



EUROPESE  
COMMISSIE

Brussel, 10.3.2014  
COM(2014) 127 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:  
elfde jaarverslag  
(verslagjaar 2012)**

# 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: elfde jaarverslag (verslagjaar 2012)

### 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 voor wegtransport gebruikte benzine en diesel in de EU in 2012. Specificaties voor de in de EU verkochte benzine en diesel voor wegtransport zijn opgenomen in de richtlijn: de eerste specificaties werden 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 werd beperkt tot 10 ppm. In de Europese norm voor systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit (de *European Standard for fuel quality monitoring systems* of FQMS) (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 2002<sup>2</sup>. De vereisten van de richtlijn hebben zich naar aanleiding van de introductie van nieuwe brandstofsamenstellingen en verslagleggingsvereisten verder ontwikkeld. Alle lidstaten ontvangen een rapportagemodel zodat alle relevante bijzonderheden kunnen worden opgetekend waarmee de resultaten van 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 2012 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 sinds 1 januari 2011 een verslagleggingsvereiste is.

Alle lidstaten gebruikten het model voor hun verslag. Van de 27 jaarlijkse FQMS-verslagen werden er 19 ontvangen binnen de termijn (30 juni), werden er zes binnen één week na afloop van de termijn ontvangen, en werden de laatste twee binnen twee maanden na de oorspronkelijke termijn ingediend. De naleving van termijnen voor de indiening van verslagen is beduidend beter dan in 2009 en 2010, maar iets minder goed dan in 2011, toen 21 lidstaten hun verslag tijdig indienden.

