



Bruxelles, den 31.10.2019
COM(2019) 561 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union
(Rapporteringsår 2017)**

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union (Rapporteringsår 2017)

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 7a i direktiv 98/70/EF¹ om kvaliteten af benzin og dieselolie (i det følgende benævnt "direktivet om brændstofkvalitet") og artikel 5 i Rådets direktiv (EU) 2015/652 om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til direktiv 98/70/EF² skal medlemsstaterne hvert år rapportere om drivhusgasintensiteten af brændstoffer og energi, der er blevet leveret i deres område. Indberetningskravet finder anvendelse første gang for indberetningsåret 2017 i medfør af anvendelsen og gennemførelsen af Rådets direktiv (EU) 2015/652.

Derudover skal medlemsstaterne i henhold til artikel 8, stk. 3, i direktiv 98/70/EF forelægge en rapport med nationale brændstofkvalitetsdata for det foregående kalenderår.

I nærværende årlige rapport sammenfattes de oplysninger, som medlemsstaterne har indgivet for så vidt angår ovennævnte indberetningskrav. Rapporten bygger på de data, som medlemsstaterne har indsendt til Det Europæiske Miljøagentur (EEA) for 2017.

2. MÆNGDER OG VUGGE TIL GRAV-DRIVHUSGASINTENSITET FOR BRÆNDSTOF- OG ENERGITYPER

Ved artikel 7a i direktivet om brændstofkvalitet, sammenholdt med Rådets direktiv (EU) 2015/652, fastsættes indberetningskrav om følgende:

- den samlede mængde af hver type brændstof eller energi leveret til vejtransport og ikke-vejgående maskiner (herunder fartøjer til sejlads på indre vandveje, når de ikke er til søs), landbrugs- og skovbrugstraktorer samt fritidsfartøjer, når de ikke er til søs
- vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed, herunder de foreløbige gennemsnitsværdier for de skønnede emissioner som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen ved anvendelse af biobrændstoffer³
- råprodukterne og den produktionsvej for biobrændstoffer, der anvendes for hvert af de biobrændstoffer, der leveres på medlemsstaternes områder.

Direktivet om brændstofkvalitet forpligter medlemsstaterne til at pålægge brændstofleverandører at reducere vugge til grav-drivhusgasintensiteten for transportbrændstoffer, dvs. vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser pr. energienhed fra leveret brændstof og energi, med mindst 6 % senest den 31. december 2020 sammenlignet med minimumsstandarden for brændstoffer for 2010 på 94,1 gCO₂eq/MJ⁴. Der tages ikke hensyn til drivhusgasemissionerne som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen ved vurderingen af, om målet om en reduktion på 6 % er nået.

Eftersom 2017 er det første rapporteringsår, og gennemførelsen af Rådets direktiv (EU) 2015/652 blev forsinket i mange medlemsstater, er denne første rapport om mængder og vugge til grav-

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF (EFT L 350 af 28.12.1998).

² Rådets direktiv (EU) 2015/652 af 20. april 2015 om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie (EUT L 107 af 25.4.2015).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1513 af 9. september 2015 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 239 af 15.9.2015)

⁴ Rådets direktiv (EU) 2015/652 af 20. april 2015 om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie (EUT L 107 af 25.4.2015).

drivhusgasintensitet for brændstof- og energityper endnu ikke fuldstændig. I alt har 22 medlemsstater og Island og Norge fremlagt de nødvendige data i det relevante format. Estland, Litauen, Polen, Portugal, Rumænien og Spanien har indberettet om kvaliteten af de brændstoffer, der markedsføres af brændstofleverandørerne, men ikke om deres drivhusgasintensitet⁵.

2.1 Drivhusgasemissionerne og afstanden fra 2020-målet

Ifølge de fremlagte data var den gennemsnitlige drivhusgasintensitet for de brændstoffer og den energi, der blev leveret i de 22 indberettende medlemsstater i 2017, 3,4 % lavere end referenceværdien for 2010. Dette svarer til en besparelse på 29 mio. t kuldioxidækvivalent (CO_{2eq}) i 2017.

For at sikre, at målet om en reduktion på mindst 6 % nås inden 2020, bliver det i direktivet om brændstofkvalitet præciseret, at medlemsstaterne kan kræve, at brændstofleverandører opfylder et mellemliggende reduktionsmål på 4 % for året 2017.

