



Brussel, 31.10.2019
COM(2019) 561 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 2017)**

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 2017)

1. INLEIDING

Op grond van artikel 7 bis van Richtlijn 98/70/EG¹ betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof (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 is, na de toepassing en omzetting van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, voor het eerst van toepassing voor het verslagjaar 2017.

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 2017 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 landgebruik³;
- 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, 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 uitgangsnorm voor brandstoffen van 2010

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).

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).

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).

van 94,1 g CO_{2eq}/MJ⁴. 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 %.

Omdat 2017 het eerste verslagjaar is en de omzetting van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad in veel lidstaten werd vertraagd, is dit eerste verslag over de volumes en de broeikasgasintensiteit van soorten brandstof en energie gedurende de levenscyclus nog niet volledig. In totaal hebben 22 lidstaten, alsook IJsland en Noorwegen, de corresponderende cijfers in de juiste vorm verstrekt. Estland, Litouwen, Polen, Portugal, Roemenië en Spanje hebben verslagen ingediend over de kwaliteit van de door brandstofleveranciers in de handel gebrachte brandstoffen, maar niet over de broeikasgasintensiteit daarvan⁵.

2.1. Broeikasgasemissies en afstand tot de doelstelling voor 2020

Volgens de verstrekte gegevens was de gemiddelde BKG-intensiteit van de in 2017 in de 22 rapporterende lidstaten geleverde brandstoffen en energie 3,4 % lager dan de uitgangsnorm van 2010. Dit komt overeen met een reductie van 29 Mt koolstofdioxide-equivalent (CO_{2eq}) in het jaar 2017.

Om de verwezenlijking van de reductiedoelstelling van ten minste 6 % tegen 2020 te waarborgen, wordt in de richtlijn brandstofkwaliteit gespecificeerd dat de lidstaten van brandstofleveranciers kunnen verlangen dat zij voldoen aan een tussentijds streefdoel voor de reductie van 4 % voor het jaar 2017.

Wanneer dit cijfer wordt gebruikt als referentie voor het beoordelen van de bereikte vooruitgang, blijkt dat EU-brandstofleveranciers in de 22 rapporterende lidstaten in 2017 gemiddeld achter liepen op de doelstelling om de BKG-intensiteit van transportbrandstoffen tegen 2020 met 6 % te verminderen ten opzichte van 2010 (figuur 1). Er zij opgemerkt dat in 2017 geen upstreamemissiereducties (UER)⁶ werden gemeld. Er wordt verwacht dat deze een bijdrage aan de reductie zullen leveren in het jaar 2020, wanneer ze moeten worden gerapporteerd.

De door brandstofleveranciers bereikte vooruitgang varieert sterk van lidstaat tot lidstaat. In 5 van de 22 rapporterende lidstaten waren de reducties groter dan of gelijk aan 4 %, waarbij Zweden de enige lidstaat was die al een grotere reductie dan de doelstelling van 6 % voor 2020 had bereikt. Bijna alle lidstaten moeten daarom spoedig verdere actie ondernemen om te waarborgen dat aan de doelstelling van 2020 wordt voldaan.

