COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 2.3.2005
COM(2005) 69 definitief

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

Kwaliteit van in het wegvervoer in de Europese Unie gebruikte benzine en dieselbrandstof:

Tweede jaarverslag
(Verslagjaar 2003)

1. SAMENVATTING

Ter bescherming van de gezondheid en het milieu geeft Richtlijn 98/70/EG[1] technische specificaties van brandstoffen voor voertuigen met motoren met elektrische ontsteking en voertuigen met compressieontstekingsmotoren. Op grond van Richtlijn 2003/17/EG[2], die Richtlijn 98/70/EG wijzigt, moet het zwavelgehalte van benzine en dieselbrandstoffen verder worden verlaagd.

Een ernstige veronachtzaming van brandstofspecificaties kan leiden tot hogere emissies en zelfs tot beschadiging van motoren en systemen voor de nabehandeling van uitlaatgassen. De lidstaten moeten bewakingssystemen invoeren om op de conformiteit met de uit hoofde van Richtlijn 98/70/EG vereiste brandstofkwaliteitsnormen te kunnen toezien.

Op grond van artikel 8 van Richtlijn 98/70/EG, als gewijzigd bij artikel 1, lid 5, van Richtlijn 2003/17/EG, dient de Commissie jaarlijks een verslag te publiceren over de effectieve brandstofkwaliteit in de verschillende lidstaten. Ingevolge deze bepaling wordt in dit tweede verslag van de Commissie een kort overzicht gegeven van de door de lidstaten verstrekte informatie over de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof, alsmede over de totale hoeveelheden brandstof die in 2003[3] zijn verkocht. Alle lidstaten behalve Frankrijk hebben nationale verslagen over 2003 ingediend.

Uit het toezicht op de brandstofkwaliteit in 2003 blijkt dat over het geheel genomen wordt voldaan aan de in Richtlijn 98/70/EG neergelegde specificaties voor benzine en dieselbrandstof. Er werden slechts enkele overtredingen vastgesteld. Voor benzine betroffen de voornaamste punten van zorg het researchoctaangetal (RON, 14+ monsters), de dampspanning in de zomer (DVPE+, 10 monsters) en het distillatiepunt/verdamping bij 100°C (6+ monsters). Voor diesel waren de voornaamste punten van zorg het zwavelgehalte (5 monsters), het distillatiepunt van 95% (2 monsters), het cetaangehalte (1 monster), de dichtheid (1 monster) en PAH's (1 monster). De Commissie heeft geen negatieve effecten op emissies door voertuigen of op het functioneren van motoren geconstateerd, maar dringt er bij de lidstaten op aan actie te ondernemen om toe te zien op volledige naleving. De meeste lidstaten zijn daar al mee bezig en nadere gegevens over de actie die in dit verband door de lidstaten wordt ondernomen, zijn, voorzover zij door de betreffende lidstaat zijn verstrekt, opgenomen in de afzonderlijke hoofdstukken per land in de uitgebreide verslagen over 2001 en 2002[4]. De Commissie zal er bij de lidstaten op blijven aandringen dat zij zorgen voor volledige naleving van de in de richtlijn vastgelegde brandstofkwaliteitseisen.

Wat de vermindering van de luchtvervuiling en de invoering van nieuwe technologie voor motoren betreft dient te worden opgemerkt dat het aandeel brandstoffen met <10 mg/kg zwavel en met <50 mg/kg zwavel van 2001 tot 2003 aanzienlijk toenam. In het algemeen is er sprake van een trend naar een lager zwavelgehalte in benzine en in diesel, zoals te zien is in Tabel 1.

---

1 PB L 350 van 28.12.1998, blz. 58.
2 PB L76 van 22.3.2003, blz. 10.
3 Over de verslagjaren 2001 en 2002 werd in COM(2004)310 def. verslag uitgebracht.
4 Zie http://europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#2

Tabel 1: Jaarlijkse trend van het gemiddelde zwavelgehalte van benzine en diesel in de EU15-landen

Brandstof / Jaar	2001	2002	2003*	2002*
Benzine	68	51	31	39
Diesel	223	169	102	109

* Met uitzondering van Frankrijk.

De in de lidstaten vastgestelde systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit verschillen nog aanzienlijk van elkaar. Met de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2003/17/EG wordt echter een betere eenvormigheid verwacht in de nationale systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit, alsmede een betere kwaliteit van de verslaglegging.