Anvendelsen af denne reference til vurdering af de opnåede fremskridt viser, at EU-brændstofleverandørerne i de 22 indberettende medlemsstater i 2017 i gennemsnit var et stykke fra deres mål om at reducere drivhusgasintensiteten for transportbrændstoffer med 6 % inden 2020 i forhold til 2010 (figur 1). Det skal bemærkes, at der i 2017 ikke blev indberettet nogen reduktioner af opstrømsemissioner⁶. Disse forventes at bidrage til reduktionsmålet i 2020, hvor der er pligt til at indberette dem.

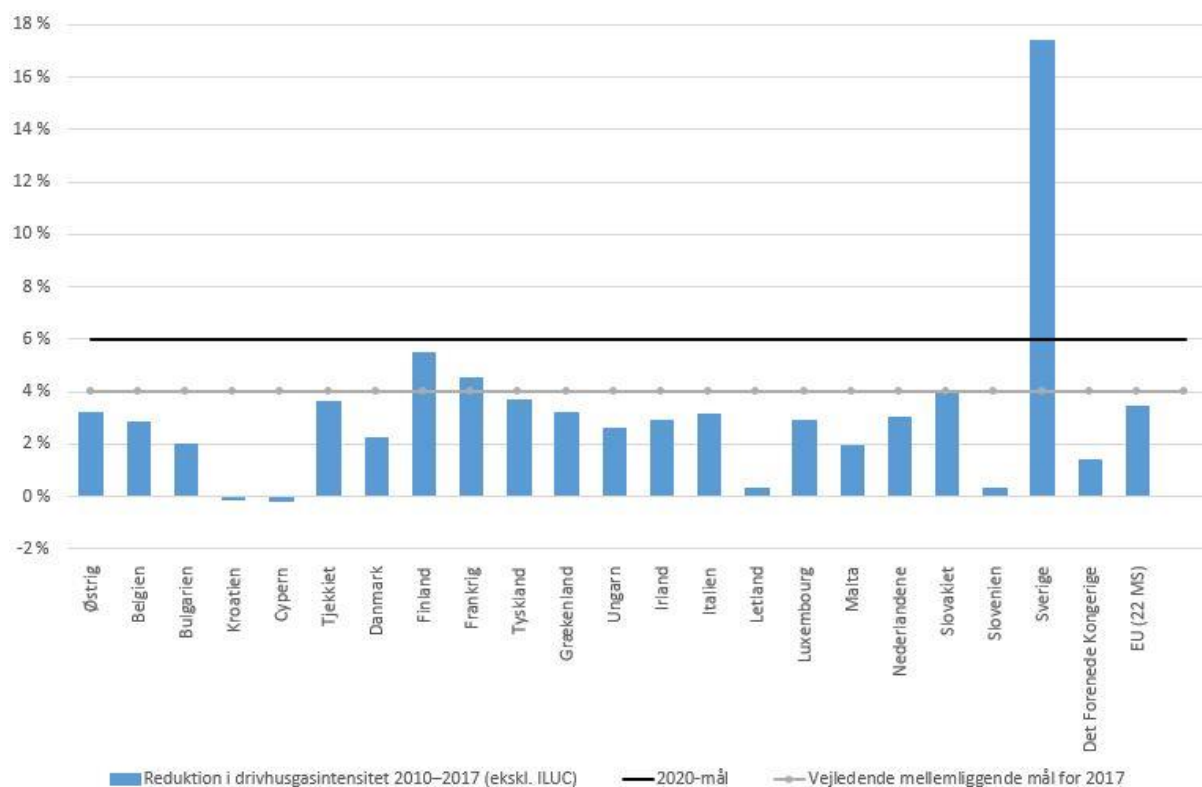
Brændstofleverandørernes resultater varierer meget fra medlemsstat til medlemsstat. I 5 af de 22 indberettende medlemsstater var reduktionerne på 4 % eller mere, mens Sverige var den eneste medlemsstat, der allerede var nået længere end reduktionsmålet på 6 % for 2020. Derfor er det nødvendigt, at alle medlemsstater hurtigt træffer yderligere foranstaltninger for at sikre, at 2020-målet nås.

Når der tages hensyn til emissionerne som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen⁷, er den gennemsnitlige drivhusgasintensitet for de brændstoffer, der blev forbrugt i 2017, 2,3 % lavere end i 2010. Dette svarer til en besparelse, der er en smule mindre end 20 mio. ton CO_{2eq} i 2017. Der tages ikke hensyn til emissionerne som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen ved vurderingen af, om målet om en reduktion på 6 % er nået.

