

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 11.3.2011
COM(2011) 116 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:
zevende jaarverslag
(Verslagjaar 2008)**

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: zevende jaarverslag (Verslagjaar 2008)

SAMENVATTING

Richtlijn 98/70/EG¹ 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/EG², die Richtlijn 98/70/EG wijzigt, moet het zwavelgehalte van benzine en diesel verder worden verlaagd. 2008 is het laatste jaar waarin brandstoffen met een zwavelgehalte van meer dan 10 ppm voldoen aan de eisen van de richtlijn.

Het niet naleven van brandstofsspecificaties kan leiden tot hogere emissies (een overmaat van zuurstofhoudende verbindingen kan bijvoorbeeld de NOx-uitstoot verhogen) en eventueel tot beschadiging van motoren en systemen voor de nabehandeling van uitlaatgassen (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 zevende verslag van de Commissie wordt een overzicht gegeven van de door de lidstaten verstrekte informatie over de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en de daarvan verkochte hoeveelheden in 2008. Alle lidstaten hebben hun nationaal verslag over 2008 ingediend, behalve Luxemburg, dat ook over 2007 geen verslag heeft ingediend.

De kwaliteit van het bewakingssysteem van de lidstaten, de conformiteit met 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 zal indien nodig passende en evenredige maatregelen voorstellen.

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

² 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.

Net als in 2006 en 2007 zijn zwavelvrije brandstoffen³ niet altijd als zodanig aangeduid aan de pomp en dit ondanks het feit dat hun aandeel en verkoophoeveelheden blijven toenemen. Er zijn nog steeds problemen met het op tijd inleveren van de verslagen. 14 lidstaten hebben hun verslag na de vastgestelde termijn ingediend, hoewel 10 daarvan minder dan 1 maand te laat waren. Malta was 7 maanden over tijd, Duitsland 5 maanden, het VK 4 maanden en Spanje 3 maanden. Luxemburg heeft net als in 2007 ook in 2008 geen verslag ingediend.

Uit het toezicht op de brandstofkwaliteit in 2008 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)⁴, de dampspanning in de zomer⁵ en het distillatiepunt/verdamping bij 100/150°C⁶. Ook was er een stijging van het aantal monsters dat de grenswaarden van het zwavelgehalte overschreed. Voor diesel waren de belangrijkste parameters waarvoor overschrijdingen werden vastgesteld, het zwavelgehalte, het distillatiepunt van 95% en het cetaangetal.

Aangezien overschrijdingen relatief zeldzaam zijn en de meeste lidstaten actie ondernemen om niet-conforme brandstof uit de verkoop te halen, is de Commissie niet op de hoogte van negatieve effecten op emissies van voertuigen of op het functioneren van motoren 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 2008⁷. De Commissie blijft de naleving van de in de richtlijn vastgelegde brandstofkwaliteitseisen controleren.

Een laag zwavelgehalte draagt bij tot de vermindering van de luchtverontreiniging en de invoering van nieuwe technologie voor motoren. Zoals blijkt uit tabel 1, is het gemiddelde zwavelgehalte gedaald in 2008 en lag het een stuk lager dan de voor 2004 gerapporteerde waarde. Dit was de grootste daling sinds 2005, toen laagzwavelige brandstoffen⁸ verplicht werden en zwavelvrije brandstoffen in de hele EU op de markt kwamen. 2008 is het laatste jaar waarin laagzwavelige brandstoffen voldoen aan de eisen van de richtlijn. Bijgevolg kan de daling van het gemiddelde zwavelgehalte het gevolg zijn van de voorbereiding van de lidstaten op de grenswaarde voor 2009 van < 10ppm.

³ De term “zwavelvrij” komt overeen met een zwavelgehalte van < 10 ppm.

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ 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.

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

⁸ 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***	2008***	2008***	2008
<i>Brandstof/ Jaar</i>										
<i>Benzine</i>	68	51	37	38	19	18	18	14	14	15
<i>Diesel</i>	223	169	125	113	25	22	23	18	18	23

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

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

*** Zonder Luxemburg, dat voor de jaren 2007-2008 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 brandstofsamenstellingen. 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 14274⁹ 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 zevende verslag van de Commissie een beknopt overzicht gegeven van de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en de daarvan verkochte hoeveelheden in de EU in 2008. De verslagen over de vorige jaren zijn te vinden op de desbetreffende webpagina van de Commissie¹⁰.

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 wordt 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:

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

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

Sommige lidstaten hebben hun verslag te laat ingediend. Malta, Duitsland, het VK en Spanje hebben hun verslag meer dan drie maanden te laat ingediend. 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). Deze monsters in de raffinaderij of opslagplaats moeten als *aanvulling* op het verplichte minimum aantal monsters in de tankstations worden genomen.