---

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

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

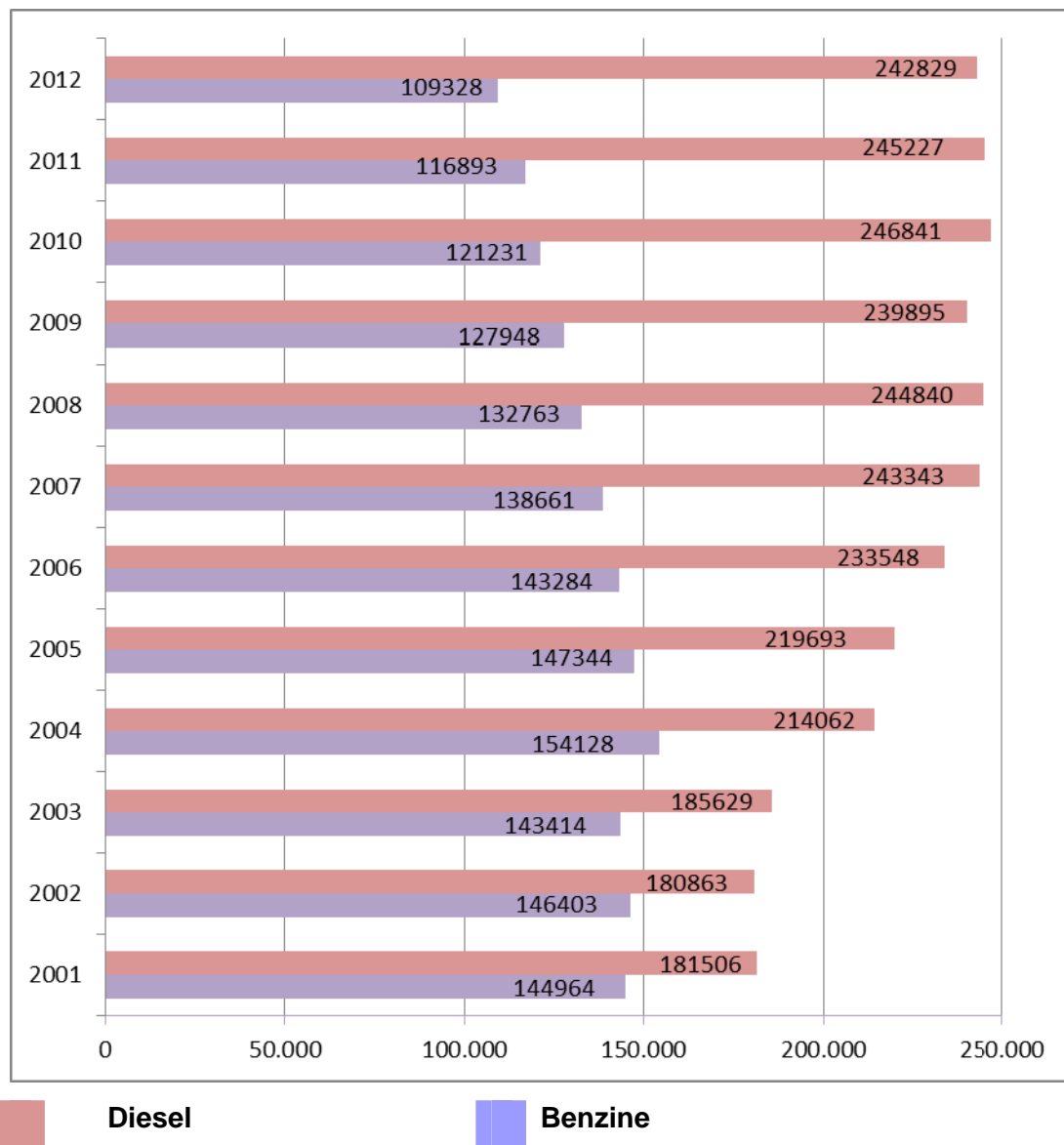
## 2. BRANDSTOFVERKOOP IN EUROPA

Wat betreft de brandstofverkoop in de EU in 2012 lag de nadruk zwaar op diesel, met een totale verkoop van 242 829 miljoen liter, tegenover een totale verkoop van 109 328 miljoen liter aan benzine.

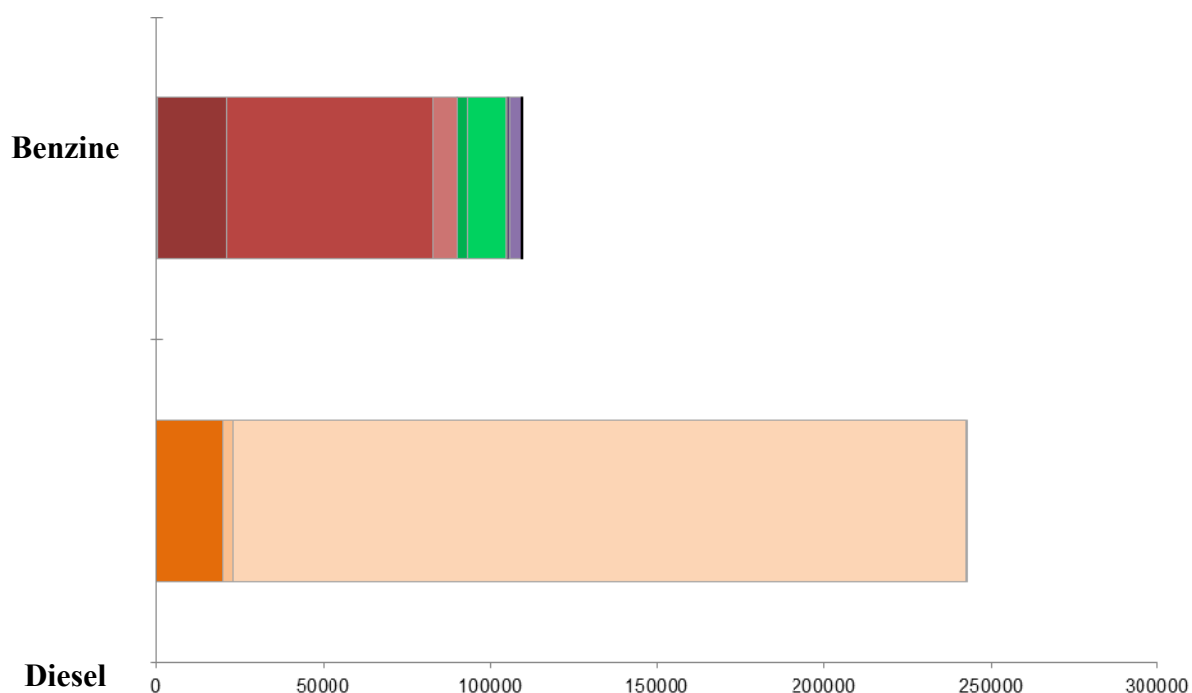
De verkoop van benzine daalt al sinds 2004, en ook in 2012 was de verkoop minder dan in het jaar daarvoor. Wat betreft de soorten brandstof blijft RON 91 marktaandeel verliezen. Momenteel wordt deze soort benzine alleen nog in kleine hoeveelheden verkocht: in 2012 was dat 456 miljoen liter. Aan RON 98 werd in totaal 4 418 miljoen liter verkocht, aan RON 95 <math>< 98</math> 14 622 miljoen liter, en RON 95 was goed voor het merendeel van de benzineverkoop, met een totaal van 89 832 miljoen liter.