2. INLEIDING

De specificaties voor in de Europese Unie verkochte benzine en dieselbrandstof zijn neergelegd in Richtlijn 98/70/EG. Deze richtlijn omvat twee reeksen brandstofspecificaties: één daarvan is op 1 januari 2000 in werking getreden, en de andere reeks op 1 januari 2005. Verder is in de richtlijn bepaald dat de lidstaten overzichtsverslagen moeten indienen over de kwaliteit van de op hun grondgebied verkochte brandstoffen. Die overzichtsverslagen moeten voor de verslagen tot eind 2003 worden opgesteld volgens het model dat wordt beschreven in Beschikking 2002/159/EG van de Commissie van 18 februari 2002[5]. De lidstaten moeten over het toezicht vanaf 2004 verslag uitbrengen volgens de nieuwe Europese Norm EN 14274, of volgens een systeem dat even betrouwbaar is Op grond van artikel 8 van Richtlijn 98/70/EG, als gewijzigd bij artikel 1, lid 5, van Richtlijn 2003/17/EG, dient de Commissie de resultaten van de overzichtsverslagen van de lidstaten door te geven. Ingevolge deze bepaling wordt in dit tweede verslag van de Commissie een kort overzicht gegeven van de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en de totale hoeveelheden brandstof die in 2003 in de Gemeenschap zijn verkocht. Over de verslagjaren 2001 en 2002 werd in het eerste verslag van de Commissie[6] verslag uitgebracht. Een uitgebreide samenvatting van de nationale verslagen is te vinden op de desbetreffende webpagina van de Commissie[7]. De in Richtlijn 2003/17/EG opgenomen aanvullende verslagleggingseisen, bijvoorbeeld met betrekking tot de beschikbaarheid op een verantwoord evenwichtig gespreide geografische basis van brandstoffen met een maximumzwavelgehalte van 10 mg/kg, worden in dit verslag buiten beschouwing gelaten, aangezien de lidstaten geen verslag uit hoofde van deze eis uitbrengen voordat de omzetting van de richtlijn in de nationale wetgeving is voltooid, d.w.z. op zijn vroegst medio 2005 over het verslagjaar 2004.

3. NATIONALE SYSTEMEN VOOR TOEZICHT OP DE BRANDSTOFKWALITEIT

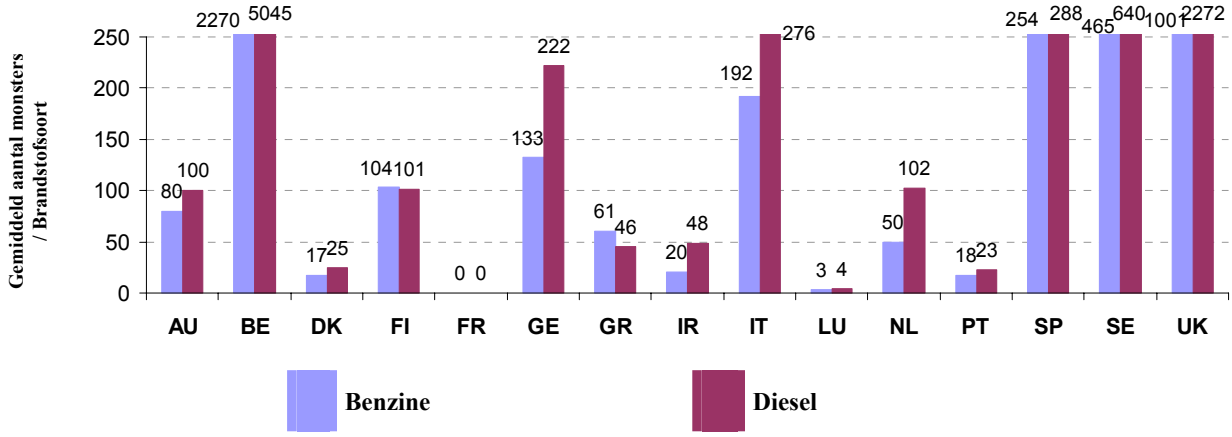
Bij de invoering van de systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit (FQMS) in de EU is door de lidstaten een uiteenlopende aanpak gevolgd. Deze aanpak varieerde van een relatief

---

5 PB L 53 van 23.2.2002, blz. 30.
6 COM(2004) 310 def.
7 http://europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#2

