 in hun brandstofkwaliteitsverslagen moeten worden gerapporteerd. De norm schrijft het minimum aantal monsters per brandstofsoort voor zowel de winter- als de zomerperiode voor. Tabel 2 biedt een uitsplitsing naar afzonderlijke lidstaten van de bemonstering en van de rapportage in 2011. Ingeval de lidstaat gebruikmaakt van een statistisch model zoals opgenomen in EN 14274, moet het verplichte totale aantal 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. Behalve Duitsland hebben alle lidstaten deze uitsplitsing in 2011 verschaft. Duitsland diende de resultaten van de bemonstering in op grond van twee afzonderlijke methoden, maar vermeldde daarbij niet het totale aantal monsters dat is genomen (aangezien sommige monsters werden getest op basis van beide methoden, en overige op basis van slechts één methode). Daarom is het niet mogelijk om te bepalen in hoeverre is voldaan aan de vereisten voor de monsterhoeveelheden. EN 14274 stelt dat het gevraagde minimum aantal 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.

De situatie in de lidstaten is in 2011 wel ten gunste veranderd: de systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit en de bemonsteringsprocessen worden steeds beter, bijvoorbeeld in Denemarken, waar een nieuw stelsel wordt ingevoerd dat in overeenstemming is met de vereisten van de richtlijn.



Het aantal individuele gevallen van bemonsteringstests die niet voldoen aan de benzinebrandstofnorm EN 228, is in 2011 ten opzichte van 2010 afgenomen. Voor diesel is het aantal gevallen van niet-inachtneming van de norm EN 590 in 2011 afgenomen. Het volledige overzicht is terug te vinden in het rapport getiteld *EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action*, dat beschikbaar is op de website van het DG Klimaat.

**Tabel 2: 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)	Grootte (2)	Gescheiden Z&W ? (3)	Monsters per soort per periode (4)	Totaal vereiste monsters (5)		Genomen monsters (6)		Bij tankstations genomen monsters (7)		Naleving bemonstering (8)	
						Ben-zine	Die-sel	Ben-zine	Die-sel	Ben-zine	Die-sel	Ben-zine	Die-sel
Oostenrijk	AT	A	S	✓	50	104	100	153	150	153	150	✓	✓
België	BE	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	2 006	5 325	2 006	5 325	(✓)	(✓)
Bulgarije	BG	B	S	✓	100	410	200	473	496	461	482	✓	✓
Cyprus	CY	C	S	✓	50	108	100	233	140	233	140	✓	✓
Tsjechië	CZ	C	S	✓	50	102	104	944	955	944	1 015	✓	✓
Denemarken	DK	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	41	21	41	9	(×)	(×)
Estland	EE	C	S	✓	50	104	100	350	210	350	210	✓	✓

Lidstaat		FQMS-model (1)	Grootte (2)	Gescheiden Z&W? (3)	Monsters per soort per periode (4)	Totaal vereiste monsters (5)		Genomen monsters (6)		Bij tankstations genomen monsters (7)		Naleving bemonstering (8)	
						Ben-zine	Die-sel	Ben-zine	Die-sel	Ben-zine	Die-sel	Ben-zine	Die-sel
Finland	FI	A	S	✓	50	200	100	224	126	224	126	✓	✓
Frankrijk	FR	B	L	✓	200	800	400	487	420	395	420	×	✓
Duitsland	DE	B	L	✓	200	802	400	520	363	0	0	×	×
Griekenland	EL	A	S	✓	50	106	100	112	100	33	20	×	×
Hongarije	HU	C	S	✓	50	102	100	120	120	120	120	✓	✓
Ierland	IE	C	S	✓	50	100	100	149	136	94	97	×	×
Italië	IT	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Letland	LV	N	S	✓	(50)	(108)	(200)	202	307	173	160	(✓)	(✓)
Litouwen	LT	C	S	✓	50	102	100	104	100	92	91	×	×
Luxemburg	LU	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	89	98	81	98	(×)	(×)
Malta	MT	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	32	27	21	18	(×)	(×)
Nederland	NL	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	100	100	100	100	(✓)	(✓)
Polen	PL	B	S	✓	200	216	206	265	295	265	295	✓	✓
Portugal	PT	C	S	✓	50	108	100	254	122	200	100	✓	✓
Roemenië	RO	B	S	✓	100	216	200	224	222	224	222	✓	✓
Slowakije	S	C	S	✓	50	102	100	155	123	155	123	✓	✓

Lidstaat	K	FQMS-model (1)	Grootte (2)	Gescheiden Z&W? (3)	Monsters per soort per periode (4)	Totaal vereiste monsters (5)		Genomen monsters (6)		Bij tankstations genomen monsters (7)		Naleving bemonstering (8)	
						Ben-zine	Die-sel	Ben-zine	Die-sel	Ben-zine	Die-sel	Ben-zine	Die-sel
	K												
Slovenië	SI	C	S	✓	50	200	100	145	178	142	115	×	✓
Spanje	ES	A	L	✓	100	216	200	634	330	0	0	×	×
Zweden	SE	N	S	✓	(50)	(104)	(100)	672	756	0	0	(×)	(×)
VK	VK	N	L	✓	(100)	(208)	(200)	1 369	2 298	68	65	(×)	(×)

