



Brussel, 24.10.2023
COM(2023) 655 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
(Verslagjaar 2021)**

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 (Verslagjaar 2021)

1. INLEIDING

Volgens artikel 7 bis van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof¹ (hierna “de richtlijn brandstofkwaliteit” genoemd) en artikel 5 van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad tot vaststelling van berekeningsmethoden en rapportageverplichtingen overeenkomstig Richtlijn 98/70/EG² moeten de lidstaten elk jaar verslag uitbrengen over de broeikasgasintensiteit (BKG-intensiteit) van op hun grondgebied geleverde brandstoffen en energie. Deze rapportageverplichting was, na de toepassing en omzetting van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, voor het eerst van toepassing voor het verslagjaar 2017. Dit jaarverslag omvat de gerapporteerde gegevens voor het jaar 2021.

Op grond van artikel 8, lid 3, van Richtlijn 98/70/EG moeten de lidstaten bovendien een verslag indienen over de nationale gegevens inzake brandstofkwaliteit met betrekking tot het voorafgaande kalenderjaar.

Dit jaarverslag bevat een samenvatting van de gegevens die de lidstaten hebben verstrekt in verband met de hierboven genoemde rapportageverplichtingen. Het is gebaseerd op de gegevens die de lidstaten voor het jaar 2021 bij het Europees Milieuagentschap (EEA) hebben ingediend.

2. VOLUMES EN BROEIKASGASINTENSITEIT VAN SOORTEN BRANDSTOF EN ENERGIE GEDURENDE DE LEVENSCYCLUS

Artikel 7 bis van de richtlijn brandstofkwaliteit bevat samen met Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad rapportageverplichtingen met betrekking tot het volgende:

- het totale volume van iedere soort geleverde brandstof of energie voor het wegvervoer en voor niet voor de weg bestemde mobiele machines (met inbegrip van binnenschepen wanneer deze niet op zee varen), landbouwtrekkers, bosbouwmachines en pleziervaartuigen wanneer deze niet op zee varen;
- de broeikasgasemissies gedurende de levenscyclus per eenheid energie, met inbegrip van de voorlopige gemiddelde waarden van de geraamde emissies afkomstig van biobrandstoffen ten gevolge van indirecte veranderingen in het landgebruik (ILUC)³;
- de grondstoffen en de productietrajecten voor biobrandstoffen die zijn gebruikt voor elk van de biobrandstoffen die op het grondgebied van de lidstaten zijn geleverd.

De richtlijn brandstofkwaliteit verplicht de lidstaten ertoe van brandstofleveranciers te verlangen dat ze de BKG-intensiteit van transportbrandstoffen gedurende de levenscyclus,

¹ Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad 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 (EU) 2015/652 van de Raad van 20 april 2015 tot vaststelling van berekeningsmethoden en rapportageverplichtingen overeenkomstig Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof (PB L 107 van 25.4.2015, blz. 26).

³ Richtlijn (EU) 2015/1513 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 239 van 15.9.2015, blz. 8).

d.w.z. de BKG-emissies gedurende de levenscyclus per eenheid energie uit geleverde brandstof of energie, tegen 31 december 2020 met minstens 6 % verminderen ten opzichte van de referentiewaarde voor brandstoffen van 2010 van 94,1 g CO₂-eq/MJ. Broeikasgasemissies ten gevolge van indirecte veranderingen in het landgebruik worden niet in aanmerking genomen bij de beoordeling van de naleving van de reductiedoelstelling van ten minste 6 %. Richtlijn (EU) 2018/2001 inzake hernieuwbare energie⁴ voorziet in verscheidene maatregelen om ILUC aan te pakken, waaronder een plafond voor uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde biobrandstoffen. In de bijbehorende gedelegeerde handeling⁵ worden gedetailleerde criteria vastgesteld voor het bepalen van grondstoffen voor biobrandstoffen met een hoog risico van ILUC die geleidelijk moeten worden afgeschaft tegen 2030, alsook de criteria voor de certificering van biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen met een laag risico op ILUC.

In 2021 hebben alle 27 lidstaten, alsmede het VK (met inbegrip van Noord-Ierland⁶), Noorwegen en IJsland, in de juiste vorm gegevens over de vermindering van broeikasgasemissies verstrekt. De vergelijkingen tussen de geaggregeerde cijfers hebben betrekking op de EU-27 voor alle referentiejaar.