eenvoudige bemonstering bij een aantal tankstations op een aantal tijdstippen in het jaar (bv. Nederland) tot het opnemen van bemonstering en analyse van alle raffinage- of importbatches in de eisen voor binnenlandse brandstofdistributie, in combinatie met aselecte steekproeven in de distributieketen gedurende het hele jaar (bv. het VK en Zweden). De systemen in sommige lidstaten werden ook opgezet voor andere doeleinden, hetgeen sommige verschillen binnen de EU wat betreft omvang en toepassing van de bemonstering verklaart. Er wordt een betere eenvormigheid verwacht met ingang van het verslagjaar 2004 daar de lidstaten nu verslag moeten uitbrengen volgens de nieuwe Europese Norm EN 14274[8], of volgens een systeem dat even betrouwbaar is. Er zijn in feite sedert de verslaglegging 2001 en 2002 al veranderingen toegepast in de systemen van toezicht, doordat Oostenrijk, Finland, Duitsland, Italië, Nederland en Spanje hun systemen al hebben aangepast in de richting van de onlangs goedgekeurde norm EN 14274. Finland, Duitsland, Italië, Spanje, Zweden en het VK voldoen nu al bijna aan die specificaties voor wat betreft het aantal monsters (zie figuur 1). De richtlijn staat alternatieve systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit zijn toe, indien de daarmee behaalde resultaten even betrouwbaar zijn. Het is echter nog niet volledig bekend hoe de lidstaten van de mogelijkheid gebruik zullen maken.

Figuur 1: FQMS-bemonstering in de EU(gemiddeld aantal monsters per brandstofsoort)



4. RAPPORTAGE OVER 2003

4.1 Brandstofsoorten en -hoeveelheden

In 2003 werd er, ondanks het brede aanbod van brandstoffen met een verschillend researchoctaangetal en zwavelhoudende brandstoffen in de gehele EU, vooral brandstof met researchoctaangetal 95 verkocht (81%, waarvan 37,5% normaal, 24,8% laag zwavelhoudend en 18,9% zwavelvrij[9]); zie figuur 2 en de bijlage voor nadere bijzonderheden per lidstaat (Frankrij diende over 2003 geen FQMS-verslag in). Van alle verkochte benzine had 44% een normaal zwavelgehalte en 28% een laag zwavelgehalte (<50 mg/kg), terwijl 28% zwavelvrij was (<10 mg/kg). Voor de verkochte dieselbrandstof waren deze percentages respectievelijk

---

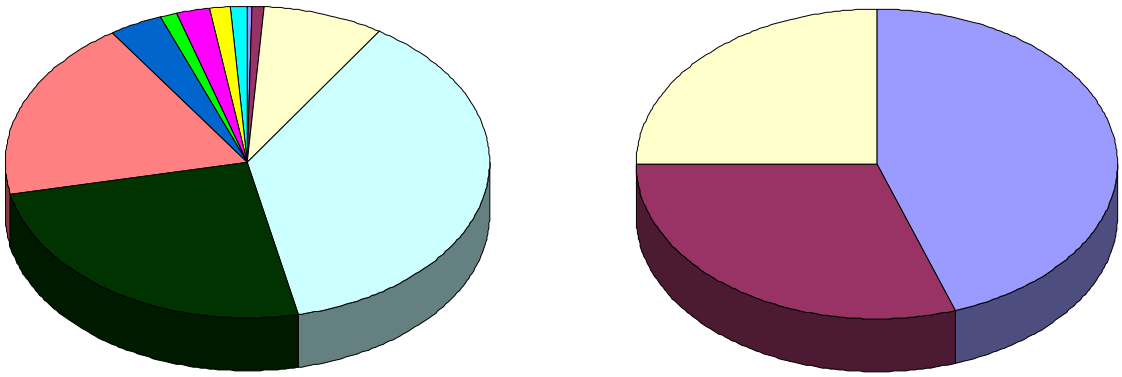
8 EN 14274:2003 - Motovoertuigbrandstoffen – beoordeling van de kwaliteit van benzine en dieselbrandstoffen - Fuel Quality Monitoring System (FQMS)

9 The term "regular" is used for fuels with a sulphur content which is in accordance with Directive 98/70/EC (150 ppm for petrol and 350 ppm for diesel); the term "low sulphur" corresponds to a sulphur content of 50 ppm; the term "sulphur free" to a sulphur content of 10 ppm

45%, 30% en 25%. Er was in 2003 in het algemeen sprake van een opmerkelijke verschuiving naar de kwaliteitssoorten <10 mg/kg en <50 mg/kg. Hieruit valt op te maken dat de brandstofleverende industrie goed is voorbereid om te voldoen aan de termijn van 2005.