⁵ Europa-Kommissionen er i færd med at følge op for at sikre en korrekt og fuldstændig gennemførelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652.

⁶ "Opstrømsemissioner": alle drivhusgasemissioner, som finder sted, inden råmaterialet når frem til et raffinaderi eller behandlingsanlæg, hvor brændstoffet fremstilles.

⁷ Ved denne beregning blev de foreløbige skønnede emissioner som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen ved anvendelse af biobrændstoffer taget i betragtning som anført i bilag V til direktivet om brændstofkvalitet.



Kilde: EØS

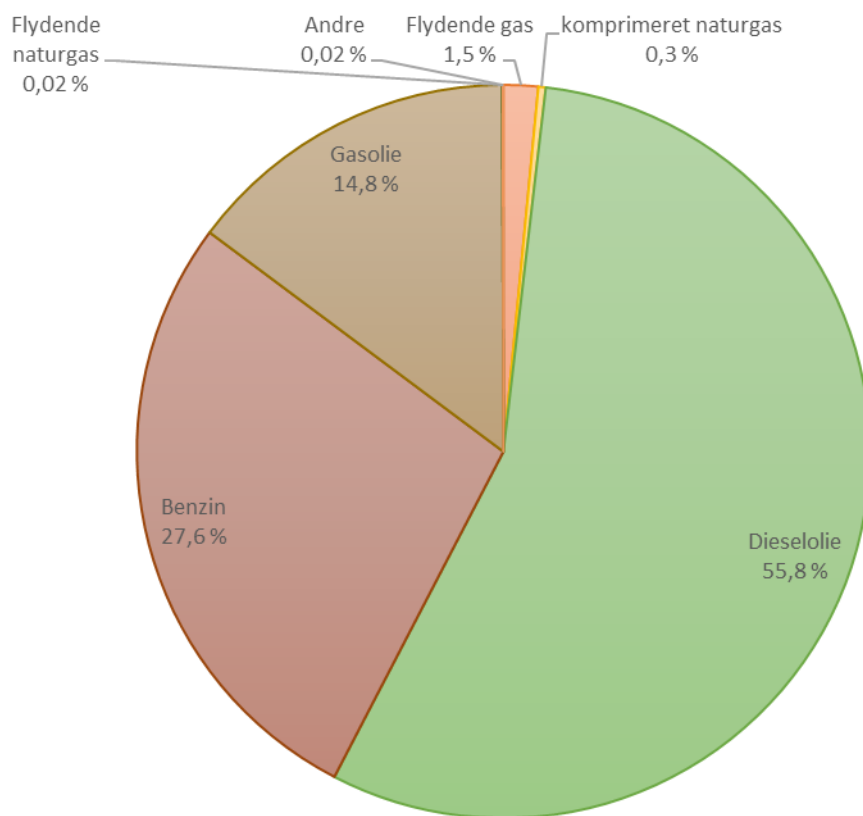
Figur 1: Reduktioner i drivhusgasintensiteten af brændstoffer, der er opnået af EU-brændstofleverandører i de 22 indberettende medlemsstater, 2010-2017

2.2 Brændstofforsyning

Dette afsnit indeholder de data, der for første gang er fremsendt af 22 indberettende medlemsstater om alle fossile brændstoffer, biobrændstoffer og brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, inden for direktivet om brændstofkvalitets anvendelsesområde med hensyn til vejtransport og mobile ikke-vejgående maskiner.

Den samlede brændstofforsyning, der blev indberettet, var 8 976 petajoule (PJ), hvoraf 95,5 % stammede fra fossile brændstoffer, og 4,5 % stammede fra biobrændstoffer. I 2017 blev der ikke foretaget indberetning vedrørende brændstoffer fra vedvarende kilder eller brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse.

Brændstofforsyningen med fossile brændstoffer i 2017 var domineret af dieselolie (55,8 %; 5 007 PJ) efterfulgt af benzin (27,6 %; 2 474 PJ) og gasolie (14,8 %; 1 324 PJ). Andelen af flydende gas og komprimeret naturgas udgjorde i alt 1,8 % (167 PJ).

