



Bryssel den 31.10.2019
COM(2019) 561 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**Kvalitet på bensin och dieselbränslen som används för vägtransport i Europeiska
unionen
(Rapporteringsår 2017)**

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Kvalitet på bensen och dieselbränslen som används för vägtransport i Europeiska unionen (Rapporteringsår 2017)

1. INLEDNING

I enlighet med artikel 7a i direktiv 98/70/EG¹ om kvaliteten på bensen och dieselbränslen (nedan kallat *bränslekvalitetsdirektivet*) och artikel 5 i rådets direktiv (EU) 2015/652 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med direktiv 98/70/EG² måste medlemsstaterna årligen rapportera om växthusgasintensiteten hos de bränslen och den energi som levererats inom deras territorier. Denna rapporteringsskyldighet tillämpas för första gången för rapporteringsåret 2017, efter införlivandet och tillämpningen av rådets direktiv (EU) 2015/652.

I enlighet med artikel 8.3 i direktiv 98/70/EG måste medlemsstaterna dessutom rapportera nationella uppgifter om bränslekvalitet för det föregående kalenderåret.

I denna årliga rapport ges en sammanfattning av den information som medlemsstaterna har lämnat in i förhållande till ovan nämnda rapporteringskrav. Denna rapport baseras på de uppgifter som medlemsstaterna har lämnat till Europeiska miljöbyrå (EEA) för 2017.

2. VOLYMER AV OCH VÄXTHUSGASINTENSITET UNDER HELA LIVSCYKELN FÖR BRÄNSLE- OCH ENERGITYPER

I artikel 7a i bränslekvalitetsdirektivet, jämförd med rådets direktiv (EU) 2015/652, fastställs rapporteringskrav för följande:

- Den totala volymen för varje typ av bränsle eller energi som levererats för vägtransport och mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar när de inte är till sjöss), jordbruks- och skogsbrukstraktorer och fritidsbåtar när de inte är till sjöss.
- Växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln, inbegripet de preliminära medelvärdena för de beräknade utsläpp från biodrivmedel som orsakas genom indirekt ändring av markanvändning (Iluc)³.
- De råvaror och den produktionskedja för biodrivmedel som har använts för alla de biodrivmedel som levererats på medlemsstaternas territorier.

Enligt bränslekvalitetsdirektivet ska medlemsstaterna ålägga drivmedelsleverantörer att minska växthusgasintensiteten för transportdrivmedel under hela livscykeln, dvs. växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln från det bränsle eller den energi som levereras, med minst 6 % senast den 31 december 2020 jämfört med 2010 års lägsta standard för bränslen på 94,1 gCO₂ekv/MJ⁴. Växthusgasutsläpp som orsakas genom indirekt ändring av markanvändning beaktas inte vid bedömningen av överensstämmelse med minskningsmålet på minst 6 %.

Med tanke på att 2017 är det första rapporteringsåret och att införlivandet av rådets direktiv (EU) 2015/652 försenades i många medlemsstater är denna första rapport om volymer av och

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG, EGT L 350, 28.12.1998.

² Rådets direktiv (EU) 2015/652 av den 20 april 2015 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen, EUT L 107, 25.4.2015.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513 av den 9 september 2015 om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, EUT L 239, 15.9.2015.

⁴ Rådets direktiv (EU) 2015/652 av den 20 april 2015 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen, EUT L 107, 25.4.2015.

växthusgasintensitet under hela livscykeln för bränsle- och energityper ännu inte fullständig. Totalt har 22 medlemsstater samt Island och Norge lämnat in motsvarande uppgifter i lämpligt format. Estland, Litauen, Polen, Portugal, Rumänien och Spanien har lämnat rapporter om kvaliteten på de bränslen som släpps ut på marknaden av drivmedelsleverantörer men inte om bränslenas växthusgasintensitet⁵.