Figuur 2: Brandstofverkoop in de EU naar soort (%)

Benzineverkoop 2003 **Dieselverkoop 2003**

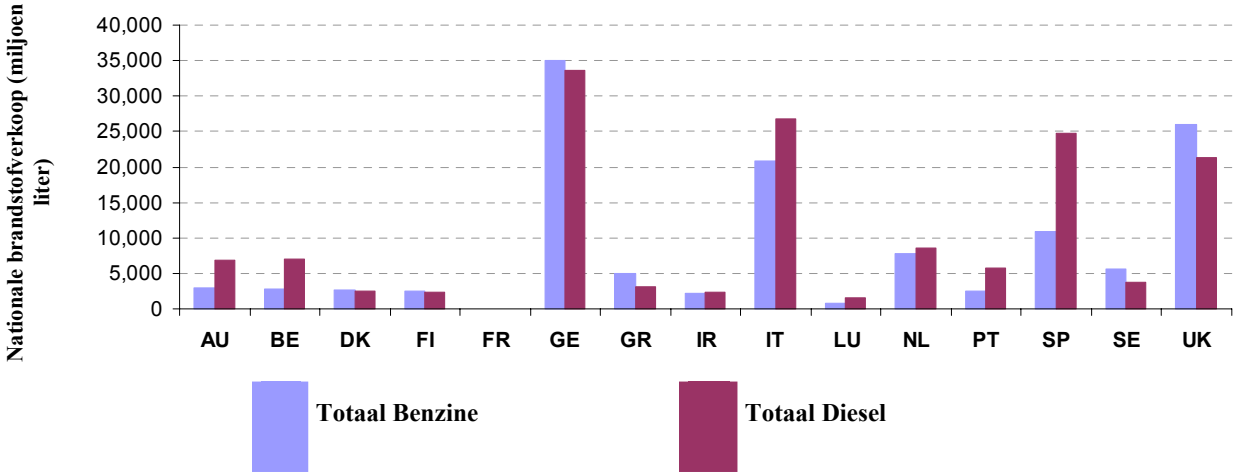


Brandstofsoort	%
Ongelode benzine min. RON=91	0.4%
Ongel. benz. min. RON=91 (<50 mg/kg S)	0.6%
Ongel. benz. min. RON=91 (<10 mg/kg S)	8.2%
Ongelode benzine min. RON=95	37.5%
Ongel. benz. min. RON=95 (<50 mg/kg S)	24.8%
Ongel. benz. min. RON=95 (<10 mg/kg S)	18.9%
Ongelode benzine 95=<RON<98	3.7%
Ongel. benz. 95=<RON<98 (<50 mg/kg S)	0.9%
Ongel. benz. 95=<RON<98 (<10 mg/kg S)	0.0%
Ongelode benzine RON=98	2.3%
Ongel. benz. RON>=98 (<50 mg/kg S)	1.4%
Ongel. benz. RON>=98 (<10 mg/kg S)	1.2%

Brandstofsoort	%
Diesel	44.8%
Diesel (<50 mg/kg zwavel)	30.3%
Diesel (<10 mg/kg zwavel)	24.9%

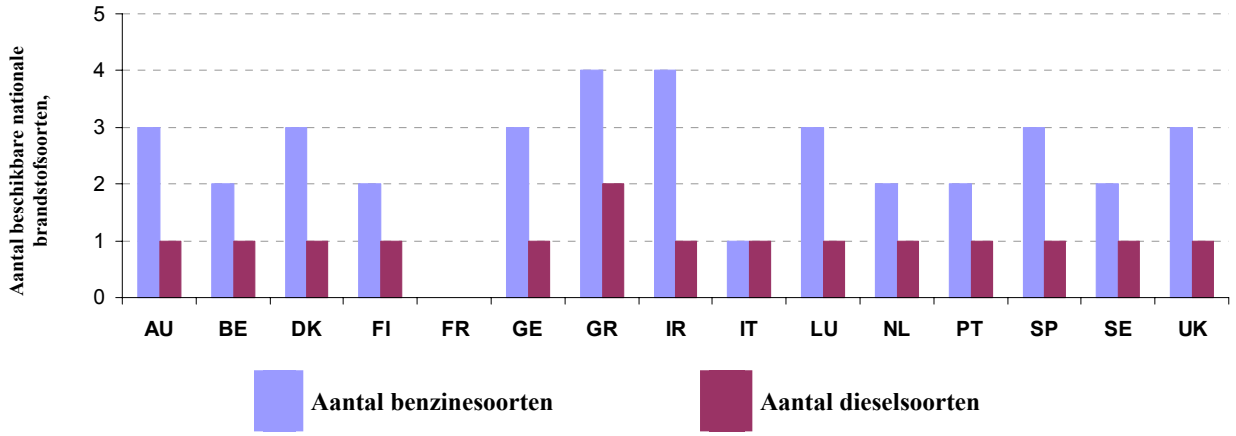
Evenals in 2001 en 2002 was de totale brandstofverkoop in 2003 het hoogst in Duitsland, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk **(figuur 3)**. Hoewel er in veel lidstaten meer diesel dan benzine werd verkocht, zijn er nog steeds variaties in het relatieve aandeel van benzine en diesel. Bij voorbeeld in Spanje en in het VK zijn de verschillen bijzonder groot, met een veel groter aandeel diesel dan benzine in Spanje, terwijl het in het VK net omgekeerd is.