2.1. Broeikasgasemissies en afstand tot de doelstelling voor 2020

Volgens de verstrekte gegevens bedroeg de gemiddelde BKG-intensiteit van de in de 27 rapporterende lidstaten geleverde brandstoffen en energie in 2021 89 g CO₂-eq/MJ, wat overeenkomt met een reductie van 60 Mt kooldioxide-equivalent (CO₂-eq) in het jaar 2021. Dit is 5,5 % minder dan de referentiewaarde van 94,1 g CO₂-eq/MJ in 2010 (een niveau dat vergelijkbaar is met de reductie die de 27 EU-lidstaten in 2020 hebben bereikt) en houdt in dat een extra reductie van 0,5 % van de BKG-intensiteit van alle geleverde fossiele brandstoffen, biobrandstoffen en energie nodig is om de doelstelling van 6 % te halen.

Uit de gerapporteerde gegevens voor 2021 blijkt dat de door de EU-brandstofleveranciers geboekte vooruitgang sterk van lidstaat tot lidstaat verschilt. Dertien lidstaten (België, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Hongarije, Luxemburg, Malta, Nederland, Slowakije Tsjechië en Zweden) hebben hun doelstelling bereikt om de BKG-intensiteit van transportbrandstoffen tegen 2020 met 6 % te verminderen ten opzichte van 2010; dit zijn er twee meer dan in het voorgaande jaar (zie figuur 1). De grootste vooruitgang binnen een jaar werd geboekt door Finland en Zweden, met stijgingen van respectievelijk 6,0 en 2,5 procentpunten in 2021 vergeleken met 2020 ten opzichte van de referentiewaarde in 2010, gevolgd door Portugal met een stijging van 1,4 procentpunten. De meeste lidstaten hebben echter ofwel zeer weinig vooruitgang geboekt, d.w.z. minder dan 1,0 procentpunten (elf lidstaten), ofwel geen vooruitgang geboekt (zes lidstaten) ofwel zelfs negatieve vooruitgang geboekt (zeven lidstaten).

Wat de resterende afstand tot de doelstelling betreft, bevindt Polen zich met 5,3 % vrij dicht bij de doelstelling van 6 %, terwijl Portugal, Roemenië, Slovenië, Frankrijk, Litouwen en

⁴ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

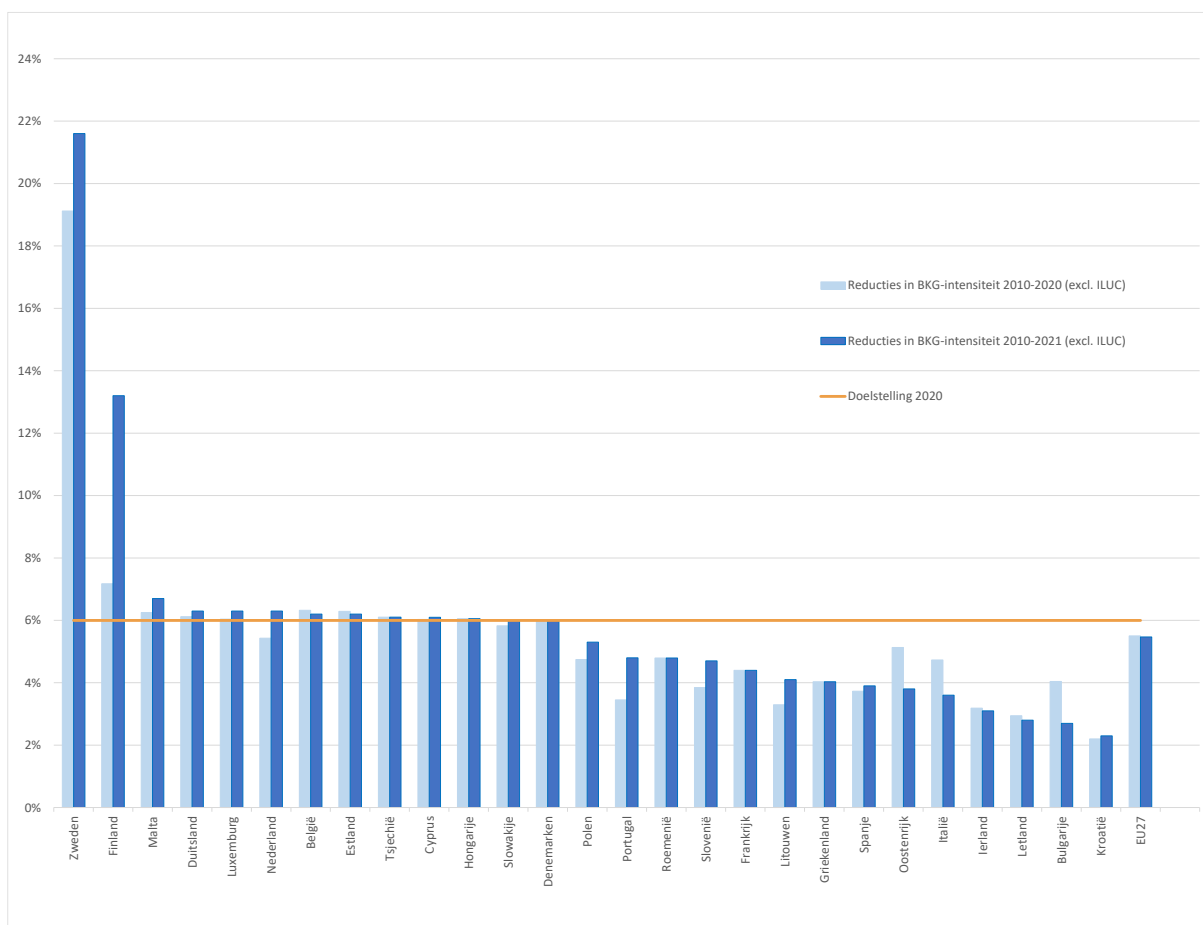
⁵ Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/807 van de Commissie van 13 maart 2019 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft het bepalen van de grondstoffen met een hoog risico van indirecte veranderingen in landgebruik waarbij een belangrijke uitbreiding van het productiegebied naar land met grote koolstofvoorraden waar te nemen valt, en de certificering van biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen met een laag risico op indirecte veranderingen in landgebruik (PB L 133 van 21.5.2019, blz. 1).