Wanneer de lidstaten hun eigen nationale systeem gebruiken, moet dit volledig worden beschreven om te kunnen controleren of het aan de Europese norm voldoet. Uit deze beschrijving moet blijken dat de statistische betrouwbaarheid van het monitoringsysteem vergelijkbaar is met EN 14274:2003. De beschrijving is in veel gevallen nog *steeds niet* voorgelegd voor de monitoring voor 2004-2008. 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. Dit is vanaf 2009 niet meer nodig omdat dan alle brandstoffen zwavelvrij moeten zijn.

Aangezien 2008 het laatste jaar is dat brandstoffen met een zwavelgehalte van meer dan 10 ppm beschikbaar mogen zijn in de EU, moeten de lidstaten in staat zijn geweest om naar zwavelgehalte gedifferentieerde verkoops- en bemonsteringsgegevens af te leiden. Sommige lidstaten hebben dit echter niet gedaan.

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

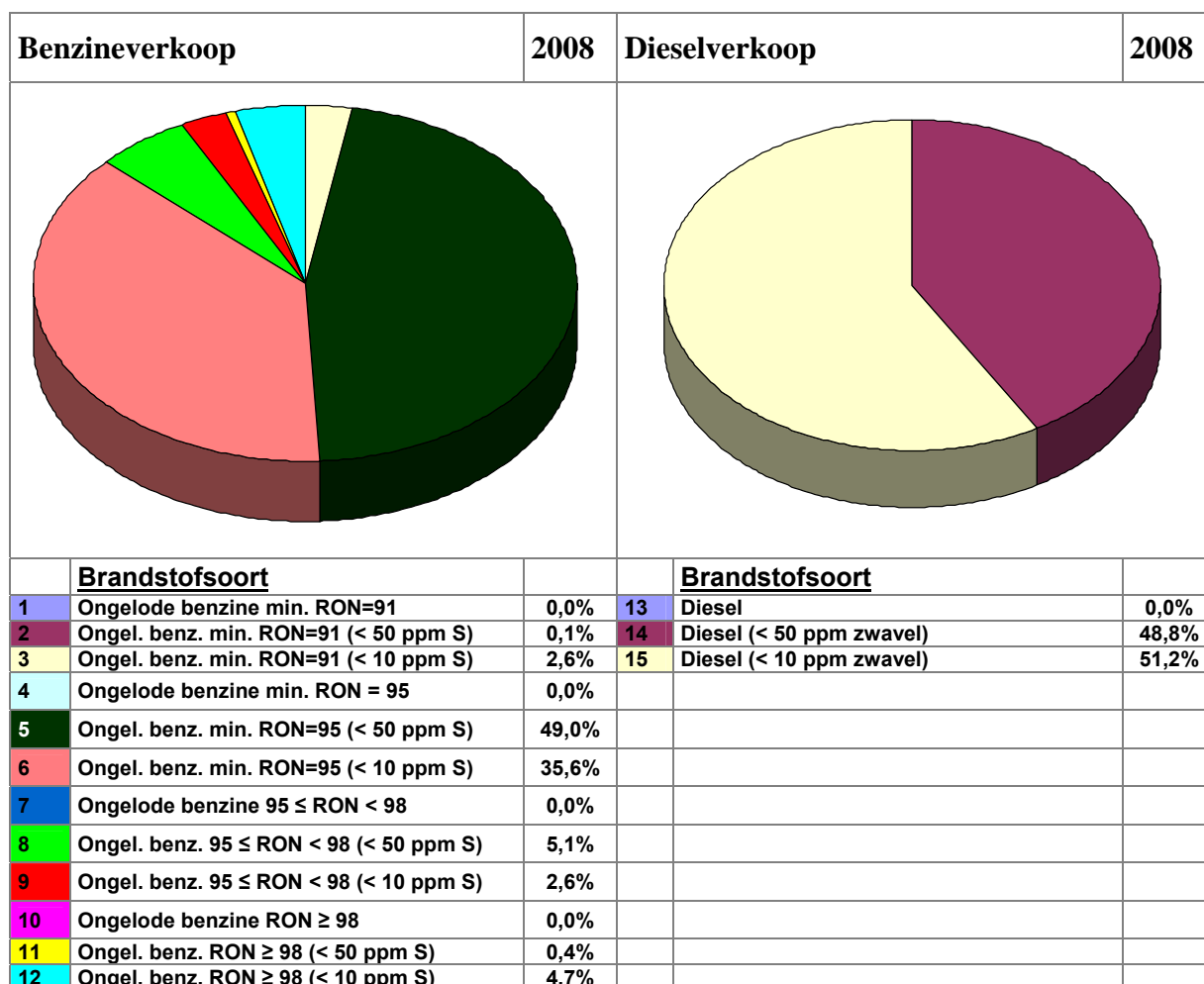
4. RAPPORTAGE OVER 2008

4.1. Brandstofsoorten en -hoeveelheden

Alle in de EU verkochte benzine en diesel is nu laagzwavelig of zwavelvrij. Van alle verkochte benzine was 55% laagzwavelig en 45% zwavelvrij (< 10 ppm). Voor de verkochte diesel waren deze percentages respectievelijk 49% en 51%.