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



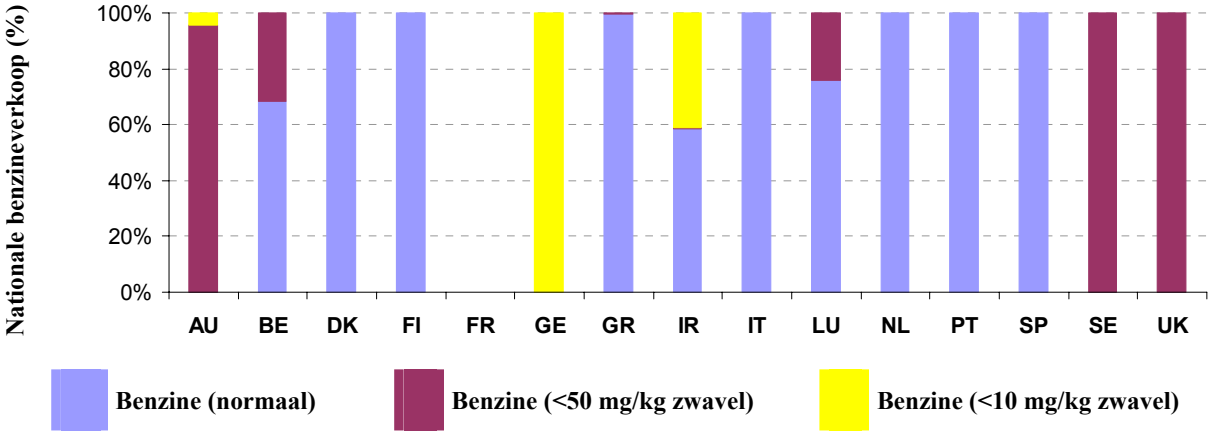
Er waren in 2003 ook verschillen binnen de EU in het aantal verkrijgbare typen per brandstofsoort (**figuur 4**): bij benzine was de keuze veel ruimer. Nu ook in Griekenland brandstofsoorten met een laag zwavelgehalte beschikbaar zijn, zijn er zeven lidstaten die *nationale brandstofsoorten* hebben gedefinieerd voor laag zwavelhoudende (<50 mg/kg) of zwavelvrije (<10 mg/kg) brandstoffen.

Figuur 4: Aantal verkrijgbare brandstoftypen naar brandstofsoort per EU-lidstaat



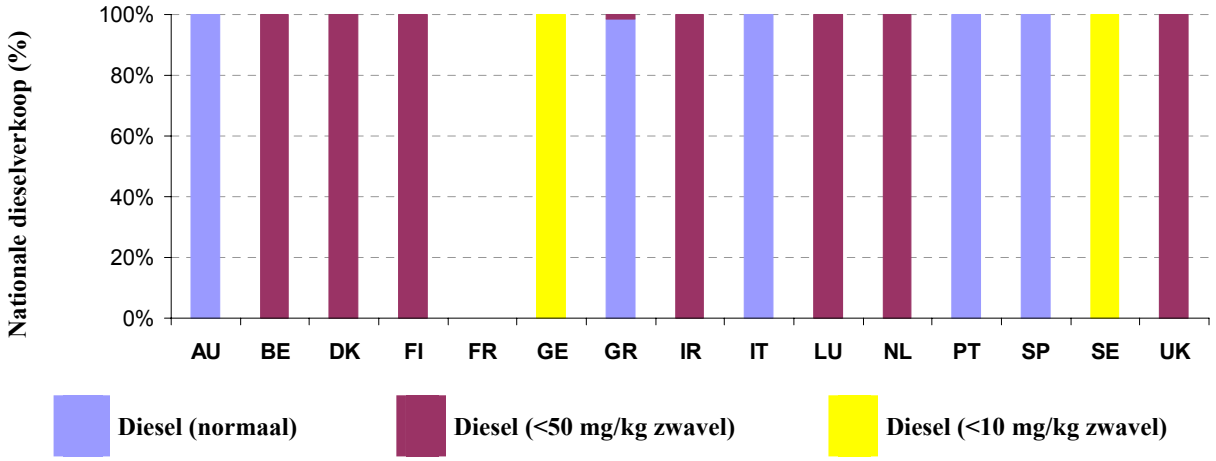
In 2001 en 2002 waren er al in veel EU-landen laag zwavelhoudende brandstoffen verkrijgbaar, hoewel de invoering ervan pas in 2005 is verplicht (zie de figuren 5 en 6). In Italië en Portugal zijn er echter nog geen afzonderlijk in de handel gebrachte laag zwavelhoudende (<50 mg/kg) of zwavelvrije (<10 mg/kg) brandstoffen geïntroduceerd. In vergelijking met 2002 heeft Griekenland benzine en diesel van de kwaliteitssoort <50 mg/kg geïntroduceerd, en België heeft dat voor benzine gedaan.