Diesel daalde ook voor het derde achtereenvolgende jaar. B7 nam met 219 769 miljoen liter verkocht het grootste gedeelte van de verkoop (90 %) voor zijn rekening. Van B5, B+ en normale diesel werd in totaal 23 061 miljoen liter verkocht (2 720, 137 en 20 204 miljoen liter respectievelijk).

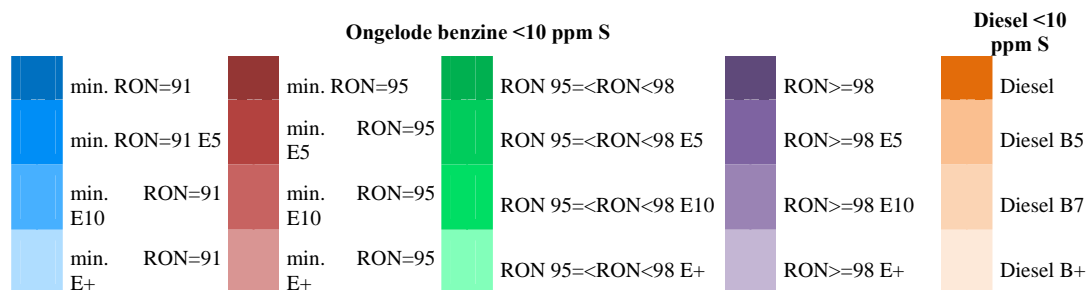
**Afbeelding 1: ontwikkeling van brandstofverkoop in de EU van 2001 tot 2012**



**Afbeelding 2: Brandstofverkoop in de EU in 2012 per brandstofsoort**



### Miljoen liter



De totale brandstofverkoop was in 2012 minder dan de verkoop in 2011. Zowel de verkoop van benzine nam af (met 7 565 miljoen liter) als die van diesel (met 2 398 miljoen liter); in totaal nam de verkoop van motorbrandstoffen voor auto's af met 9 963 miljoen liter.

### 2.1 Beschikbaarheid van de brandstoffen in 2012

Een van de belangrijkste constatering van 2012 is dat RON 91 bijna van de markt verdwenen is: momenteel wordt het slechts in vier landen verkocht, en is het alleen in Denemarken van enig belang.

E 10 wordt alleen in drie lidstaten verkocht: Frankrijk, Finland en Duitsland.