Met de invoering van de nieuwe verplichte grenswaarde van < 50 ppm zwavel in 2005 is het aantal brandstofsoorten met verschillend researchoctaangetal en zwavelgehalte in de EU afgenomen. In 2008 werd vooral benzine met researchoctaangetal 95 verkocht (84% van het totaal, waarvan 46% laagzwavelig en 38% zwavelvrij), zie figuur 1 en de tabel in de bijlage voor nadere bijzonderheden per lidstaat.

Figuur 1: Brandstofverkoop in de EU in 2008 per brandstofsoort (in %)



Net als in 2001-2007 was de totale brandstofverkoop in 2008 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.

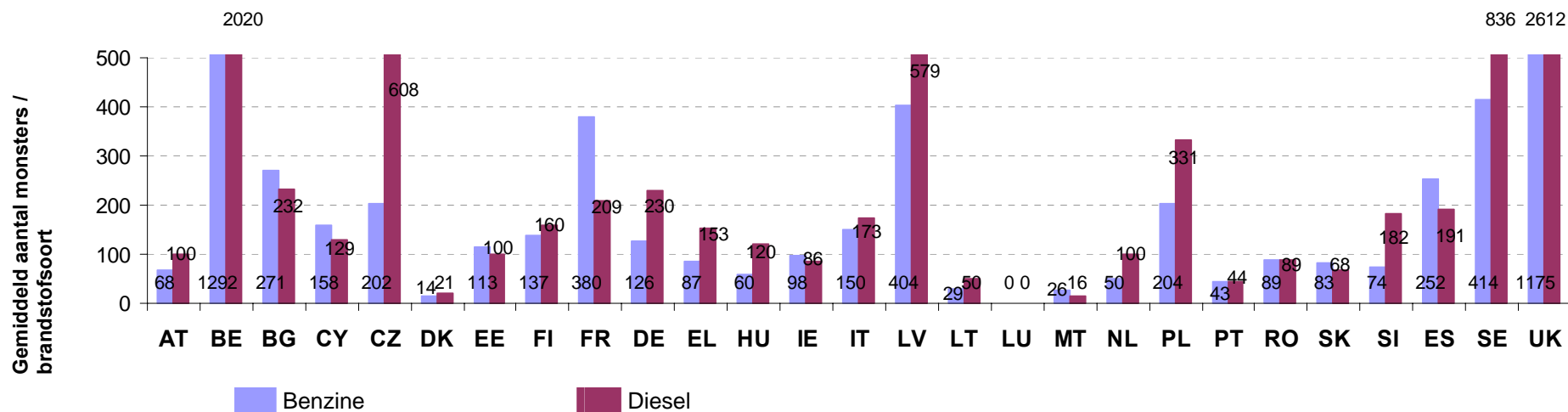
De verkoop in de EU-12 vertegenwoordigde 14,0% van de totale benzineverkoop en 15,8% van de totale dieselverkoop in de EU (een duidelijke toename ten opzichte van respectievelijk 12,4% en 12,6% in 2007).

Het merendeel (14) van de lidstaten berichtte dat er in 2008 2 soorten benzine verkrijgbaar waren op hun grondgebied. In Bulgarije, Ierland en Malta werd slechts één soort benzine verkocht. Het onderscheid tussen de soorten is meestal het gevolg van het verschil in octaangetal (RON-categorie). 16 lidstaten gaven aan dat zij in 2008 slechts één soort diesel verkochten. Zie figuur 4 voor meer details.