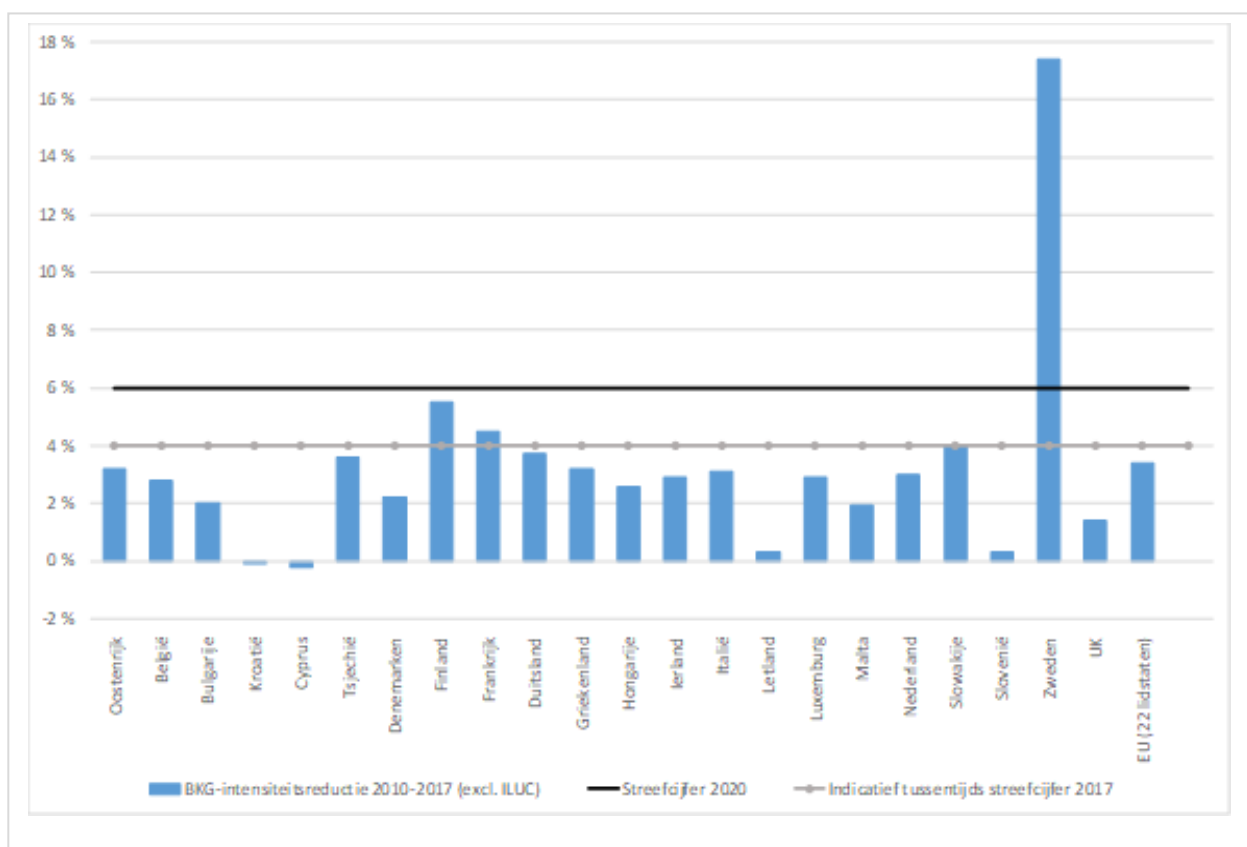
Wanneer rekening wordt gehouden met ILUC-emissies⁷, was de gemiddelde BKG-intensiteit van de in 2017 verbruikte brandstoffen 2,3 % lager dan in 2010. Dit komt overeen met een reductie van iets minder dan 20 Mt CO_{2eq} in het jaar 2017. Bij de beoordeling van de naleving van de reductiedoelstelling van ten minste 6 % wordt geen rekening gehouden met ILUC-emissies.

⁴ 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).

⁵ De Europese Commissie volgt nauwlettend de correcte en volledige omzetting van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad om de correcte tenuitvoerlegging ervan te waarborgen.

⁶ “Upstreamemissies” zijn alle broeikasgasemissies die optreden voordat de grondstoffen een raffinaderij of een verwerkingsinrichting waar de brandstof wordt geproduceerd, binnenkomen.

⁷ 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.