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

**Tabel 1: Brandstofverkoop 2012 EU27 per soort**

Brandstoftype	Benzineverkoop (miljoen liter)				Dieselverkoop (miljoen liter)	
	min. RON=91	min. RON=95	min. RON=98	RON $\geq$ 98	Totaal benzine	Totaal diesel
Oostenrijk	41	-	2 215	49	2 305	7 294
België	-	1 385	-	297	1 682	8 317
Bulgarije	-	691	-	36	727	2 049
Cyprus	-	-	471	31	502	365
Tsjechië	16	2 195	62	-	2 273	4 865
Denemarken	349	1 531	2	-	1 882	3 205
Estland	-	-	312	28	340	719
Finland	-	1 144	-	948	2 092	2 843
Frankrijk	-	9 666	-	-	9 666	40 378
Duitsland	50	23 479	-	1 502	25 031	40 232
Griekenland	-	3 831	52	102	3 985	2 506
Hongarije	-	1 541	-	42	1 583	3 121
Ierland	-	1 684	-	-	1 684	2 630
Italië	-	9 750	-	-	9 750	27 445
Letland	-	274	21	-	295	852
Litouwen	-	300	-	7	307	1 342
Luxemburg	-	347	-	77	424	2 001
Malta	-	-	98	-	98	119
Nederland	-	5 436	59	-	5 495	7 512
Polen	-	4 690	-	412	5 102	13 555
Portugal	-	-	1 403	110	1 513	5 268
Roemenië	-	-	2 418	205	2 623	6 602
Slowakije	-	649	-	7	656	1 227
Slovenië	-	-	607	78	686	2 270
Spanje	-	-	6 170	487	6 657	25 111
Zweden	-	3 738	125	-	3 863	5 273
Verenigd Koninkrijk	-	17 501	607	-	18 108	25 728

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

- Diesel domineert de markt in op twee na alle lidstaten. Benzine vertegenwoordigt 61,4 % van de in Griekenland verkochte brandstof en 57,9 % van de op Cyprus verkochte brandstof.

- België blijkt daarentegen het meest afhankelijk te zijn van dieselbrandstof: in België vertegenwoordigt diesel 83,2 % van de verkoop – het hoogste percentage van alle lidstaten.
- De grootste hoeveelheid brandstof werd in 2010 in Duitsland verkocht (18,5 % van de totale EU-brandstofverkoop); de verhouding verkochte benzine/diesel was 38,4 %/61,6 %. Na Duitsland was Frankrijk de grootste markt, met in totaal 14,2 % van de in de EU verkochte brandstof; de verhouding verkochte benzine/diesel was 19,3 %/80,7 %. Het Verenigd Koninkrijk was goed voor in totaal 12,4 % van de verkochte brandstof, met een verhouding van 41,3 % benzine/58,7 % diesel.
- In de meeste landen zijn de accijnzen voor diesel lager (en soms aanmerkelijk lager) dan voor benzine. Dit, gecombineerd met de hogere efficiëntie van dieselveertuigen (vergeleken met benzine-equivalenten) en de verbetering van dieselauto's, is een belangrijke stimulans geweest voor de omslag naar een verhoging van het gebruik van dieselbrandstof in de EU. In het VK zijn de accijnzen voor benzine en diesel per liter brandstof hetzelfde, hetgeen ten dele het lagere relatieve aandeel van de brandstof verklaart in vergelijking met andere EU-landen, als gevolg van de lagere brandstofkostenbesparingen voor auto's.
- De marktpenetratie van de E10 is nog altijd laag: op dit moment wordt het slechts in drie landen (Duitsland, Frankrijk en Finland) verkocht. In deze landen is de marktsituatie heel anders: in Finland is E10 goed voor 54,7 % van de verkoop van benzine, in Frankrijk is dit 24,1 % en in Duitsland neemt E10 14,2 % van de benzinemarkt voor zijn rekening.