Figuur 5: Aandeel van laag zwavelhoudende benzinetypen in de verkoop per EU-lidstaat (%)



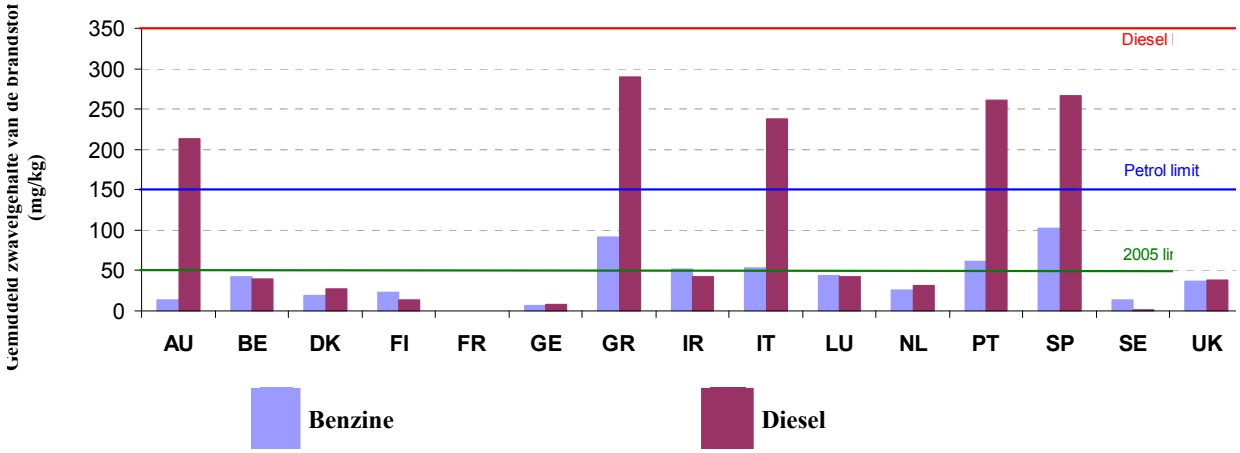
Zwavelvrije benzine was verkrijgbaar in Oostenrijk, Duitsland, Ierland en Zweden, en Duitsland schakelde volledig over op zwavelvrije diesel.

Figuur 6: Aandeel van laag zwavelhoudende dieselsoorten in de verkoop per EU-lidstaat (%)



In sommige lidstaten waren er geen aparte verkoopcijfers beschikbaar voor laag zwavelhoudende of zwavelvrije brandstoffen in 2003, hoewel er wel brandstoffen beschikbaar waren die aan deze criteria voldoen (bv in Denemarken, Finland, Italië en Nederland). Dit is te zien in **figuur 7**, waarin gemiddelde zwavelgehalte van benzine en diesel per EU-lidstaat wordt weergegeven. (Het gemiddelde zwavelgehalte wordt berekend uit de gemiddelde zwavelgehaltes in de monsters zoals die blijken uit de verslaglegging, gewogen volgens de hoeveelheid die van de betreffende brandstofsoort is verkocht).

Figuur 7: Gemiddeld zwavelgehalte van benzine en diesel in de EU-landen (%)



4.2 Naleving van Richtlijn 98/70/EG in 2003

Slechts vier lidstaten (Luxemburg, Portugal, Spanje en Zweden) voldeden voor zowel benzine als diesel volledig aan de in deze richtlijn 98/70/EG vastgestelde grenswaarden (in 2001 en 2002 waren dit er vijf). Alleen Luxemburg, Portugal en Spanje brachten volledig verslag uit over een hele reeks van parameters die in de richtlijn voor toezicht worden aangegeven.

In 2003 vermeldden negen lidstaten ten minste één benzinemonster dat niet-conform was (vergeleken met tien in 2001 en negen in 2002). Voor deze landen betroffen de voornaamste punten van zorg het researchoctaangetal (RON, 14+ monsters), de dampspanning in de zomer (DVPE, 10+ monsters) en het distillatiepunt/verdamping bij 100°C (6+ monsters). Hoewel een groot aantal lidstaten niet-conforme monsters vermeldden, waren er wel veel minder monsters die de grenswaarden (en de tolerantiegrenzen van de testmethoden) overschreden dan in voorgaande jaren.