Bron: EEA

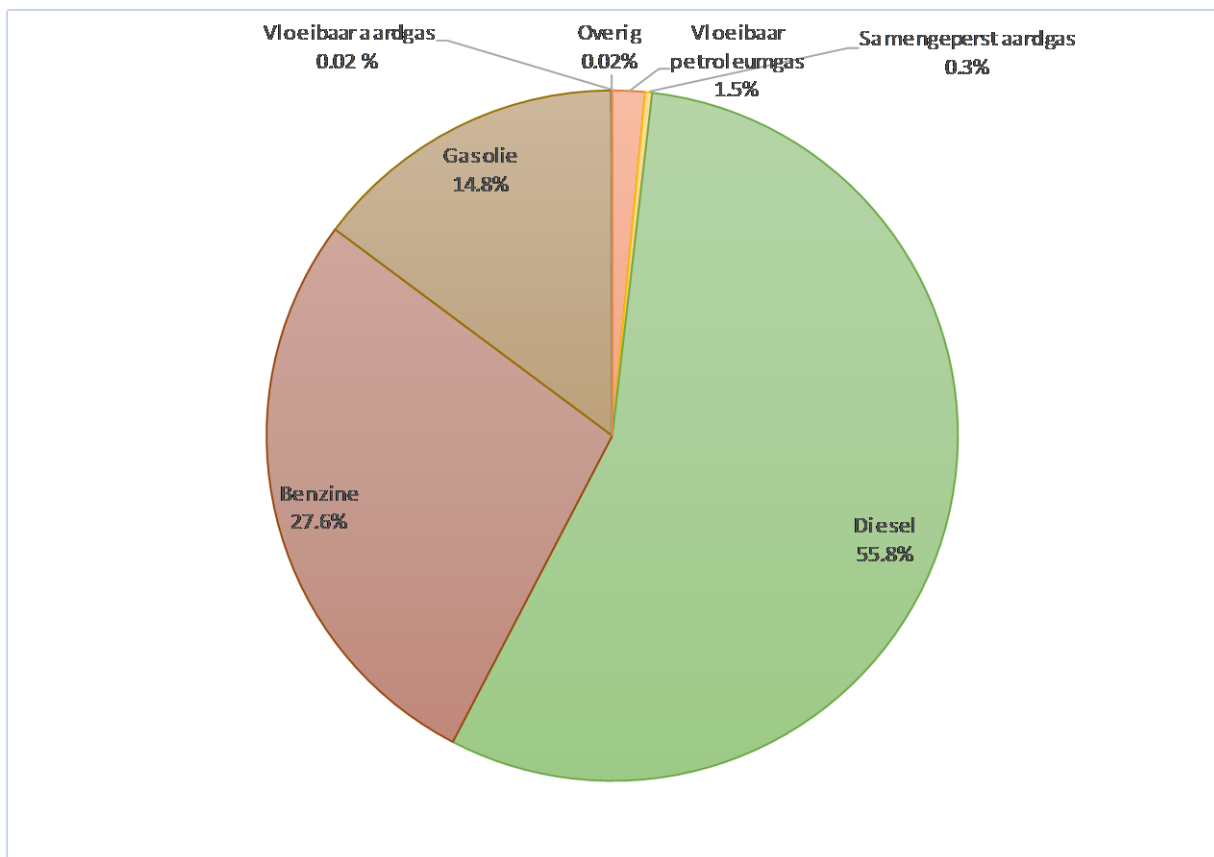
Figuur 1: Reducties in BKG-intensiteit van brandstoffen bereikt door EU-brandstofleveranciers in de 22 rapporterende lidstaten, 2010-2017

2.2. Brandstofvoorziening

Dit punt bevat de gegevens die voor het eerst door de 22 rapporterende 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 hoeveelheid geleverde brandstoffen die werd gerapporteerd, was 8 976 petajoule (PJ), waarvan 95,5 % afkomstig was uit fossiele brandstoffen en 4,5 % uit biobrandstoffen. Er werden voor 2017 geen hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong gemeld.

De levering van fossiele brandstoffen werd in 2017 gedomineerd door dieselbrandstof (55,8 %; 5 007 PJ), gevolgd door benzine (27,6 %; 2 474 PJ) en gasolie (14,8 %; 1 324 PJ). Vloeibaar petroleumgas en gecompriemd aardgas hadden een totaal aandeel van 1,8 % (167 PJ).