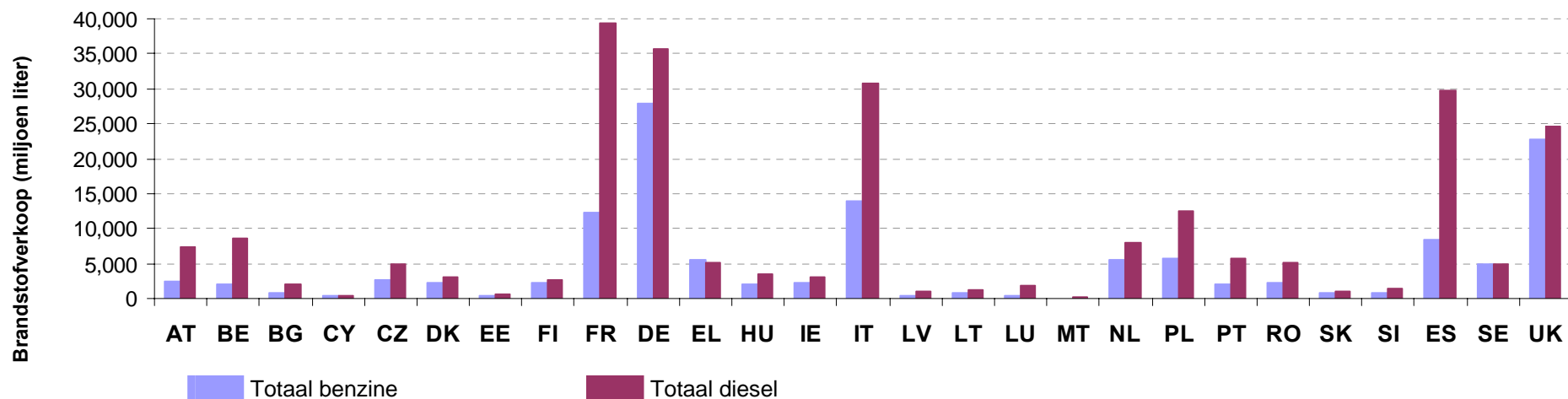
De lidstaten hoeven pas in 2009 volledig op zwavelvrije brandstoffen over te schakelen. In 2008 rapporteerden echter al 8 lidstaten dat zij enkel zwavelvrije benzine verkochten en 8 lidstaten dat zij enkel zwavelvrije diesel verkochten. In Duitsland is sinds 2003 zwavelvrije diesel verkrijgbaar en in Zweden is al sinds 1999 bijna alle diesel zwavelvrij.

In Tsjechië, Polen en Slowakije lag het gemiddelde zwavelgehalte onder de grenswaarde voor 2009 (< 10 ppm), maar deze landen gaven niet allemaal aan dat zwavelvrije brandstof 100% beschikbaar was, zoals blijkt uit figuur 7. In deze landen is de verkochte brandstof misschien zwavelvrij maar niet altijd als zodanig gekenmerkt. 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.

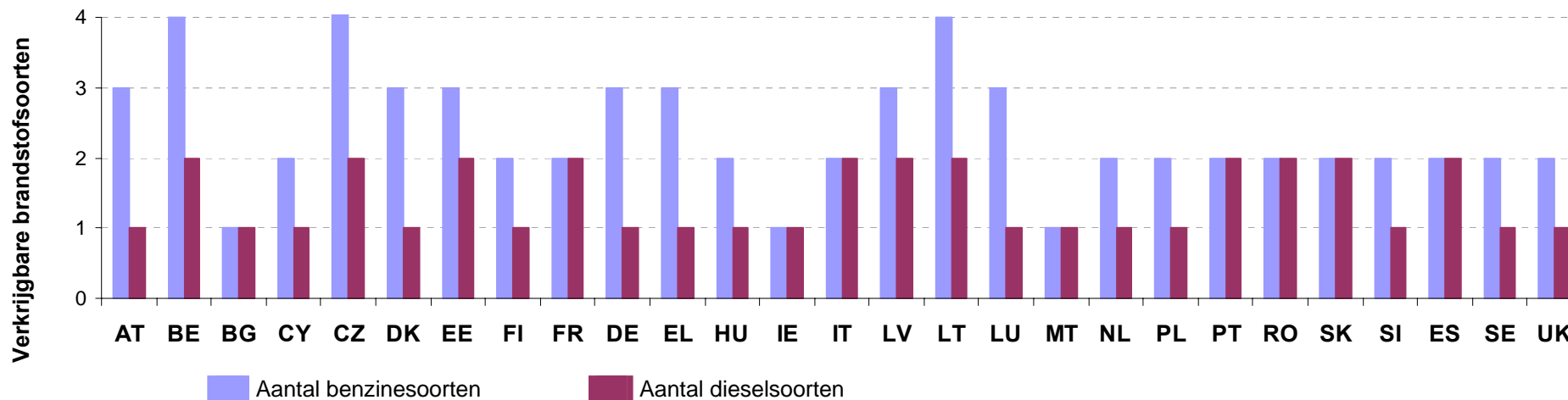
Figuur 2: FQMS-bemonsteringsintensiteit in de EU in 2008 (gemiddeld aantal monsters per brandstofsoort)