⁶ Na afloop van de overgangperiode is Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, waarin de toepasselijke rapportageverplichtingen zijn vastgesteld, niet langer van toepassing op het Verenigd Koninkrijk als geheel. Op grond van artikel 5, lid 4, gelezen in samenhang met bijlage 2, punt 47, van het Protocol inzake Ierland/Noord-Ierland bij het terugtrekkingsakkoord (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12020W/TXT>) blijft Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad van toepassing op en in het VK met betrekking tot Noord-Ierland.

Griekenland reducties tussen 4 % en 5 % hebben bereikt. Ten slotte blijft de reductie in BKG-intensiteit in zeven lidstaten (Spanje, Oostenrijk, Italië, Ierland, Letland, Bulgarije en Kroatië) lager dan 4 %. Nadere informatie is te vinden in technisch verslag nr. 2023/03 van de EEA getiteld “Greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2021”⁷.

⁷ https://www.eionet.europa.eu/login?came_from=/etcs/etc-cm/products/greenhouse-gas-intensities-of-transport-fuels-in-the-eu-in-2021/view

Figuur 1: Reducties in BKG-intensiteit van brandstoffen die door EU-brandstofleveranciers in de lidstaten zijn bereikt in de perioden 2010-2020 en 2010-2021 (Bron: EEA)



Voorts hebben 15 lidstaten (Duitsland, Cyprus, Denemarken, Estland, Hongarije, Malta, Slovenië, Italië, Kroatië, Luxemburg, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Tsjechië en Slowakije) in 2021 upstreamemissiereducties (UER's)⁸ gerapporteerd, die in deze lidstaten tussen 0,1 en 2,7 procentpunten hebben bijgedragen aan de bereikte totale reductie van broeikasgasemissies. De totale gerapporteerde UER bedroeg in 2021 bijgevolg 4 795 kt CO₂-eq, resulterend in een extra reductie van de BKG-intensiteit van brandstoffen met 0,4 procentpunt (van 5,1 % tot 5,5 %) (zie tabel 5 in de bijlage bij het verslag). De door een leverancier opgegeven UER moet worden gekwantificeerd en gerapporteerd overeenkomstig de voorschriften van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad. Meer gedetailleerde informatie over benaderingen om UER te kwantificeren, te monitoren en te rapporteren is te vinden in een richtsnoerennota⁹.

Wanneer rekening wordt gehouden met ILUC-emissies¹⁰, was de gemiddelde BKG-intensiteit van de in 2021 in de EU geleverde brandstoffen 3,7 % lager dan in 2010. Dit komt overeen met een reductie van 40 Mt CO₂-eq in 2021. Overeenkomstig artikel 7 quinquies van Richtlijn 98/70/EG over de berekening van broeikasgasemissies gedurende de levenscyclus van biobrandstoffen, worden ILUC-emissies niet in aanmerking genomen bij de beoordeling van de naleving van de minimumreductiedoelstelling van 6 %.

⁸ "Upstreamemissies" zijn alle broeikasgasemissies die plaatsvinden vóór de binnenkomst van de grondstoffen in een raffinaderij of een verwerkingsinrichting waar de brandstof wordt geproduceerd.

⁹ https://ec.europa.eu/clima/system/files/2016-11/guidance_note_on_uer_en.pdf

¹⁰ Bij deze berekening zijn de voorlopige geraamde emissies van biobrandstoffen ten gevolge van indirecte veranderingen in het landgebruik in aanmerking genomen overeenkomstig bijlage V bij de richtlijn brandstofkwaliteit.