#	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)	Gescheiden Z&W?	✓ 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 minimum aantal monsters (op basis van de brandstofverkoop) tussen haakjes () vermeld.
(5)	Totaal aantal vereiste monsters	<b>Berekening van het minimum aantal vereiste monsters op grond van EN 14274 overeenkomstig het toezichtmodel en de grootte van het land. Het minimum aantal monsters moet worden genomen van het punt van gebruik bij de tankstations.</b> Voor lidstaten die gebruikmaken van een nationaal systeem voor toezicht op de brandstofkwaliteit, staat het geschatte equivalente minimum aantal monsters (op basis van de brandstofverkoop) tussen haakjes () vermeld.
(6)	Genomen	Het totaal aantal monsters dat is genomen per brandstofsoort op alle locaties

	<b>monsters</b>	(tankstations, distributieterminals en raffinaderijen).
(7)	<b>Monsters genomen op tankstations</b>	De totale hoeveelheid monsters die is genomen bij tankstations, in staatsbezit dan wel commercieel. Dit wordt afzonderlijk gerapporteerd in het standaardrapportageformulier. 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).
(8)	<b>Inachtneming bemonsteringseisen</b>	<p>✓ Geeft aan of wordt voldaan aan het vereiste van EN 14274 voor het aantal monsters, waarbij × staat voor niet-inachtneming. NB: dit betreft algehele inachtneming van de bemonsteringseisen voor alle brandstofsoorten. Zie het rapport van de lidstaat voor de inachtneming van de bemonsteringseisen van elke brandstofsoort afzonderlijk. Indien gebruik wordt gemaakt van een nationaal toezichtstelsel, wordt de geschatte inachtneming als equivalent van EN 14274 tussen haakjes () gezet.</p> <p>Indien een lidstaat geen uitsplitsing van de bemonsteringslocaties heeft opgenomen, is het niet mogelijk de inachtneming van de bemonsteringseisen in te schatten.</p>
	<b>Benzine</b>	<b>Benzine</b>
	<b>Diesel</b>	<b>Diesel</b>

## 5. INACHTNEMING VAN DE GRENSWAARDEN VAN DE RICHTLIJN

### 5.1. Rapportage inzake benzine

In 2011 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 meedelen. Dit is weliswaar geen verplicht onderdeel van de rapportage, maar wel cruciaal om het conformiteitsniveau te bepalen.

In de EU zijn in 2011 bij de volgende parameters de meeste afwijkingen van de specificaties vastgesteld:

- In 2011 werd de dampspanning in de zomer 106 keer overschreden. Veel van deze overschrijdingen blijken echter op te treden in de overgangperiodes wanneer de leveranciers overgaan van brandstoffen met zomerspecificaties naar brandstoffen met winterspecificaties, of omgekeerd.
- De RON/MON-specificaties werden in 2011 bij 38 monsters niet nageleefd.

Een aantal lidstaten hebben niet alle gegevens verstrekt over monsters die niet bleken te voldoen aan de tolerantiewaarden.

## 5.2. Rapportage inzake diesel

In 2011 heeft een aantal lidstaten niet alle gegevens verstrekt over monsters die niet bleken te voldoen aan de tolerantiewaarden. Van de zes parameters die in 2011 voor diesel zijn getest, waren de volgende niet conform de specificatie:

- Het maximale zwavelgehalte van 10 ppm werd bij in totaal 126 monsters overschreden. Het gemiddelde zwavelgehalte voor alle lidstaten blijft met 5,8 ppm echter onder de verplichte grenswaarde van 10 ppm.
- In totaal werd bij 19 monsters een afwijking van de distillatiegrenzen vastgesteld.

## 5.3. Samenvatting

Tabel 3 geeft een overzicht van de naleving door de lidstaten van de richtlijn voor 2011, op basis van de resultaten van de analyse van de monsters afgezet tegen de tolerantiegrenzen alsook op basis van de vorm en de inhoud van de rapportage. Eén van de wijzigingen in de richtlijn 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. Deze en overige opmerkingen met betrekking tot de toezichtsystemen van de lidstaten worden in meer detail beschreven in de hoofdstukken over de afzonderlijke lidstaten in dit rapport.

In 2011 zijn in totaal 10 257 benzine monsters getest. Daarvan hebben er 211 de grenswaarden voor een of meer parameters overschreden, hetgeen overeenkomt met een non-conformiteit van 2,0 %. Van de 13 718 dieselmotors, waarbij de zes verplichte parameters werden getest, voldeden er in 2011 203 niet aan de grenswaarden. Dit komt overeen met 1,5 % van alle gerapporteerde monsters.