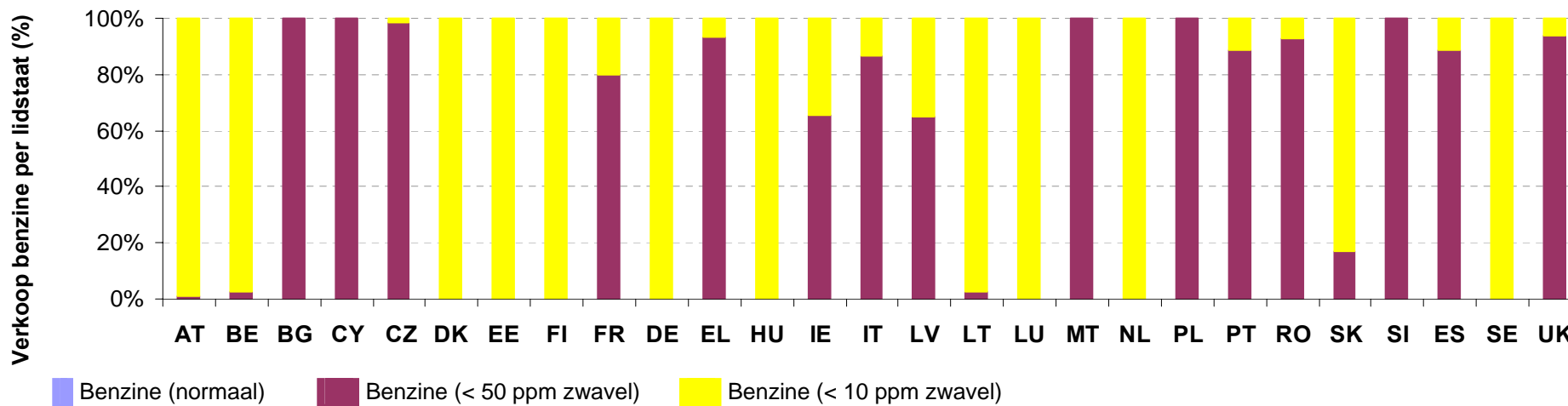
Figuur 3: Brandstofverkoop per EU-lidstaat naar soort in 2008 (miljoen liter)



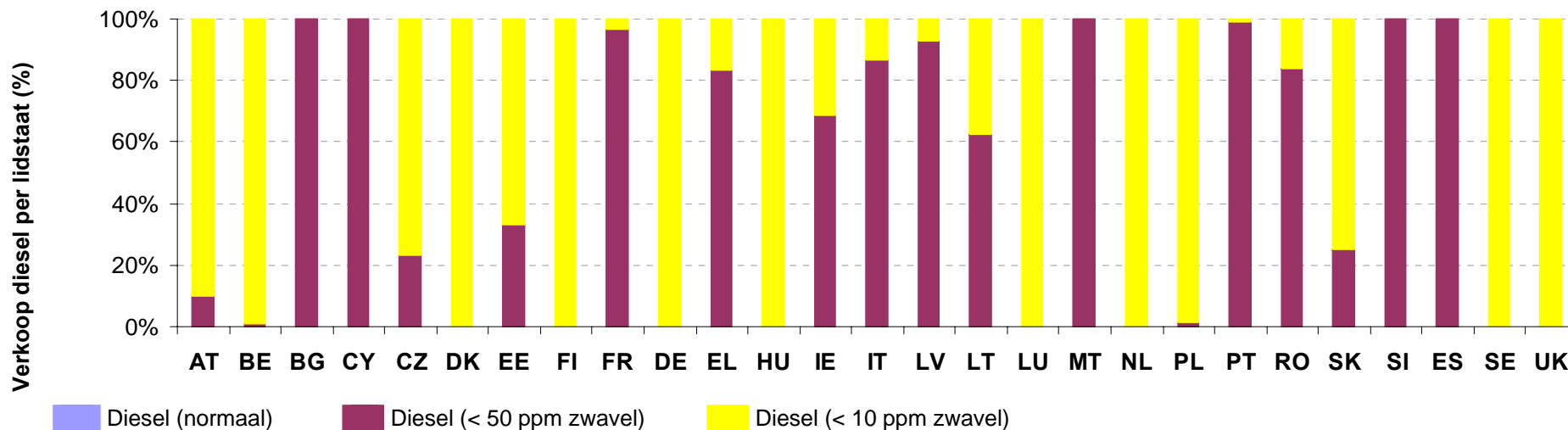
Figuur 4: Aantal verkrijgbare brandstofsoorten per lidstaat en per brandstofsoort in de EU in 2008