2.1 Växthusgasutsläpp och avstånd till 2020 års mål

Enligt de inlämnade uppgifterna var den genomsnittliga växthusgasintensiteten hos de bränslen och den energi som levererats i de 22 rapporterande medlemsstaterna 3,4 % lägre 2017 jämfört med 2010 års standard. Detta motsvarar en minskning med 29 Mt koldioxidekvivalenter under 2017.

För att säkerställa att minskningsmålet på minst 6 % uppnås senast 2020 föreskrivs i bränslekvalitetsdirektivet att medlemsstaterna får kräva att drivmedelsleverantörerna ska uppnå ett etappmål på 4 % under 2017.

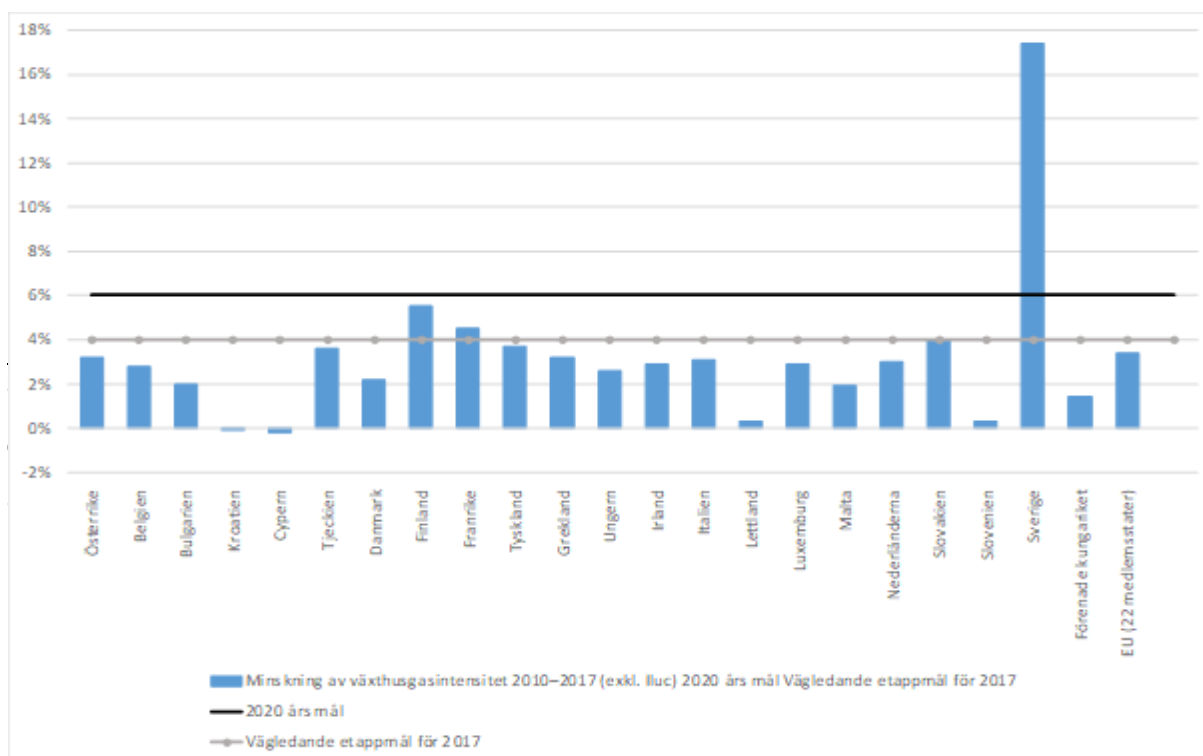
Med detta som utgångspunkt för att bedöma de framsteg som gjorts kan man se att drivmedelsleverantörerna i de 22 rapporterande medlemsstaterna under 2017 i genomsnitt inte nådde upp till sitt mål att minska växthusgasintensiteten hos transportdrivmedel med 6 % senast 2020, jämfört med 2010 (diagram 1). Det bör noteras att inga utsläppsminskningar i tidigare led⁶ rapporterades för 2017, men de förväntas bidra till minskningsmålet 2020 när dessa uppgifter måste rapporteras.