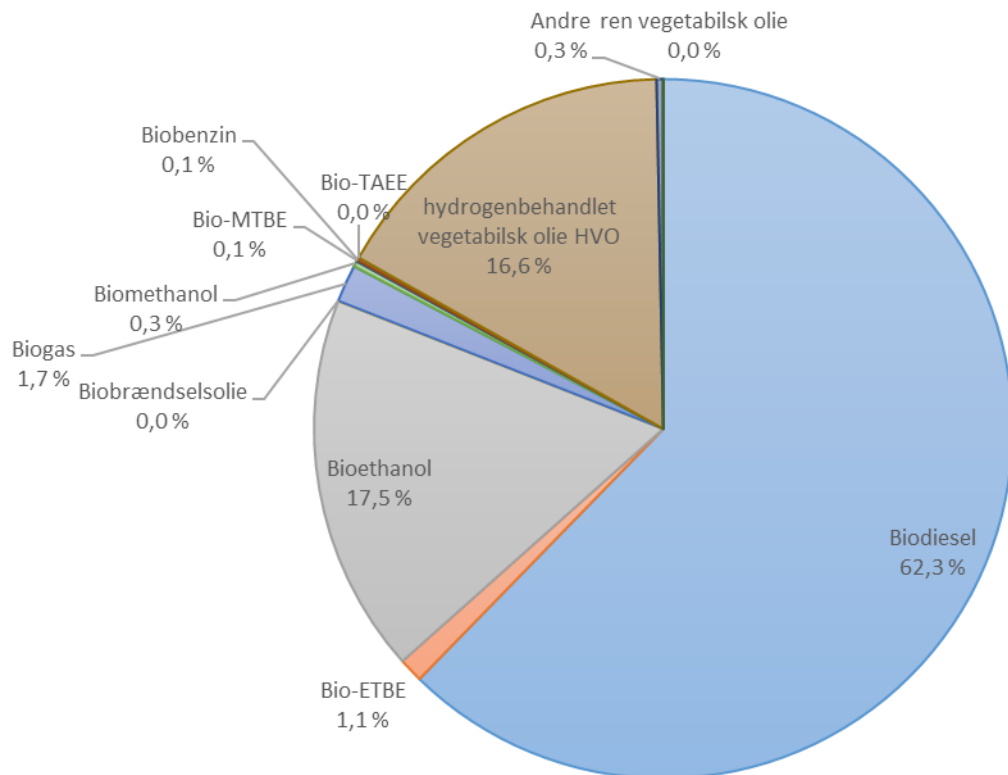


Kilde: EØS

Figur 2: Andele af energiforsyningen for fossile brændstoffer pr. brændstoftype i 2017 i de 22 indberettende medlemsstater

2.3 Biobrændstofforbrug

Forbruget af biobrændstoffer i de 22 indberettende medlemsstater var domineret af biodiesel (fedtsyremethylester, FAME) (62,3 %; 267 PJ) efterfulgt af bioethanol (17,5 %; 75 PJ) og hydrogenbehandlet vegetabilsk olie (HVO; 16,6 %; 71 PJ). Forbruget af bio-ethyl-tert-butylether (bio-ETBE) og biogas tegnede sig for næsten 3 % (12 PJ). Alle andre biobrændstoffer udgjorde en meget mindre andel (ca. 1 %). Detaljerede oplysninger om alle biobrændstoffer og produktionsveje findes i den tekniske EØS-rapport om kvalitet og drivhusgasemissioner i brændstoffer i EU i 2017.



Bemærk: ETBE: ethyl-tert-butylether MTBE: methyl-tert-butylether TAEE: tert-amylethylether.

Figur 3: Andele af energiforsyningen for biobrændstoffer pr. brændstoftype i 2017 i de 22 indberettende medlemsstater

2.4 Elforbrug

Kun syv medlemsstater indberettede om elektricitetsforbruget for elektriske køretøjer og motorcykler (i alt 1,2 PJ). Da denne indberetning er frivillig for brændstofleverandørerne, lå den indberettede mængde elektricitet under den faktisk forbrugte mængde i 2017.

3. OVERSIGT OVER BRÆNDSTOFKVALITETSDATA I EU FOR 2017

I overensstemmelse med artikel 8 i direktivet om brændstofkvalitet har alle medlemsstater samt Island forelagt rapporter om nationale brændstofkvalitetsdata for 2017.