Verdere maatregelen zullen nodig zijn om in het vervoer gebruikte brandstoffen koolstofvrij te maken en aldus bij te dragen tot de verhoogde klimaatambitie zoals uiteengezet in de Europese Green Deal en het daaropvolgende “Fit For 55”-wetgevingspakket, dat de Commissie op 14 juli 2021 heeft voorgesteld. Over de meeste wetgevingsvoorstellen is een politiek akkoord bereikt, en deze voorstellen zijn inmiddels aangenomen of zullen binnenkort worden aangenomen. Het politieke akkoord dat over de richtlijn hernieuwbare energie is bereikt, omvat een aanzienlijke verhoging van de algemene ambitie om vervoersbrandstoffen en energiedragers koolstofvrij te maken. De lidstaten moeten hun broeikasgasintensiteit tegen 2030 met ten minste 14,5 % verminderen ten opzichte van het referentiejaar 2010 of een aandeel hernieuwbare energie van ten minste 29 % hebben in het eindenergieverbruik in de vervoerssector. De nieuwe vervoersdoelstelling van de richtlijn hernieuwbare energie zal de reductiedoelstelling van 6 % van de richtlijn brandstofkwaliteit intrekken om de wetgeving te stroomlijnen. Daarnaast zullen de verordeningen ReFuelEU Luchtvaart en FuelEU Zeevaart de productie en het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen in de lucht- en de scheepvaartsector stimuleren.

2.2. Brandstoftoevoer

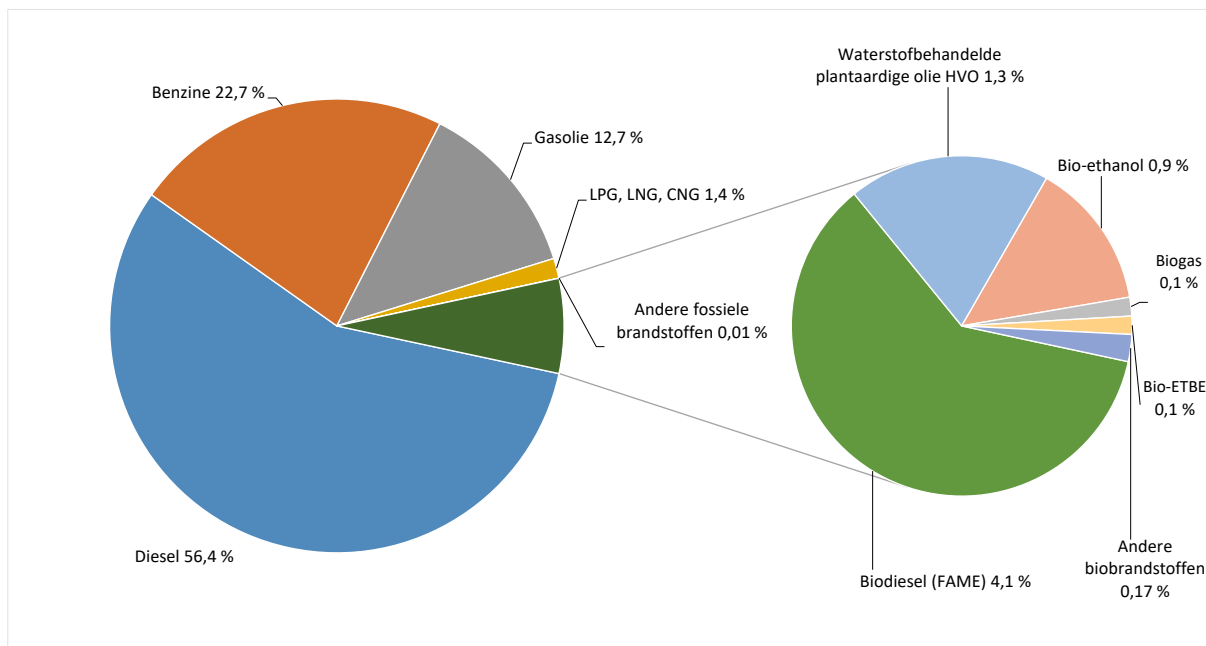
In dit punt wordt een samenvatting gegeven van de gegevens die door de lidstaten zijn ingediend over alle fossiele brandstoffen, biobrandstoffen en brandstoffen van niet-biologische oorsprong die vallen binnen het toepassingsgebied van de richtlijn brandstofkwaliteit voor het wegvervoer en niet voor de weg bestemde mobiele machines.

De totale door de 27 lidstaten gerapporteerde brandstofvoorziening in 2021 bedroeg 11 592 petajoule (PJ), wat neerkomt op een stijging van 10 % ten opzichte van 2020, die grotendeels het gevolg was van het economisch herstel na de COVID-19-crisis. De brandstofvoorziening bleef gedomineerd door fossiele brandstoffen (93,3 %), gevolgd door biobrandstoffen (6,7 %) en een zeer klein aandeel (0,03 %) elektriciteit (zie punt 2.4). Er werden voor 2021 geen hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong gemeld.