Voor wat betreft diesel vermeldden vijf lidstaten ten minste één monster dat niet-conform was (vergeleken met vier in 2001 en zes in 2002). Voor deze landen waren de voornaamste punten van zorg het zwavelgehalte (5 monsters), het distillatiepunt van 95% (2 monsters), het cetaangehalte (1 monster), de dichtheid (1 monster) en PAH's (1 monster). Hoewel verschillende lidstaten niet-conforme monsters vermeldden, waren er wel veel minder monsters die de grenswaarden (en de tolerantiegrenzen van de testmethoden) overschreden dan in voorgaande jaren.

Tabel 2 geeft een overzicht van de naleving door de lidstaten van Richtlijn 98/70/EG voor het verslagjaar 2003, op basis van de analyse van monsters afgezet tegen grenswaarden, het bij de rapportage gehanteerde model en de inhoud van de rapportage. In sommige gevallen leed de kwaliteit van de conformiteitsevaluatie onder het feit dat de door de betreffende lidstaten verstrekte informatie onvolledig was. Nadere gegevens over de actie die door de lidstaten wordt ondernomen om wél aan alle eisen te voldoen, zijn, voorzover zij door de betreffende lidstaat zijn verstrekt, opgenomen in de afzonderlijke hoofdstukken per land in het uitgebreide verslag over 2003[10].

[10] Zie http://europa.eu.int/comm/environment/air/transport.htm#2

Tabel 2: Overzicht van naleving door de lidstaten van 98/70/EG voor verslagjaar 2003

Lidstaat	Grenswaarde non-conformiteit (betrouwbaarheidsgrens 95%) (1)				Onvolledige rapportage				Late rapportage (2)	Noten
	Benzine		Diesel		Benzine		Diesel			
Oostenrijk	**X**	6 / 240	**X**	1 / 100	**X**	1 / 18			**X**	**(3)**
België	**X**	>10 / 4539	**X**	>2 / 5045	**X**	1 / 18			**X**	**(4)**
Denemarken	**X**	1 / 52			**X**	9 / 18				**(5)**
Finland	**X**	3 / 207								
Frankrijk	**Geen verslag ingediend over 2003**									
Duitsland	**X**	2 / 399	**X**	1 / 222					**X**	
Griekenland			**X**	2 / 91						
Ireland	**X**	8 / 80							**X**	
Italië	**X**	4 / 192	**X**	2 / 276						
Luxemburg									**X**	
Nederland	**X**	1 / 100							**X**	
Portugal					**(X)**	5 / 18				**(6)**
Spanje									**X**	
Zweden					**X**	6 / 18				
UK	**X**	2 / 3003							**X**	
Totaal EU	**8**		**4**		**4**		**0**		**9**	

Noten:

(1) Bij onvolledige rapportage kan niet worden nagegaan of alle monsters binnen de grenswaarden zijn gebleven.
(2) Richtlijn 98/70/EG bepaalt dat de lidstaten voor 30 juni van elk jaar een verslag over de toezicht indienen.
(3) Gelode benzine is in Oostenrijk sedert 1993 verboden. In 1998 werd het nemen van aselecte steekproeven op loodgehalte gestaakt, omdat de monsters altijd aan de eis hadden voldaan.
(4) In de verslaglegging van België werd het totale aantal niet-conforme monsters niet vermeld; slechts het minimale aantal kon worden bepaald.
(5) Denemarken mat slechts de parameters waarvan significante milieueffecten worden verwacht. Voor benzine: RON, MON, zuurstofgehalte en alle zuurstofhoudende verbindingen (met uitzondering van ethers/MTBE) werden niet gemeten.
(6) Portugal heeft niet alle zuurstofhoudende verbindingen gemeten (andere dan ethers met meer dan 5 koolstofatomen per molecuul), en verklaarde dat geen andere zuurstofhoudende verbindingen aan de brandstoffen worden toegevoegd.

5. CONCLUSIES

Uit het toezicht op de brandstofkwaliteit in 2003 blijkt dat over het geheel genomen wordt voldaan aan de in Richtlijn 98/70/EG neergelegde specificaties voor benzine en dieselbrandstof. Er werden slechts enkele overtredingen vastgesteld. De Commissie heeft geen negatieve effecten op emissies door voertuigen of op het functioneren van motoren geconstateerd die het gevolg waren van deze overtredingen. De Commissie blijft er echter bij de lidstaten op aandringen dat zij zorgen voor volledige naleving van de brandstofkwaliteitseisen, en heeft haar bezorgdheid kenbaar gemaakt op een onlangs gehouden vergadering van deskundigen en de lidstaten verzocht een toelichting te geven op de maatregelen die zij getroffen hebben om verdere overtredingen te voorkomen.