### **3. TOEZICHT OP DE BRANDSTOFKWALITEIT 2012**

#### **3.1 Beschrijving van door de verschillende lidstaten gebruikte systemen**

Voor de tenuitvoerlegging van FQMS in de gehele EU is gebruikgemaakt van een aantal verschillende benaderingen. De consistentie tussen de lidstaten over de jaren is weliswaar licht toegenomen, maar 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 om dit te beoordelen zijn echter niet gespecificeerd. Het is daarom niet duidelijk of de bestaande systemen die niet gebaseerd zijn op EN 14274, voldoen aan deze voorwaarde.

In 2012 heeft het merendeel van de lidstaten aanvullende informatie verstrekt over hun selectie van een 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 de in 2012 gehanteerde systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit hebben, van de 27 lidstaten:

---

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

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

### 3.2 Bemonstering en rapportage

Een van de belangrijkste aspecten bij de beoordeling 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 die in hun brandstofkwaliteitsverslagen moeten worden gerapporteerd. De norm schrijft het minimumaantal 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 2012. Ingeval de lidstaat gebruik maakt van een statistisch model zoals opgenomen in 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. Alle lidstaten hebben deze uitsplitsing in 2012 verschaft. EN 14274 specificeert 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*"; voor zover monsters in distributieterminals of raffinaderijen worden genomen, is dit derhalve in aanvulling op de monsters van de tankstations, wil men aan de minimale bemonsteringsvoorschriften voldoen.

In dit verband moet worden opgemerkt dat Bulgarije een jaar achterloopt met de gegevensrapportage. De lidstaat is hierop gewezen en de Commissie hoopt dat deze situatie in de rapportage in 2013 zal worden rechtgezet.

Het aantal individuele gevallen van bemonsteringstests die niet voldoen aan de benzinebrandstofnorm EN 228 is in 2012 ten opzichte van 2011 enigszins toegenomen. Voor diesel is het aantal gevallen van niet-inachtneming van de norm EN 590 in 2012 eveneens licht toegenomen. Het volledige overzicht is terug te vinden in het rapport *EU Fuel Quality Monitoring – 2012 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 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)	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)	
					Benzine	Diesel	Benzi ne	Dies el	Benzi ne	Dies el	Be nzi ne	Diesel
Oostenrijk	A	S	✓	50	106	100	106	100	106	100	✓	✓
België	N	S	✓	(50)	200	100	2239	6036	2239	6036	(✓)	(✓)
Bulgarije	B	S	✓	100	212	204	453	496	428	473	✓	✓
Cyprus	C	S	✓	50	108	100	328	173	328	173	✓	✓
Tsjechië	C	S	✓	50	106	104	1294	1468	1294	1468	✓	✓
Denemarken	N	S	✓	(50)	202	100	43	21	43	21	(×)	(×)
Estland	C	S	✓	50	110	100	350	215	350	210	✓	✓
Finland	A	S	✓	50	200	100	235	122	235	122	✓	✓
Frankrijk	B	L	✓	200	800	400	473	408	473	408	×	✓
Duitsland	B	L	✓	200	826	400	602	415	602	415	×	✓
Griekenland	A	S	✓	50	106	102	116	106	73	53	×	×
Hongarije	C	S	✓	50	104	100	120	120	120	120	✓	✓
Ierland	C	S	✓	50	100	100	201	194	160	161	✓	✓
Italië	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Letland	N	S	✓	(50)	112	200	158	244	119	126	(✓)	(✓)
Litouwen	C	S	✓	50	104	100	106	100	92	89	×	×
Luxemburg	N	S	✓	(50)	200	100	80	82	80	82	(×)	(×)
Malta	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	36	37	27	27	(×)	(×)
Nederland	N	S	✓	(50)	100	100	50	50	50	50	(×)	(×)
Polen	B	S	✓	200	434	400	279	204	279	204	×	×
Portugal	C	S	✓	50	108	100	200	100	200	100	✓	✓
Roemenië	B	S	✓	100	208	200	244	243	221	223	✓	✓
Slowakije	C	S	✓	50	102	100	149	118	149	118	✓	✓
Slovenië	C	S	✓	50	200	100	154	162	154	162	×	✓
Spanje	A	L	✓	100	230	200	780	396	0	0	×	×
Zweden	N	S	✓	(50)	104	100	631	717	0	0	(×)	(×)
Verenigd Koninkrijk	N	L	✓	(100)	208	200	1682	2535	437	263	(✓)	(✓)