De levering van fossiele brandstoffen werd in 2021 nog steeds gedomineerd door dieselbrandstof (56,4 %; 6 543 PJ), gevolgd door benzine (22,7 %; 2 629 PJ) en gasolie¹¹ (12,7 %; 1 472 PJ). Vloeibaar petroleumgas en aardgas hadden een gecombineerd aandeel van 1,4 % (165 PJ) (zie figuur 2).

¹¹ Onder “gasolie” wordt brandstof verstaan die wordt gebruikt voor niet voor de weg bestemde mobiele machines zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 3, van de richtlijn brandstofkwaliteit.

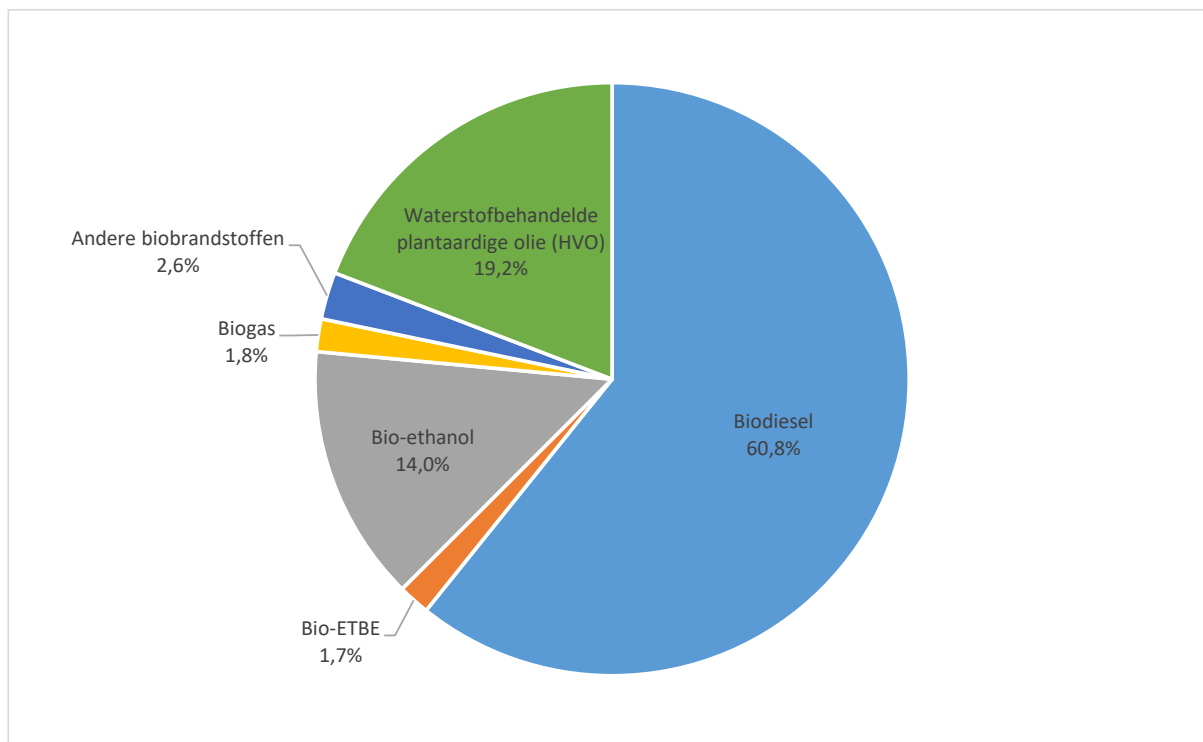
Figuur 2: Aandeel van brandstoffen in de geleverde energie per soort brandstof in 2021 (Bron: EEA)



2.3. Verbruik van biobrandstoffen

Het totale biobrandstofverbruik in de 27 lidstaten is tussen 2020 en 2021 licht gestegen, van 723 PJ tot 781 PJ. Het totale biobrandstofverbruik wordt nog steeds gedomineerd door biodiesel (vetzuurmethylester, FAME), dat goed is voor 60,8 % van het totale biobrandstofverbruik (475 PJ), gevolgd door waterstofbehandelde plantaardige olie (HVO; 19,2 %; 150 PJ) en bio-ethanol (14,0 %; 109 PJ). Bio-ethyl(tert-butyl)ether (bio-ETBE) was goed voor 1,7 % (13 PJ) van het totale biobrandstofverbruik, en biogas voor 1,8 % (14 PJ). Alle andere biobrandstoffen vertegenwoordigden een aandeel van 2,6 % of 20 PJ (zie figuur 3). Ongeveer 80 % van alle biobrandstoffen wordt dus bijgemengd in dieselbrandstof. Gedetailleerde informatie over alle biobrandstoffen en trajecten is te vinden in technisch verslag nr. 2023/03 van het EEA.