Het percentage monsters dat niet aan de specificatie voldeed, is afhankelijk van het aantal genomen monsters, dat (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 de statistische modellen A, B of C, en gebruik wordt gemaakt van statistische modellen die mogelijk niet de meest geëigende zijn, moet echter ook rekening worden gehouden met non-conformiteit binnen de EU, gewogen naar hoeveelheid en aantal monsters.

Tabel 3: Overzicht van de naleving door de lidstaten voor het verslagjaar 2011

Lidstaat	Non-conformiteit met de grenswaarden niet conforme monsters (NC) / totaal				Onvolledige rapportage niet gemeten parameters (NGP)/totaal				Late rapportage (maanden)
	(1)		(2)		(3)				
	Benzine		Diesel		Benzine		Diesel		
	NC	Totaal	NC	Totaal	NGP	Totaal	NGP	Totaal	
AT	6	153	8	150	0	19	0	6	<1 maand

Lidstaat	Non-conformiteit met de grenswaarden niet conforme monsters (NC) / totaal				Onvolledige rapportage niet gemeten parameters (NGP)/totaal				Late rapportage
	(1)				(2)				(3)
	Benzine		Diesel		Benzine		Diesel		(maanden)
	NC	Totaal	NC	Totaal	NGP	Totaal	NGP	Totaal	
BE	70	2006	89	5 325	1	19	0	6	Op tijd
BG	27	473	19	496	5	19	0	6	Op tijd
CY	21	233	6	140	0	19	0	6	Op tijd
CZ	22	944	19	955	0	19	1	6	Op tijd
DK	0	41	0	21	0	19	0	6	Op tijd
EE	9	350	0	210	0	19	0	6	Op tijd
FI	1	224	0	126	1	19	1	6	Op tijd
FR	17	487	39	420	0	19	0	6	Op tijd
DE	3	520	7	363	1	19	0	6	<2 maanden
EL	0	112	0	100	1	19	0	6	<1 maand
HU	4	120	1	120	1	19	0	6	Op tijd
IE	1	149	1	136	0	19	0	6	Op tijd
IT	0	200	0	200	7	19	0	6	Op tijd
LV	0	202	0	307	0	19	0	6	<1 maand
LT	0	104	0	100	1	19	0	6	Op tijd
LU	5	89	1	98	1	19	0	6	Op tijd
MT	5	32	3	27	1	19	0	6	Op tijd
NL	0	100	0	100	1	19	1	6	Op tijd
PL	5	265	2	295	1	19	2	6	Op tijd
PT	5	254	2	122	0	19	0	6	Op tijd
RO	1	224	0	222	1	19	0	6	Op tijd
SK	3	155	4	123	1	19	0	6	Op tijd
SI	0	145	2	178	1	19	1	6	Op tijd
ES	0	634	0	330	0	19	0	6	<1 maand
SE	1	672	0	756	8	19	1	6	Op tijd
VK	5	1 369	0	2 298	0	19	0	6	Op tijd
Aantal landen									27

(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 alle parameters moeten wel voldoen aan de standaardtestmethode, 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.

Lidstaat	Non-conformiteit met de grenswaarden niet conforme monsters (NC) / totaal				Onvolledige rapportage niet gemeten parameters (NGP)/totaal				Late rapportage	
	(1)				(2)					(3)
	Benzine		Diesel		Benzine		Diesel			(maanden)
	NC	Totaal	NC	Totaal	NGP	Totaal	NGP	Totaal		

(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.

Een ander belangrijk aspect van de beoordeling van brandstofkwaliteit is dat het in elke lidstaat op de markt wordt gebracht overeenkomstig specifieke parameters die moeten worden gecontroleerd. Op het moment bestaan in sommige lidstaten op dit vlak nog afwijkingen. In het volledige verslag voor 2011 ("EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action") staat in de tabel getiteld *Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade* (Overzicht van de parameters die niet door elke lidstaat voor elke brandstofsoort zijn gerapporteerd) het aantal parameters per lidstaat vermeld dat niet is gemeten.

Al vormt deze situatie niet een probleem voor de beoordeling van de algehele brandstofkwaliteit in Europa, het is toch een punt dat in het verslagjaar 2012 verbeterd moet worden.

## 6. CONCLUSIES

De brandstofkwaliteit houdt in hoge mate verband met zowel de uitstoot van CO<sub>2</sub> 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 2011 blijkt dat in het algemeen aan de specificaties voor benzine en diesel in Richtlijn 98/70/EG wordt voldaan en dat er zeer weinig overschrijdingen zijn vastgesteld.

De herziening van de EN 14274-norm zorgt voor verdere duidelijkheid voor de lidstaten, hetgeen zal leiden tot grotere consistentie binnen de beschikbare gegevens voor de beoordeling van de diverse parameters voor de brandstofkwaliteit.

Onder de lidstaten is duidelijk de wil aanwezig is om zich in te spannen teneinde meer inzicht in de verslagleggingsvereisten en hun toezichtsystemen te krijgen.

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.