De resultat som uppnåtts av drivmedelsleverantörerna varierar avsevärt från en medlemsstat till en annan. I fem av de 22 rapporterande medlemsstaterna var minskningarna 4 % eller mer, och Sverige är den enda medlemsstat som redan har överträffat minskningsmålet på 6 % för 2020. Därför måste nästan alla medlemsstater snabbt vidta ytterligare åtgärder för att se till att målet för 2020 nås.

När det gäller utsläpp som orsakas genom indirekt ändring av markanvändning⁷ var den genomsnittliga växthusgasintensiteten hos de bränslen som användes 2,3 % lägre 2017 jämfört med 2010. Detta motsvarar en minskning med knappt 20 Mt CO_{2ekv} under 2017. Utsläpp som orsakas genom indirekt ändring av markanvändning beaktas inte vid bedömningen av överensstämmelse med minskningsmålet på minst 6 %.

Källa: EEA

Diagram 1: Minskningar i växthusgasintensitet för bränslen som har uppnåtts av drivmedelsleverantörer i de 22 rapporterande medlemsstaterna, 2010–2017

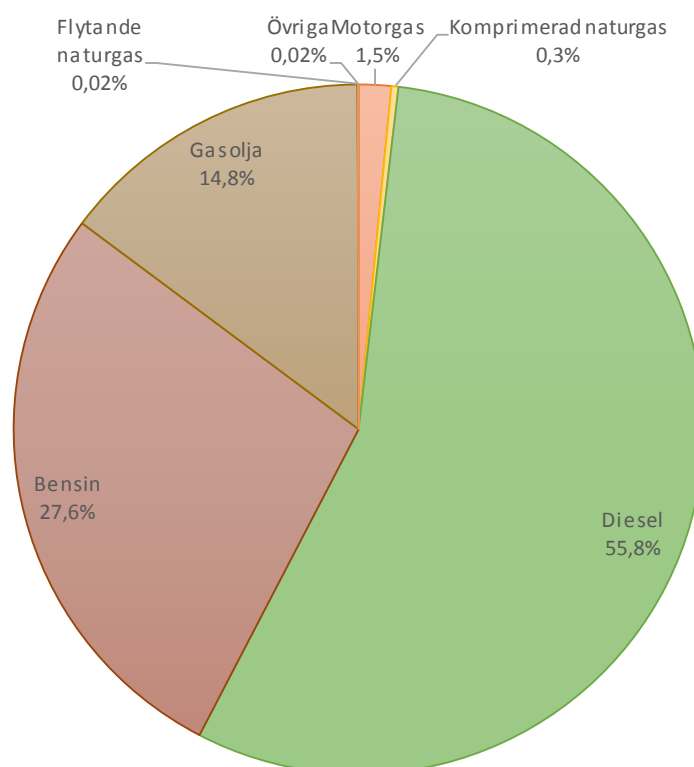


2.2 Bränsleleveranser

I detta avsnitt presenteras de uppgifter som de 22 rapporterande medlemsstaterna lämnade in för första gången om alla fossila bränslen, biodrivmedel och drivmedel av icke-biologiskt ursprung inom ramen för bränslekvalitetsdirektivet för vägtransport och mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport.

De bränsleleveranser som rapporterades motsvarade totalt 8 976 petajoule (PJ), varav 95,5 % utgjordes av fossila bränslen och 4,5 % av biodrivmedel. Inga förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung rapporterades 2017.

Under 2017 bestod leveranserna av fossila bränslen i huvudsak av diesel (55,8 %, 5 007 PJ), följt av bensin (27,6 %, 2 474 PJ) och gasolja (14,8 %, 1 324 PJ). Andelen motorgas och komprimerad naturgas uppgick till sammanlagt 1,8 % (167 PJ).