#	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 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 benzinestations; 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).
(8)	Inachtneming bemonsteringseisen	✓ geeft aan of wordt voldaan aan het vereiste van EN 14274 voor het aantal monsters; × 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.  Indien een lidstaat geen uitsplitsing van de bemonsteringslocaties heeft verstrekt, is het niet mogelijk de inachtneming van de bemonsteringseisen in te schatten.
	Benzine	Benzine
	Diesel	Diesel

## 4. INACHTNEMING VAN DE GRENSWAARDEN VAN DE RICHTLIJN

### 4.1 Rapportage inzake benzine

In 2012 hebben alle 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). Er is voor gezorgd dat de lidstaten deze informatie met gebruikmaking van het rapportagemodel kunnen verstrekken.

In de EU zijn in 2012 bij de volgende parameters de meeste afwijkingen van de specificaties vastgesteld:

in 2012 werd de dampspanning in de zomer 175 keer overschreden.

Veel van deze overschrijdingen blijken echter op te treden in de overgangsperioden wanneer de leveranciers overgaan van brandstoffen met zomerspecificaties naar brandstoffen met winterspecificaties, of omgekeerd;

in 2012 werden in de EU de RON/MON-specificaties bij 61 monsters niet nageleefd;

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

#### **4.2 Rapportage inzake diesel**

In 2012 heeft een aantal lidstaten niet alle gegevens verstrekt over monsters die niet binnen de tolerantiewaarden bleken te vallen. Van de zes parameters die in 2012 voor diesel zijn getest, waren de volgende niet conform de specificatie:

het maximale zwavelgehalte van 10 ppm werd bij in totaal 144 monsters overschreden.

Het gemiddelde zwavelgehalte voor alle lidstaten blijft met 7,42 ppm echter onder de verplichte grenswaarde van 10 ppm;

in totaal werd bij 22 monsters een afwijking van de distillatiegrenzen vastgesteld.

#### **4.3 Samenvatting**

Tabel 3 geeft een overzicht van de naleving door de lidstaten van de richtlijn voor 2012, 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. Deze en andere informatie met betrekking tot de controlesystemen van de lidstaten zijn in meer detail beschreven in de hoofdstukken over individuele lidstaten van het samenvattend eindverslag voor 2012 aan DG Klimaat van de Europese Commissie over toezicht op de brandstofkwaliteit (*EU Fuel Quality Monitoring – 2012 Summary Report – Final report to the European Commission DG Climate Action*), dat beschikbaar is op webpagina van DG Klimaat.

In 2012 zijn in totaal 11 365 benzinemonsters getest. Daarvan hebben er 322 de grenswaarden voor een of meer parameters overschreden, hetgeen overeenkomt met een non-conformiteit van 2,8 %. Van de 15 039 dieselsonsters, waarbij de zes verplichte parameters werden getest, voldeden er in 2012 237 niet aan de grenswaarden. Dit komt overeen met 1,6 % van alle gerapporteerde monsters.

Het percentage monsters dat niet aan de specificatie voldeed, is afhankelijk van het aantal genomen monsters, dat zou moeten afhangen van de (in elke lidstaat) 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 gekeken worden naar non-conformiteit binnen de EU, gewogen naar hoeveelheid en aantal monsters.