Dette afsnit indeholder dataene for benzin og dieselolie – og biokomponenterne deri – til vejtransport, som er blevet indberettet af alle EU's medlemsstater. Afsnittet omhandler ikke andre fossile brændstoffer og brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og heller ikke brændstoffer til brug i mobile ikke-vejgående maskiner.

3.1 Indhold af benzin, dieselolie og biokomponenter

Dieselolie dominerer fortsat brændstofsælget i EU: 72,3 % (270 668 mio. liter) af det solgte brændstof i 2017 var dieselolie og 27,7 % var benzin (103 766 mio. liter). I 2017 steg salget af benzin med 2,9 % sammenlignet med 2016, mens salget af dieselolie steg med 5,2 %. Samlet set steg brændstofsælget af benzin og diesel med 4,6 % i forhold til 2016. Dette er resultatet af en øget transportefterspørgsel, der opvejer de effektivitetsgevinster, der er opnået i vognparken.

Andelen af solgt dieselolie sammenlignet med salget af benzin er med årene steget fra at udgøre 55,6 % af det samlede salg i 2001 til en andel på 72,3 % i 2017. Dette afspejler i høj grad den stigende "dieselisering" af den europæiske vognpark i perioden. Mens salget af dieselolie steg med næsten 9 % mellem 2007 og 2017, faldt salget af benzin med 9 % i den samme 10-årsperiode.

Dieselforbruget er betydeligt i de fleste EU-medlemsstater og udgør 60 % af det samlede brændstofsalg i 23 medlemsstater (med undtagelse af Cypern, Grækenland, Malta og Nederlandene. Rumænien har ikke indsendt en fuldstændig rapport for 2017).

Størstedelen af benzinsalget i 2017 bestod af brændstof af en benzinkvalitet med researchoktanttal (RON) 95, som udgjorde 85,7 % af det samlede salg af benzin, 8,3 % af salget var $95 \leq \text{RON} < 98$, og 5,8 % var $\text{RON} \geq 98$. Der blev solgt en ubetydelig andel af $\text{RON} = 91$.

Al dieselolie, der sælges i EU, markedsføres som indeholdende biodiesel, mens 87,6 % af den solgte benzin markedsføres som indeholdende bioethanol. I 2017 indeholdt 71,9 % af den benzin, der blev solgt i EU op til 5 volumenprocent ethanol, og 15,7 % indeholdt op til 10 volumentprocent ethanol. Af den solgte dieselolie indeholdt 83,8 % op til 7 % FAME og 16,2 % indeholdt mere.

3.2 Det solgte brændstofs overholdelse af grænseværdierne for kvalitet

Overordnet set er brændstofkvaliteten i EU høj. Bulgarien, Malta og Sverige har foretaget kontrol og rapporteret om fuld overholdelse af kravene for både benzin og dieselolie, mens ni medlemsstater har foretaget kontrol og rapporteret om overholdelse af kravene for benzin (Østrig, Bulgarien, Grækenland, Ungarn, Litauen, Malta, Nederlandene, Slovenien og Sverige), og syv medlemsstater har gjort dette med hensyn til dieselolie (Bulgarien, Kroatien, Cypern, Finland, Letland, Malta og Sverige). En medlemsstat (Belgien) har rapporteret om mere end 100 tilfælde af manglende overholdelse af kravene for benzin i 2017.

Medlemsstaterne har rapporteret om samlet 496 tilfælde af manglende overholdelse af kravene for benzin og 141 tilfælde for diesel for 2017. For benzin er de mest almindelige parametre, der er faldet uden for specifikationerne, sommerdamptrykket (i 13 medlemsstater), researchoktantallet (RON) (i 9 medlemsstater) og motoroktantallet (MON) (i 7 medlemsstater). For dieselolie er de mest almindelige parametre, der er faldet uden for specifikationerne, FAME-indholdet (i 12 medlemsstater) og svovlindholdet (i 6 medlemsstater).

Alle medlemsstaterne har beskrevet de foranstaltninger, som er blevet truffet i forbindelse med prøver, der ikke overholdt grænseværdierne. Disse omfattede at informere de kompetente myndigheder, indlede undersøgelser, pålægge sanktioner og bøder og at udtage nye prøver. I et lille antal sager er der ikke blevet truffet foranstaltninger, eftersom de overskredne værdier for visse parametre lå meget tæt på tolerancegrænserne.

Det var derfor ikke nødvendigt for Kommissionen at iværksætte en ny undersøgelse på dette område.