Figuur 3: Aandeel van biobrandstoffen in de geleverde energie per soort brandstof in 2021 (Bron: EEA)



2.4 Elektriciteitsverbruik

Het rapporteren van het elektriciteitsverbruik door brandstofleveranciers gebeurt op vrijwillige basis en elf lidstaten (15 in 2020) hebben gegevens ingediend over het elektriciteitsverbruik van elektrische voertuigen en motorfietsen (zie tabel 1). De totale gerapporteerde hoeveelheid door elektrische voertuigen verbruikte elektriciteit is met zo'n 60 % gestegen van 6 218 196 GJ in 2020 tot 9 859 593 GJ (exclusief efficiëntie van de aandrijflijn). Het werkelijke elektriciteitsverbruik van elektrische voertuigen in de verschillende lidstaten is mogelijk groter, aangezien de rapportage van elektriciteit niet verplicht is krachtens artikel 7 bis en door veel lidstaten niet wordt gerapporteerd, hoewel het zou bijdragen tot het bereiken van de doelstelling van 6 %.

Tabel 1: Door elektrische voertuigen en motorfietsen verbruikte elektriciteit in 2021 als gerapporteerde bijdrage van brandstofleveranciers aan hun BKG-reductiedoelstelling (Bron: EEA)

Lidstaat	Hoeveelheid energie		Broeikasgasintensiteit	
	exclusief efficiëntie van de aandrijflijn (GJ)	inclusief efficiëntie van de aandrijflijn (GJ) ¹²	gerapporteerd door de lidstaat (g CO ₂ -eq/MJ)	gerapporteerd door de lidstaat (g CO ₂ -eq/MJ)
Oostenrijk	178 818	71 527	21,8	78
Tsjechië	2 234	893	177,0	637
Estland	62 091	27 659	114,5	412
Frankrijk	2 853 505	1 141 402	15,8	56,9
Duitsland	4 989 600	1 995 840	147	529
Hongarije	28 065	11 226	58,7	211
Italië	310 951	124 380	110,3	397
Nederland	1 236 277	494 511	133,4	480
Slowakije	10 158	4 063	13,1	47
Slovenië	4 116	1 646	90,7	327
Spanje	408	1 633	102,1	368
Zweden	10 158	4 063	13,1	47
Totaal	9 859 593	4 052 598		

3. OVERZICHT VAN DE GEGEVENS OVER DE BRANDSTOFKWALITEIT IN DE EU IN 2021

Overeenkomstig artikel 8 van de richtlijn brandstofkwaliteit hebben alle 27 lidstaten, Noorwegen, en het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland, rapporten over de nationale gegevens inzake brandstofkwaliteit voor het jaar 2021 ingediend.

Dit punt bevat de door de 27 EU-lidstaten gerapporteerde gegevens over de verkoop van benzine en diesel, en de biobrandstofcomponenten daarin, voor het wegvervoer. Niet inbegrepen zijn andere fossiele brandstoffen, andere biobrandstoffen en brandstoffen van niet-biologische oorsprong, alsook brandstoffen die worden gebruikt voor niet voor de weg bestemde mobiele machines.

3.1. Benzine en diesel

Het aandeel van diesel is tussen 2017 en 2021 stabiel gebleven en was in 2021 goed voor 72,6 % van de totale verkoop. De totale hoeveelheid verkochte diesel in 2021 is met 6,4 % gestegen ten opzichte van 2020, waarschijnlijk als gevolg van het economisch herstel na de COVID-19-crisis in 2020. Ook de benzineverkoop is in 2021 gestegen, met 9,7 % (zie tabel 2).

¹² Overeenkomstig deel 1 van bijlage I bij Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad wordt de BKG-reductiedoelstelling berekend op basis van hoeveelheden elektriciteit met gebruikmaking van de aanpassingsfactor voor EV-technologie, wat betekent dat de efficiëntie van de aandrijflijn wordt meegerekend.

Tabel 2: Verkoop van dieselbrandstof en benzine voor de EU-27 (in miljoen liter en hun respectieve aandeel) in de periode 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Verkoop van dieselbrandstof	235 388 (73,3 %)	241 653 (73,3 %)	246 865 (73,0 %)	217 395 (73,2 %)	231 224 (72,6 %)
Verkoop van benzine	85 911 (26,7 %)	87 994 (26,7 %)	90 917 (27,0 %)	79 659 (26,8 %)	87 385 (27,4 %)
Totaal (diesel en benzine)	321 299	329 629	337 782	297 054	318 609

Het verbruik van dieselbrandstof is in alle EU-lidstaten dominant, behalve in Cyprus, waar het aandeel van het benzineverbruik 50 % bedraagt. Andere landen met een relatief hoog benzineverbruik zijn Griekenland, Nederland en Finland, met een aandeel van respectievelijk 48 %, 46 % en 38 %, terwijl het benzineverbruik in Bulgarije, Letland en Litouwen een aandeel van respectievelijk 18 %, 15 % en 14 % heeft.