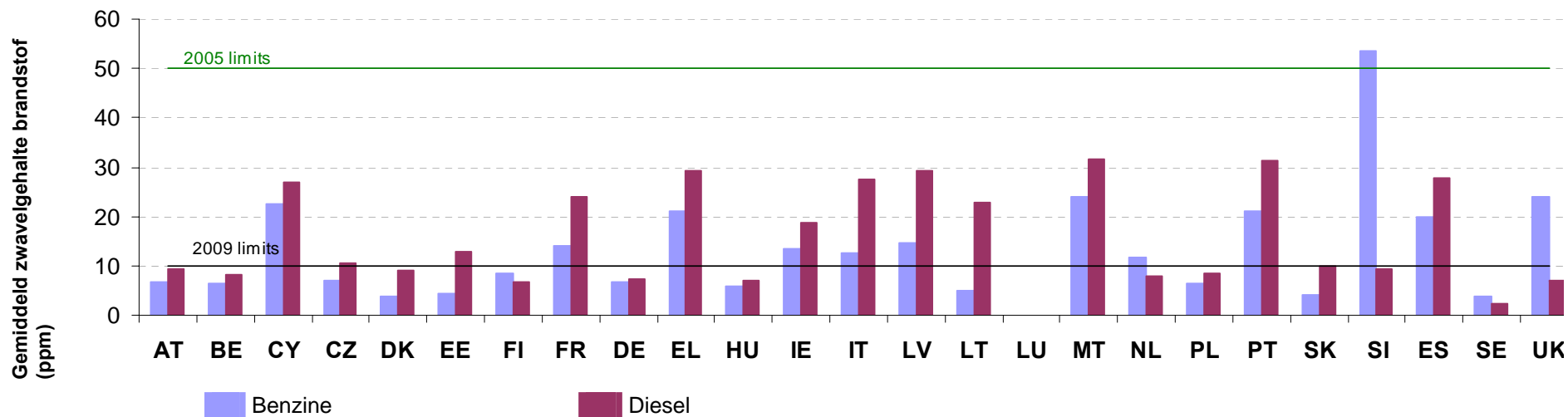
Figuur 5: Verkoop van laagzwavelige benzinesoorten per lidstaat in de EU in 2008 (in %)



Figuur 6: Verkoop van laagzwavelige diesellosoorten per lidstaat in de EU in 2008 (in %)



Figuur 7: Gemiddeld zwavelgehalte van benzine en diesel in de EU in 2008 (in ppm)



4.2 Naleving van Richtlijn 98/70/EG in 2008

Tabel 2 geeft een overzicht van de naleving door de lidstaten van Richtlijn 98/70/EG in 2008. 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 2001-2007 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 - voor zover zij door de betrokken lidstaat zijn verstrekt - opgenomen in de afzonderlijke hoofdstukken per land van het uitgebreide verslag over 2008¹¹.

Vier lidstaten voldeden met alle monsters voor zowel benzine als diesel volledig aan de in de richtlijn vastgestelde grenswaarden, in 2007 waren dit er zeven. Voorts hebben 18 lidstaten volledig verslag uitgebracht over alle parameters die krachtens de richtlijn moeten worden bewaakt. In België wordt intensiever bemonsterd dan andere lidstaten. Aangezien dit de resultaten en de tendens voor de EU als geheel vertroebelt, worden de Belgische overschrijdingen en monsters niet meegenomen in de onderstaande analyse van de overschrijdingen.

Voor benzine rapporteerden vijf lidstaten dat alle monsters volledig voldeden aan Richtlijn 98/70/EG (vergeleken met negen in 2007). De meest problematische parameters waren opnieuw het research/motoroctaangetal (RON/MON, 33 monsters, een afname t.o.v. 68 in 2007), de dampspanning in de zomer (DVPE, 101 monsters, een toename t.o.v. 43 in 2007) en het distillatiepunt/verdamping bij 100/150°C (13 monsters, net als in 2007). Ook waren er 34 monsters die niet voldeden aan de grenswaarden van de richtlijn voor het zwavelgehalte, vergeleken met slechts 5 in 2007.

Het aantal en het aandeel van niet-conforme benzinemonsters is in 2008 toegenomen in de EU-15 en redelijk constant gebleven in de EU-12. In de EU-15 is het percentage monsters dat de grenswaarden overschreed, toegenomen van 1,0% in 2007 tot 1,6% in 2008. Deze stijging is hoofdzakelijk toe te schrijven aan een toename van het aantal monsters met een te hoge dampspanning in de zomer of een te hoog zwavelgehalte. In de EU-12 is het absolute aantal monsters dat de grenswaarden overschreed, licht toegenomen in 2008 maar het aantal bemonsteringen was ook groter. Dit heeft ertoe geleid dat het percentage overschrijdingen van de grenswaarden is afgenomen van ca. 3,5% in 2007 tot 3% in 2008. Er was een grote afname van het aantal monsters dat de MON/RON-grenswaarden overschreed maar een even grote toename van het aantal monsters dat de grenswaarden voor de dampspanning in de zomer overschreed.

Voor diesel rapporteerden 11 lidstaten dat alle monsters volledig voldeden aan Richtlijn 98/70/EG (vergeleken met 14 in 2007). De problematische parameters waren het zwavelgehalte (31 monsters), het distillatiepunt van 95% (23 monsters) en het cetaangetal (4 monsters).