Eén van de recente wijzigingen in Richtlijn 98/70/EG (zie Richtlijn 2003/17/EG) bestond uit de invoeging van een nieuw artikel 9a 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.*" Dit zal naar verwachting een positieve uitwerking hebben op de naleving van de voorschriften.

Er dient te worden opgemerkt dat het aandeel brandstoffen met <10 mg/kg zwavel en met <50 mg/kg zwavel van 2001 tot 2003 aanzienlijk toenam

De in de lidstaten vastgestelde systemen voor toezicht op de brandstofkwaliteit verschillen aanzienlijk van elkaar, en ze zouden meer op elkaar moeten worden afgestemd om doorzichtige en vergelijkbare resultaten te verkrijgen. De uitvoering van Richtlijn 2003/17/EG zal naar verwachting leiden tot een betere rapportage, daar de lidstaten op grond van die richtlijn over het toezicht verslag moeten uitbrengen volgens de nieuwe Europese Norm EN 14274, of volgens een systeem dat even betrouwbaar is.

BIJLAGE

Brandstofverkoop in de EU in 2003 naar soort (miljoen liter)

ID nr.	Brandstofsoort	Oostenrijk	België	Denemarken	Finland	Frankrijk	Duitsland	Griekenland	Ireland	Italië	Luxemburg	Nederland	Portugal	Spanje	Zweden	UK	EU15	EU15
1	Ongelode benzine min. RON=91	0	0	504	0		0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	**EU**	**%Totaal**
2	Ongel. benz. min. RON=91 (<50 mg/kg S)	810	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	519	0.4%
3	Ongel. benz. min. RON=91 (<10 mg/kg S)	0	0	0	0		10,439	0	0	0	0	0	0	0	0	0	810	0.6%
4	Ongelode benzine min. RON=95	0	1,946	2,062	2,147		0	3,513	1,240	20,894	569	7,404	0	7,932	0	0	10,439	7.2%
5	Ongel. benz. min. RON=95 (<50 mg/kg S)	1,946	0	0	0		0	0	13	0	0	0	0	0	4,855	24,766	47,707	32.9%
6	Ongel. benz. min. RON=95 (<10 mg/kg S)	0	0	0	0		23,188	0	872	0	0	0	0	0	0	0	31,580	21.8%
7	Ongelode benzine 95=<RON<98	0	0	0	0		0	1,083	5	0	0	0	1,809	1,772	0	0	24,060	16.6%
8	Ongel. benz. 95=<RON<98 (<50 mg/kg S)	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,166	4,669	3.2%
9	Ongel. benz. 95=<RON<98 (<10 mg/kg S)	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,166	0.8%
10	Ongelode benzine RON=98	0	0	27	322		0	350	0	0	0	344	657	1,183	0	0	0	0.0%
11	Ongel. benz. RON>=98 (<50 mg/kg S)	0	904	0	0		0	12	0	0	185	0	0	0	683	0	2,882	2.0%
12	Ongel. benz. RON>=98 (<10 mg/kg S)	127	0	0	0		1,373	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,783	1.2%
	Benzine (normaal)	**0**	**1,946**	**2,593**	**2,469**		**0**	**4,945**	**1,245**	**20,894**	**583**	**7,748**	**2,466**	**10,888**	**0**	**0**	1,500	1.0%
	Benzine (<50 mg/kg zwavel)	**2,756**	**904**	**0**	**0**		**0**	**12**	**13**	**0**	**185**	**0**	**0**	**0**	**5,538**	**25,932**	**55,777**	**38.5%**
	Benzine (<10 mg/kg zwavel)	**127**	**0**	**0**	**0**		**35,001**	**0**	**872**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**35,338**	**24.4%**
	Totaal Benzine	**2,883**	**2,850**	**2,593**	**2,469**		**35,001**	**4,957**	**2,129**	**20,894**	**768**	**7,748**	**2,466**	**10,888**	**5,538**	**25,932**	**35,999**	**24.8%**
13	**Diesel**	6,868	0	0	2		0	3,077	0	26,745	0	0	5,712	24,814	0	0	**127,115**	**87.7%**
14	**Diesel (<50 mg/kg zwavel)**	0	6,970	2,415	2,262		0	48	2,286	0	1,600	8,535	0	0	0	21,306	67,217	37.0%
15	**Diesel (<10 mg/kg zwavel)**	0	0	0	0		33,591	0	0	0	0	0	0	0	3,799	0	45,423	25.0%
	Totaal Diesel	**6,868**	**6,970**	**2,415**	**2,264**		**33,591**	**3,124**	**2,286**	**26,745**	**1,600**	**8,535**	**5,712**	**24,814**	**3,799**	**21,306**	37,389	20.6%
																	150,029	**82.7%**