In 2021 hebben zich geen significante veranderingen in de distributie van de benzineverkoop wat betreft het research-octaantal (RON) voorgedaan ten opzichte van 2020. Het grootste deel van de benzineverkoop in 2021 bestond uit brandstoffen met een RON van 95, waarvan het aandeel licht is gestegen ten opzichte van 2020. Het aandeel van de $95 < \text{RON} < 98$ -verkoop is gedaald, terwijl het aandeel van de $\text{RON} \geq 98$ -verkoop gelijk is gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar (zie tabel 3).

Tabel 3: Aandeel van de benzineverkoop in de EU-27 volgens research-octaantallen

	2017	2018	2019	2020	2021
RON 95	84,3 %	80,0 %	77,8 %	79,3 %	80,5 %
$95 < \text{RON} < 98$	8,5 %	14,9 %	16,7 %	14,3 %	13,1 %
$\text{RON} \geq 98$	6,9 %	4,9 %	5,4 %	6,4 %	6,4 %
RON = 91	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,01 %	0,03 %

3.2. Gehalte aan biocomponenten

In 2021 is bijna alle in de EU verkochte benzine en diesel in de handel gebracht als biocomponenten bevattend. Van alle verkochte benzine bevatte 99,7 % biocomponenten¹³, met de volgende uitsplitsing: 65,4 % had een ethanolgehalte tot 5 vol.-% (E5), terwijl 34,2 % een ethanolgehalte van maximaal 10 % (E10) had, waarbij beide op ongeveer hetzelfde niveau bleven als in 2020; 0,4 % van de benzine had een ethanolgehalte van meer dan 10 % (E+¹⁴).

¹³ Dit omvat bio-ethanol dat rechtstreeks in benzine wordt bijgemengd of dat wordt omgezet in ETBE en vervolgens in benzine wordt bijgemengd.

¹⁴ E+ is benzine met een ethanolgehalte van > 10 % (% v/v).

Alle dieselbrandstof die in 2021 werd verkocht, bevatte biocomponenten, terwijl 99,8 % van de dieselbrandstof tot 7 % FAME (B7) bevatte en 0,2 % nog meer (B+)¹⁵. Het aandeel van B+ is in 2021 gedaald als gevolg van een lagere bijdrage van België en Frankrijk (zie tabel 4).

Tabel 4: Gebruik van biocomponenten in benzine en dieselbrandstof die in de periode 2017-2021 in de EU-27 werden verkocht

Brandstoftype:		2017	2018	2019	2020	2021
Benzine	E0	14,5 %	4,9 %	0,7 %	0,0 %	0,0 % ¹⁶
	E5	66,7 %	81,5 %	73,3 %	65,7 %	65,4 %
	E10	18,6 %	13,4 %	25,7 %	33,3 %	34,2 %
	E+	0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,0 %	0,4 %
Diesel	B0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	B7	81,8 %	99,2 %	99,1 %	86,2 %	99,8 %
	B+	16,2 %	0,8 %	0,8 %	13,8 %	0,2 %

3,3 Mate waarin de verkochte brandstoffen voldeden aan de grenswaarden voor de kwaliteit

In het algemeen is er in de EU een hoge mate van naleving van de kwaliteitsgrenswaarden voor brandstoffen. De overgrote meerderheid van de belangrijkste brandstofparameters in de in 2021 genomen monsters werd als binnen de tolerantiegrenzen zijnde gerapporteerd.

Ierland, Litouwen, Nederland en Zweden hebben de volledige naleving voor zowel benzine als diesel geverifieerd en gerapporteerd. Acht lidstaten hebben de volledige naleving voor benzine geverifieerd en gerapporteerd (Finland, Ierland, Litouwen, Malta, Nederland, Roemenië, Slovenië en Zweden) en negen lidstaten hebben dat gedaan voor diesel (Kroatië, Cyprus, Ierland, Litouwen, Luxemburg, Nederland, Polen, Slowakije en Zweden).

De lidstaten hebben melding gemaakt van in totaal 205 gevallen van niet-naleving voor benzine en van 77 gevallen voor diesel, wat overeenkomt met een aandeel van respectievelijk 3,5 % en 1,6 % van het totale aantal in 2021 genomen monsters. De parameters die voor benzine het vaakst buiten de specificaties vielen, waren overschrijdingen van de dampspanning gedurende de zomer (in 15 lidstaten), aromaatgehalte (in vijf lidstaten), research-octaantal (MON) en zwavelgehalte (alle drie parameters in vier lidstaten). De parameters die voor diesel het vaakst buiten de specificaties vielen, waren zwavelgehalte en FAME-gehalte (in zes lidstaten voor beide parameters).