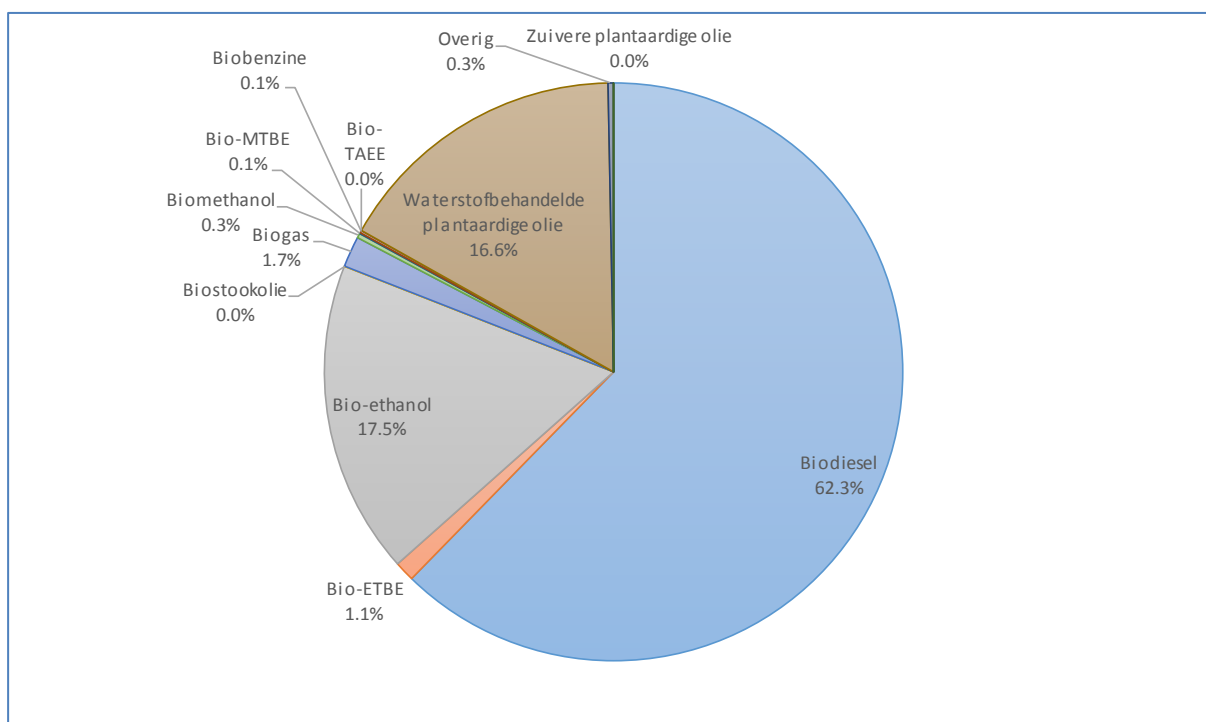


Bron: EEA

Figuur 2: Aandeel van fossiele brandstoffen in de geleverde energie per soort brandstof in 2017 in de 22 rapporterende lidstaten

2.3. Verbruik van biobrandstoffen

Het verbruik van biobrandstoffen in de 22 rapporterende lidstaten betrof voornamelijk biodiesel (vetzuurmethylester, FAME) (62,3 %; 267 PJ), gevolgd door bio-ethanol (17,5 %; 75 PJ) en waterstofbehandelde plantaardige olie (HVO; 16,6 %; 71 PJ). Bio-ethyl(tert-butyl)ether (bio-ETBE) en biogas vertegenwoordigden bijna 3 % (12 PJ). Alle andere brandstoffen hadden een veel kleiner aandeel (ongeveer 1 %). Gedetailleerde gegevens voor alle biobrandstoffen en trajecten zijn te vinden in het technisch rapport van het EEA betreffende de kwaliteit en broeikasgasemissies van transportbrandstoffen in de EU in 2017.



Noot: ETBE: ethyl(tert-butyl)ether; MTBE: methyl-tert-butylether; TAEE: tert-amylethylether.

Figuur 3: Aandeel van biobrandstoffen in de geleverde energie per soort brandstof in 2017 in de 22 rapporterende lidstaten

2.4. Elektriciteitsverbruik

Slechts zeven lidstaten rapporteerden de door elektrische voertuigen en motorfietsen verbruikte elektriciteit (1,2 PJ in totaal). Omdat deze rapportage door brandstofleveranciers op vrijwillige basis plaatsvindt, was de gerapporteerde hoeveelheid elektriciteit lager dan de in 2017 werkelijk verbruikte hoeveelheid.

3. OVERZICHT VAN DE GEGEVENS OVER DE BRANDSTOFKWALITEIT IN DE EU IN 2017

Overeenkomstig artikel 8 van de richtlijn brandstofkwaliteit hebben alle lidstaten, alsook IJsland, rapporten over de nationale gegevens inzake brandstofkwaliteit ingediend voor het jaar 2017.