**Tabel 3: Overzicht van de naleving door de lidstaten voor het verslagjaar 2012**

Lidstaat	Non-conformiteit met de grenswaarden aantal non-conforme monsters (NC) / totale aantal monsters				Onvolledige rapportage niet gemeten parameters (NG) / totaal				Late rapportage
	(1)		(2)		(3)				
	Benzine		Diesel		Benzine		Diesel		(maanden)
	NC	Totaal	NC	Totaal	NG	Totaal	NG	Totaal	
AT	2	106	1	100	0	19	0	6	Op tijd
BE	104	2239	102	6036	0	19	0	6	Op tijd
BG	9	453	32	496	1	19	0	6	Op tijd
CY	29	328	0	173	2	19	0	6	Op tijd
CZ	21	1293	21	1413	0	19	0	6	Op tijd
DK	0	43	0	21	0	19	0	6	Op tijd
EE	8	350	2	215	1	19	0	6	<1 maand
FI	18	235	1	122	1	19	1	6	Op tijd
FR	16	473	28	408	0	19	0	6	<1 maand
DE	5	602	1	415	0	19	0	6	<2 maanden
EL	0	116	0	106	6	19	0	6	Op tijd
HU	5	120	0	120	0	19	0	6	Op tijd
IE	10	201	4	194	0	19	0	6	Op tijd
IT	6	200	3	200	4	19	0	6	<1 maand
LV	0	158	0	244	0	19	0	6	<1 maand
LT	0	106	0	100	0	19	0	6	Op tijd
LU	8	80	0	82	0	19	0	6	Op tijd
MT	4	36	8	37	0	19	0	6	Op tijd
NL	0	50	>1	50	2	19	0	6	<1 maand
PL	12	279	7	204	1	19	0	6	Op tijd
PT	33	257	4	132	1	19	0	6	Op tijd
RO	6	244	6	243	1	19	0	6	<1 maand
SK	8	149	8	118	0	19	0	6	Op tijd
SI	4	154	4	162	1	19	0	6	Op tijd
ES	0	780	0	396	0	19	0	6	<2 maanden
SE	0	631	0	717	6	19	1	6	Op tijd
UK	14	1682	4	2535	0	19	0	6	Op tijd
Aantal landen									27

(1) Non-conformiteit met de grenswaarden (95 %-betrouwbaarheidsgrenzen) met de 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 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 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.

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

Een ander belangrijk aspect van de beoordeling van brandstofkwaliteit is de naleving van de eisen wat betreft de specifieke parameters die gecontroleerd moeten worden.

Momenteel worden in sommige lidstaten bepaalde parameters niet volledig gemeten. Het volledige verslag over toezicht op de brandstofkwaliteit (FQMS) voor 2012, dat via de webpagina van DG Klimaat beschikbaar gemaakt zal worden, bevat een tabel betreffende de samenvatting van de door de lidstaten niet gerapporteerde parameters voor elke brandstofsoort (*Table relating to the Summary of parameters not reported by Member States for each fuel grade*) waarin per lidstaat het aantal parameters wordt aangegeven die niet worden gemeten.

Hoewel deze situatie niet een probleem vormt voor de beoordeling van de algehele brandstofkwaliteit in Europa, zal de Commissie er wel bij de lidstaten op aandringen dat deze situatie in 2013 verbeterd moet worden.

## 5. CONCLUSIES

Uit het toezicht op de brandstofkwaliteit in 2012 blijkt dat in het algemeen aan de specificaties voor benzine en diesel in Richtlijn 98/70/EG wordt voldaan; er zijn zeer weinig afwijkingen vastgesteld.

De manier waarop de lidstaten hun verplichtingen inzake rapportering en toezicht nakomen en hun systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit zijn weliswaar verbeterd, maar de verwachte niveaus van bemonstering worden nog steeds niet altijd bereikt.

De Commissie zal deze kwestie te zijner tijd met de betrokken lidstaten opnemen.

Aangezien gevallen van niet-naleving relatief zelden voorkomen 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 voertuigemissies 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.