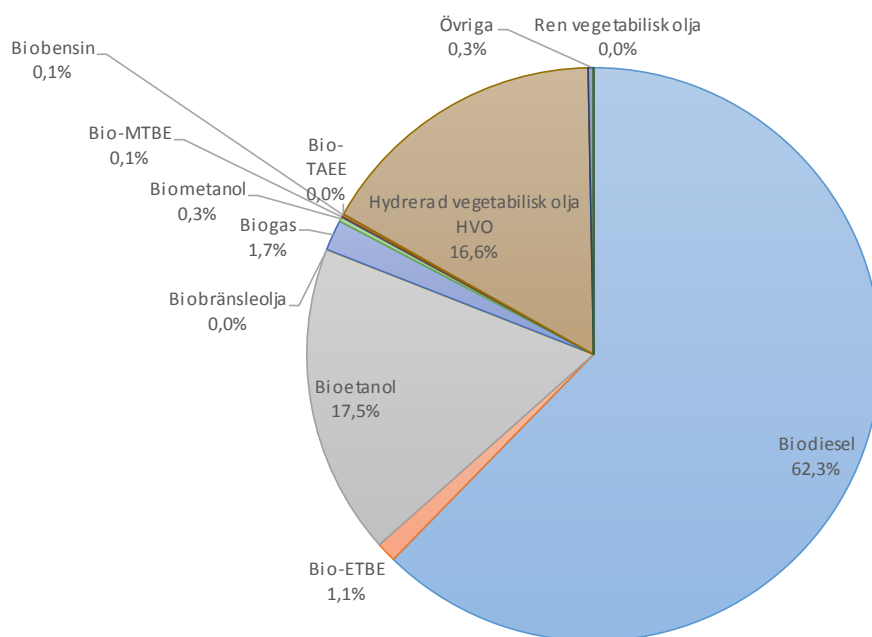


Källa: EEA

Diagram 2: Andelen fossila bränslen av energiförsörjningen per bränsletyp 2017 i de 22 rapporterande medlemsstaterna

2.3 Biodrivmedelsförbrukning

Biodrivmedelsförbrukningen i de 22 rapporterande medlemsstaterna dominerades av biodiesel (fettsyrametylester, Fame) (62,3 %, 267 PJ), följt av bioetanol (17,5 %, 75 PJ) och vätebehandlad vegetabilisk olja (HVO, 16,6 %, 71 PJ). Bio-etyltertiärbutyleter (bio-ETBE) och biogas utgör nästan 3 % (12 PJ). Alla andra biodrivmedel utgör en betydligt mindre andel (runt 1 %). Närmare uppgifter om alla biodrivmedel och produktionskedjor finns i EEA:s tekniska rapport om kvaliteten på och växthusgasintensiteten hos transportdrivmedel i EU 2017.



Anmärkning: ETBE: etyltertiärbutyleter, MTBE: metyltertiärbutyleter, TAEE: tert-amyletyleter.

Diagram 3: Andelen biodrivmedel av energiförsörjningen per bränsletyp 2017 i de 22 rapporterade medlemsstaterna

2.4 Elförbrukning

Endast sju medlemsstater rapporterade den el som förbrukats av eldrivna fordon och motorcyklar (totalt 1,2 PJ). Eftersom denna rapportering är frivillig för drivmedelsleverantörerna var den rapporterade elmängden mindre än den mängd som faktiskt förbrukades 2017.

3. ÖVERSIKT ÖVER 2017 ÅRS UPPGIFTER OM BRÄNSLEKVALITET I EU

I enlighet med artikel 8 i bränslekvalitetsdirektivet har alla medlemsstater samt Island lämnat rapporter om nationella uppgifter om bränslekvalitet för 2017.

I detta avsnitt presenteras de uppgifter om bensin- och dieselförsäljning, och ingående biokomponenter, för vägtransport som har rapporterats av samtliga EU-medlemsstater. Uppgifterna gäller inte andra fossila bränslen, andra biodrivmedel och drivmedel av icke-biologiskt ursprung, eller bränslen som används för mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport.