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

In de EU-15 zijn de overschrijdingen van de grenswaarden weer toegenomen in 2008. Rond 0,3% van de monsters overschreed de grenswaarden. Dit is het grootste percentage sinds het begin van de monitoring maar ligt onder het percentage voor de EU-12 en dat voor benzine. In de EU-12-lidstaten was het percentage overschrijdingen van het zwavelgehalte ongeveer hetzelfde als in 2006 en 2007. Wel was er een toename in het aantal monsters dat de grenswaarden voor het distillatiepunt overschreed. Het aandeel van de monsters dat de grenswaarden overschreed bleef gelijk op iets meer dan 1%. Dit komt doordat er meer monsters genomen werden.

Tabel 2: Overzicht van de naleving van Richtlijn 98/70/EG door de lidstaten voor het verslagjaar 2008

Lidstaat	Niet-naleving van de grenswaarde ⁽¹⁾ (betrouwbaarheidsgrens 95%) (niet conforme monsters/totaal)		Onvolledige rapportage (aantal niet-gemeten parameters/totaal aantal parameters)		Vertraging verslag (uiterlijk 30/6/2009) ⁽²⁾	Opmerkingen
	Benzine	Diesel	Benzine	Diesel		
Oostenrijk	3 / 203				< 1 maand	
België	7 / 5168	4 / 4040	4 / 18			(3)
Bulgarije	> 39 / 271	> 15 / 232	5 / 18			(21) (22)
Cyprus	17 / 316	1 / 129			< 1 maand	
Tsjechië	23 / 1011	8 / 1216			< 1 maand	(18)
Denemarken						
Estland	13 / 340				< 1 maand	
Finland	2 / 274	3 / 160				(4) (5)
Frankrijk	52 / 759	1 / 417				(6)
Duitsland	12 / 377	1 / 230			< 5 maanden	(7)
Griekenland	3 / 260		6 / 18		< 1 maand	(8)
Hongarije	9 / 120					
Ierland	9 / 98	1 / 86				
Italië	4 / 299	2 / 346	6 / 13			(9) (10)
Letland	2 / 1212	1 / 1157			< 1 maand	
Litouwen	3 / 114				< 1 maand	
Luxemburg	-	-	-	-	Niet ontvangen	(11)
Malta		1 / 16			< 7 maanden	(19) (20)
Nederland	13 / 100	3 / 100	1 / 17		< 1 maand	(12) (13)
Polen	21 / 407					
Portugal	1 / 86		3 / 15		< 1 maand	(14)
Roemenië	> 2 / 177	> 22 / 177				(23) (24)
Slowakije	7 / 165	1 / 136				
Slovenië					< 1 maand	
Spanje					< 3 maanden	
Zweden			7 / 11			(15) (16)
VK	> 3 / 2350	> 2 / 2612	6 / 12		< 4 maanden	(17)
Aantal landen	21	15	8	0	15	

Nadere gegevens over deze tabel zijn te vinden op blz. 197 van het uitgebreide verslag over 2008

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 2008 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 gemiddelde zwavelgehalte is gedaald in 2008 en lag een stuk lager dan de voor 2004 gerapporteerde waarde. Dit was de grootste daling sinds 2005, toen laagzwavelige brandstoffen verplicht werden en zwavelvrije brandstoffen in de hele EU op de markt werden gebracht. 2008 is het laatste jaar waarin laagzwavelige brandstoffen voldoen aan de eisen van de richtlijn. Bijgevolg kan de daling van het gemiddelde zwavelgehalte het gevolg zijn van de voorbereiding van de lidstaten op de grenswaarde voor 2009 van < 10 ppm.

In een aantal landen zijn zwavelvrije brandstoffen echter nog steeds niet altijd als zodanig identificeerbaar aan de pomp. Dit kan vóór de volledige, verplichte invoering van deze brandstoffen in 2009 tot vertraging hebben geleid bij de marktpenetratie van voertuigen met technologie waarvoor zwavelvrije brandstof nodig is. Als deze brandstoffen niet als zodanig identificeerbaar zijn, kunnen de consumenten ze niet kiezen en zullen ze minder geneigd zijn voertuigen te gebruiken met technologie waarvoor zwavelvrije brandstof nodig is. Dit ondermijnt het nut van de verkrijgbaarheid van brandstof die aan dit criterium voldoet. Als gevolg hiervan zijn de mogelijkheden tot vermindering van de CO₂-uitstoot in de sector wegvervoer misschien niet volledig benut. Ook hebben de lidstaten 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. Dit zal echter geen probleem meer zijn in 2009, wanneer zwavelvrije brandstoffen verplicht worden.