Alle lidstaten hebben een beschrijving ingediend van de maatregelen die zijn getroffen wanneer niet-naleving bij monsters werd geconstateerd. Voorbeelden van dergelijke maatregelen waren kennisgeving bij de bevoegde autoriteiten, het openen van onderzoeken, het opleggen van sancties en boetes, en herbemonstering. In een klein aantal gevallen werden

¹⁵ B+ is dieselbrandstof met een biodieselgehalte van > 7 % (% v/v).

¹⁶ Alleen Letland, Malta en Slowakije hebben melding gemaakt van verkochte benzine zonder biobrandstofgehalte: 247 miljoen liter, wat overeenkomt met een aandeel van 0,3 % van de totale benzineverkoop in 2021 (vanwege het lage aandeel is dit niet opgenomen in tabel 4).

geen maatregelen getroffen, omdat de niet-conforme parameters zeer dicht bij de tolerantiegrenzen bleken te liggen.

De Commissie hoefde op dit gebied dus geen onderzoek in te leiden. Geconcludeerd kan worden dat het bestaande systeem voor toezicht op de brandstofkwaliteit ervoor zorgt dat in de EU brandstoffen van hoge kwaliteit worden verkocht overeenkomstig de voorschriften van de richtlijn brandstofkwaliteit.

Bijlage

Tabel 5: Bijdrage van upstreamemissiereducties aan de reductiedoelstelling van 6 % voor BKG-intensiteit in 2021, exclusief ILUC (bron: EEA)

Lidstaat	Reductie in BKG-intensiteit exclusief UER's	Bijdrage van UER's	Reductie in BKG-intensiteit, inclusief UER's	BKG-intensiteit incl. UER's (g CO ₂ -eq/MJ)	BKG-intensiteit excl. UER's (g CO ₂ -eq/MJ)	Gerapporteerde UER's (kt CO ₂ -eq)
Cyprus	3,4 %	2,7 %	6,1 %	90,9	90,6	707,0
Denemarken	3,8 %	2,2 %	6,0 %	90,6	90,6	3922,3
Hongarije	4,2 %	1,9 %	6,1 %	90,2	90,1	4164,1
Malta	4,8 %	1,9 %	6,7 %	89,6	88,2	130,0
Slowakije	4,6 %	1,4 %	6,0 %	89,7	89,9	1439,7
Estland	4,8 %	1,4 %	6,2 %	89,6	89,5	562,5
Luxemburg	5,2 %	1,0 %	6,3 %	89,2	88,8	745,3
Polen	4,3 %	1,0 %	5,3 %	90,1	90,0	10011,6
Tsjechië	5,2 %	1,0 %	6,1 %	89,3	89,0	2471,1
Duitsland	5,4 %	0,9 %	6,3 %	89,0	88,3	18282,4
Roemenië	4,0 %	0,8 %	4,8 %	90,3	90,3	2501,9
Oostenrijk	3,1 %	0,8 %	3,8 %	91,2	91,1	2390,2
Slovenië	4,1 %	0,6 %	4,7 %	90,3	90,5	456,9
Kroatië	2,1 %	0,1 %	2,3 %	92,1	92,0	121,0
Italië	3,6 %	0,0% ¹⁷	3,6 %	90,8	89,9	49,0
België	6,2 %	0,0 %	6,2 %	88,3	88,1	0,0
Bulgarije	2,7 %	0,0 %	2,7 %	91,5	90,3	0,0
Finland	13,2 %	0,0 %	13,2 %	81,6	87,4	0,0
Frankrijk	4,4 %	0,0 %	4,4 %	90,0	90,0	0,0
Griekenland	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,4	90,3	0,0
Ierland	3,1 %	0,0 %	3,1 %	91,1	91,1	0,0
Letland	2,8 %	0,0 %	2,8 %	91,5	91,3	0,0
Litouwen	4,1 %	0,0 %	4,1 %	90,2	91,0	0,0
Nederland	6,3 %	0,0 %	6,3 %	88,2	89,0	0,0
Portugal	4,8 %	0,0 %	4,8 %	89,5	90,9	0,0
Spanje	3,9 %	0,0 %	3,9 %	90,5	90,6	0,0
Zweden	21,6 %	0,0 %	21,6 %	73,7	76,1	0,0
EU27	5,1 %	0,4 %	5,5 %	90,7	89,3	47954,9

¹⁷ De gerapporteerde UER-bijdrage voor Italië bedraagt 0,004 %. Door afronding wordt in de tabel de waarde 0,0 % weergegeven.