Dit punt bevat gegevens over de verkoop van benzine en diesel, en de biobrandstofcomponenten daarin, voor het wegvervoer die door alle EU-lidstaten zijn gerapporteerd. 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 en gehalte biocomponenten

De verkoop van brandstoffen in de EU wordt nog steeds gedomineerd door diesel: 72,3 % (270 668 miljoen liter) van de in 2017 verkochte brandstof was diesel en 27,7 % was benzine (103 766 miljoen liter). De verkoop van benzine was in 2017 2,9 % hoger dan in 2016, maar de dieselverkoop steeg met 5,2 %. In het algemeen is de verkoop van benzine en diesel met 4,6 % gestegen ten opzichte van 2016. Dit is het gevolg van een toegenomen vraag naar vervoer die groter was dan de efficiëntieverbeteringen in het wagenpark.

Door de jaren heen is het aandeel van diesel in de brandstofverkoop vergeleken met de benzineverkoop gestegen, van 55,6 % in 2001 tot 72,3 % in 2017. Dit is in grote mate het gevolg van de toenemende “verdieseling” van het Europese wagenpark. Terwijl de verkoop van dieselbrandstof tussen 2007 en 2017 met bijna 9 % is gestegen, is de benzineverkoop in dezelfde periode van tien jaar met 9 % gedaald.

Het dieselverbruik is in de meeste EU-lidstaten significant en vertegenwoordigt meer dan 60 % van de totale brandstofverkoop in 23 lidstaten (alle lidstaten met uitzondering van Cyprus, Griekenland, Malta en Nederland; Roemenië heeft voor 2017 geen volledig verslag ingediend).

Het grootste deel van de benzineverkoop in 2017 bestond uit brandstoffen met een research-octaangetal (RON) van 95, hetgeen goed was voor 85,7 % van de totale benzineverkoop; 8,3 % betrof $95 \leq \text{RON} < 98$; en 5,8 % van de verkochte benzine had een RON van 98 of hoger. De verkoop van benzine met een RON van 91 was insignificant.

Alle in de EU verkochte diesel wordt in de handel gebracht als bevattende biodiesel, en 87,6 % van de verkochte benzine wordt in de handel gebracht als bevattende bio-ethanol. In 2017 had 71,9 % van de benzine die in de EU werd verkocht, een ethanolgehalte tot 5 % in volume en had 15,7 % een ethanolgehalte tot 10 %. Van de verkochte dieselbrandstoffen bevatte 83,8 % tot 7 % vetzuurmethylesters en bevatte 16,2 % meer vetzuurmethylesters.

3.2. Mate waarin de verkochte brandstoffen voldeden aan de grenswaarden voor de kwaliteit

In het algemeen is de brandstofkwaliteit in de EU hoog. Bulgarije, Malta en Zweden hebben volledige naleving geverifieerd en gerapporteerd voor zowel benzine als dieselbrandstoffen, terwijl negen lidstaten volledige naleving hebben geverifieerd en gerapporteerd voor benzine (Oostenrijk, Bulgarije, Griekenland, Hongarije, Litouwen, Malta, Nederland, Slovenië en Zweden) en zeven lidstaten voor diesel (Bulgarije, Kroatië, Cyprus, Finland, Letland, Malta en Zweden). Eén lidstaat (België) heeft in 2017 voor benzine meer dan 100 gevallen van niet-naleving gemeld.

Voor het verslagjaar 2017 rapporteerden de lidstaten in totaal 496 gevallen van niet-naleving voor benzine en 141 voor diesel. De parameters die voor benzine het vaakst buiten de specificaties vielen, waren dampspanning gedurende de zomer (in dertien lidstaten), research-octaangetal (RON) (in negen lidstaten) en motor-octaangetal (MON) (in zeven lidstaten). De parameters die voor diesel het vaakst buiten de specificaties vielen, waren het gehalte vetzuurmethylesters (in twaalf lidstaten) en het zwavelgehalte (in zes lidstaten).

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

De Commissie hoefde op dit gebied dus geen nieuwe onderzoeken in te leiden.