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 2008 naar soort (miljoen liter)

ID	Miljoen liter	Oosten- rijk	België	Dene- marken	Finland	Frank- rijk	Duitsland	Griek- e nland	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%
3	Ongel. benz. min. RON=91 (< 10 ppm S)	420	-	488	-	-	2.495	-	-	-	0	-	-	-	-	-	3.404	3,0%
4	Ongelode benzine min. RON = 95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
5	Ongel. benz. min. RON=95 (<50 ppm S)	20	44	-	-	9.841	-	4.767	1.533	12.168	-	-	-	7.553	-	21.255	57.181	49,6%
6	Ongel. benz. min. RON=95 (< 10 ppm S)	1.980	1.461	-	2.176	-	24.560	-	817	1.850	385	5.426	-	-	4.713	-	43.367	37,6%
7	Ongelode benzine 95 ≤ RON < 98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
8	Ongel. benz. 95 ≤ RON < 98 (< 50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	345	-	-	-	-	1.786	-	-	-	2.131	1,8%
9	Ongel. benz. 95 ≤ RON < 98 (< 10 ppm S)	-	-	1.846	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.460	3.306	2,9%
10	Ongelode benzine RON ≥ 98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
11	Ongel. benz. RON ≥ 98 (< 50 ppm S)	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,0%
12	Ongel. benz. RON ≥ 98 (< 10 ppm S)	65	463	7	171	2.484	785	379	-	-	100	142	228	960	198	-	5.982	5,2%
	Benzine (normaal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Benzine (< 50 ppm zwavel)	20	46	0	0	9.841	0	5.111	1.533	12.168	0	0	1.786	7.553	0	21.255	59.314	51,4%
	Benzine (< 10 ppm zwavel)	2.465	1.923	2.341	2.347	2.484	27.840	379	817	1.850	485	5.568	228	960	4.911	1.460	56.059	48,6%
	Totaal benzine	2.485	1.970	2.341	2.347	12.325	27.840	5.490	2.350	14.018	485	5.568	2.015	8.513	4.911	22.715	115.373	100,0%
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
14	Diesel (< 50 ppm zwavel)	729	63	-	-	38.134	-	4.323	2.141	26.776	-	-	5.675	29.713	-	-	107.552	51,0%
15	Diesel (< 10 ppm zwavel)	6.564	8.518	3.148	2.660	1.218	35.789	863	972	4.026	1.922	8.056	48	0	4.837	24.634	103.254	49,0%
	Totaal diesel	7.293	8.581	3.148	2.660	39.351	35.789	5.186	3.113	30.802	1.922	8.056	5.723	29.713	4.837	24.634	210.806	100,0%

ID	Miljoen liter	Cyprus	Tsjechië	Estland	Hon- garije	Letland	Litouwen	Malta	Polen	Slowakije	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)	-	69	-	-	2	0	-	-	-	-	-	-	71	0,4%	71	0,1%
3	Ongel. benz. min. RON=91 (<10 ppm S)	-	0	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	0,1%	3.420	2,6%
4	Ongelode benzine min. RON = 95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
5	Ongel. benz. min. RON=95 (<50 ppm S)	454	-	-	-	316	18	82	5.231	137	784	825	-	7.847	45,1%	65.028	49,0%
6	Ongel. benz. min. RON=95 (<10 ppm S)	-	-	328	2.022	128	687	-	-	669	-	-	-	3.834	22,0%	47.201	35,6%
7	Ongelode benzine 95 ≤ RON < 98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
8	Ongel. benz. 95 ≤ RON < 98 (< 50 ppm S)	-	2.551	-	-	-	-	15	-	-	52	-	2.035	4.653	26,8%	6.784	5,1%
9	Ongel. benz. 95 ≤ RON < 98 (< 10 ppm S)	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153	153	0,9%	3.459	2,6%
10	Ongelode benzine RON ≥ 98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
11	Ongel. benz. RON ≥ 98 (< 50 ppm S)	49	-	-	-	2	-	-	517	3	-	-	-	571	3,3%	573	0,4%
12	Ongel. benz. RON ≥ 98 (< 10 ppm S)	0	47	46	63	43	26	-	-	19	-	0	-	244	1,4%	6.226	4,7%
	Benzine (normaal)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%	0	0,0%
	Benzine (< 50 ppm zwavel)	503	2.619	0	0	320	18	97	5.748	140	836	825	2.035	13.143	75,6%	72.457	54,6%
	Benzine (< 10 ppm zwavel)	0	47	391	2.085	171	713	0	0	687	0	0	153	4.247	24,4%	60.306	45,4%
	Totaal benzine	503	2.667	391	2.085	491	731	97	5.748	827	836	825	2.189	17.390	100,0%	132.763	100,0%
13	Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%	0	0,0%
14	Diesel (< 50 ppm zwavel)	440	1.121	188	-	894	825	108	181	267	1.526	2.086	4.314	11.951	35,1%	119.503	48,8%
15	Diesel (< 10 ppm zwavel)	-	3.710	383	3.472	68	495	-	12.326	797	-	-	834	22.085	64,9%	125.338	51,2%
	Totaal diesel	440	4.831	571	3.472	962	1.320	110	12.507	1.064	1.526	2.085	5.148	34.035	100,0%	244.840	100,0%