3.1 Bensin och diesel samt andelen biokomponenter

Bränsleförsäljningen inom EU domineras fortfarande av diesel: 72,3 % (270 668 miljoner liter) av det sålda bränslet 2017 var diesel och 27,7 % var bensin (103 766 miljoner liter). Bensinförsäljningen ökade med 2,9 % under 2017 jämfört med 2016, medan dieselförsäljningen ökade med 5,2 %. Generellt sett ökade bensin- och dieselbränsleförsäljningen med 4,6 % jämfört med 2016. Detta är ett resultat av att efterfrågan på transporter ökade mer än effektivitetsvinsterna inom fordonsparken.

Andelen dieselförsäljning jämfört med bensinförsäljningen har ökat under årens lopp, från 55,6 % av den totala bränsleförsäljningen 2001 till 72,3 % under 2017. Detta återspeglar i stor utsträckning den stora ökningen av dieseldrivna fordon i Europa under den perioden. Samtidigt som dieselbränsleförsäljningen ökade med nästan 9 % mellan 2007 och 2017 minskade bensinbränsleförsäljningen med 9 % under samma tioårsperiod.

Dieselbränsleförbrukningen är betydande i de flesta av EU:s medlemsstater och utgör mer än 60 % av den totala bränsleförsäljningen i 23 medlemsstater, dvs. alla utom Cypern, Grekland, Malta och Nederländerna (Rumänien lämnade inte någon fullständig rapport för 2017).

Den största delen av bensinförsäljningen 2017 bestod av bränslen med ett forskningsoktantal (RON) på 95, vilket utgjorde 85,7 % av den totala bensinbränsleförsäljningen. 8,3 % av försäljningen var $95 \leq \text{RON} < 98$ och 5,8 % var $\text{RON} \geq 98$. Andelen försäljning av $\text{RON} = 91$ var obetydlig.

All diesel som säljs i EU marknadsförs som innehållandes biodiesel, medan 87,6 % av bensinen marknadsförs som bensin med bioetanol. Under 2017 hade 71,9 % av bensinbränsle som såldes i EU en etanolhalt på upp till 5 volymprocent, och 15,7 % hade en etanolhalt på upp till 10 %. Av det sålda dieselbränslet innehöll 83,8 % upp till 7 % Fame, och 16,2 % innehöll mer än så.

3.2 Bränsleförsäljningens överensstämmelse med kvalitetsgränsvärdena

På ett övergripande plan är bränslekvaliteten hög i EU. Bulgarien, Malta och Sverige kontrollerade och rapporterade full överensstämmelse för både bensin- och dieselbränslen, medan nio medlemsstater kontrollerade och rapporterade full överensstämmelse för bensin (Österrike, Bulgarien, Grekland, Ungern, Litauen, Malta, Nederländerna, Slovenien och Sverige) och sju för diesel (Bulgarien, Kroatien, Cypern, Finland, Lettland, Malta och Sverige). En medlemsstat (Belgien) rapporterade mer än 100 avvikelser från kraven för bensin under 2017.

Medlemsstaterna rapporterade totalt 496 avvikelser från kraven för bensin och 141 avvikelser från kraven för diesel för 2017. För bensin är de parametrar som oftast faller utanför specifikationerna ångtryck sommartid (i 13 medlemsstater), forskningsoktantal (i nio medlemsstater) och motoroktantal (i sju medlemsstater). För diesel var de parametrar som oftast föll utanför specifikationerna Fame-halt (i tolv medlemsstater) och svavelhalt (i sex medlemsstater).

Alla medlemsstater har beskrivit de åtgärder som vidtagits när provtagningen ådagalagt avvikelser. Åtgärderna omfattar bland annat att informera de behöriga myndigheterna, inleda utredningar, ålägga påföljder och böter eller att ta nya prover. I ett litet antal fall har inga åtgärder vidtagits då de avvikande parametrarna ändå låg mycket nära toleransgränserna.

Det fanns därför ingen anledning för kommissionen att inleda nya undersökningar.