EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 19.11.2020
COM(2020) 742 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 2018)

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 2018)

1. INLEIDING

Op grond van artikel 7 bis van Richtlijn 98/70/EG[1] betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof (hierna "richtlijn brandstofkwaliteit" genoemd) en artikel 5 van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad tot vaststelling van berekeningsmethoden en rapportageverplichtingen overeenkomstig Richtlijn 98/70/EG[2], moeten de lidstaten elk jaar verslag uitbrengen over de broeikasgasintensiteit (BKG-intensiteit) van op hun grondgebied geleverde brandstoffen en energie. Deze rapportageverplichting gold voor het eerst voor het verslagjaar 2017, na de toepassing en omzetting van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad. Dit jaarverslag omvat de gerapporteerde gegevens voor het jaar 2018.

Daarnaast moeten de lidstaten op grond van artikel 8, lid 3, van Richtlijn 98/70/EG verslag uitbrengen over de nationale gegevens inzake brandstofkwaliteit met betrekking tot het voorgaande kalenderjaar.

Dit jaarverslag bevat een samenvatting van de informatie die de lidstaten hebben verstrekt in verband met de hierboven genoemde rapportageverplichtingen. Het is gebaseerd op de gegevens die de lidstaten voor het jaar 2018 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 productieketens voor biobrandstoffen die zijn gebruikt voor elk van de op het grondgebied van de lidstaten geleverde biobrandstoffen.

[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 van 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).

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 ten minste 6 % verminderen ten opzichte van de uitgangsnorm voor brandstoffen van 2010 van 94,1 g CO_2-eq/MJ[4]. 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 %.

In 2018 hebben alle 28 lidstaten (evenals Noorwegen en IJsland) gegevens over de vermindering van broeikasgasemissies in de juiste vorm verstrekt.

2.1. Broeikasgasemissies en afstand tot de doelstelling voor 2020

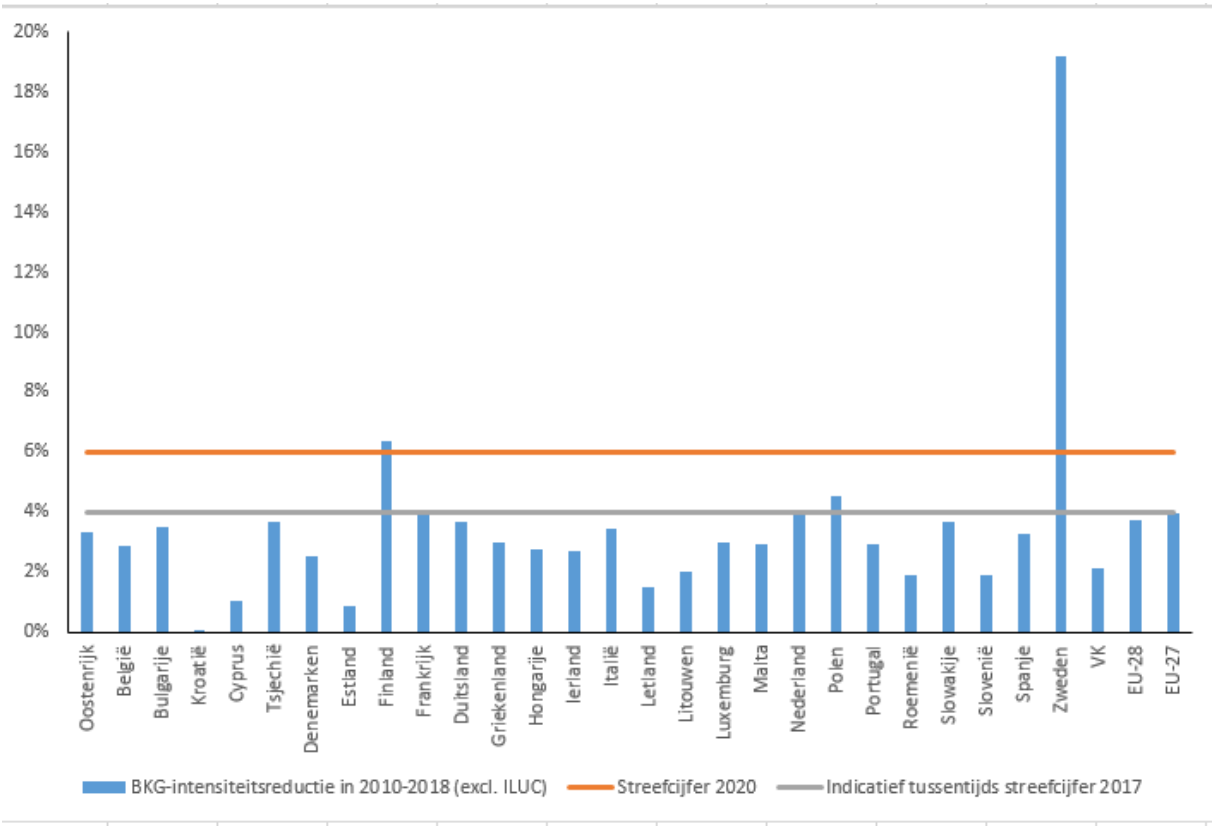
Volgens de verstrekte gegevens bedroeg de gemiddelde broeikasgasintensiteit van de in de 28 rapporterende lidstaten geleverde brandstoffen en energie in 2018 90,6 g CO_2-eq/MJ, wat 3,7 % lager is dan de uitgangsnorm van 2010 van 94,1 g CO_2-eq/MJ. Dit komt overeen met een reductie van 51 Mt kooldioxide-equivalent (CO_2-eq) in het jaar 2018. De door de brandstofleveranciers geboekte vooruitgang is tussen 2017 en 2018 beperkt gebleven, met een verbetering van 0,3 procentpunt van de gerapporteerde gemiddelde BKG-intensiteit van de brandstoffen.

De gemelde gegevens voor 2018 bevestigen dat de EU-brandstofleveranciers in de 28 rapporterende lidstaten gemiddeld achterliepen op de doelstelling om de BKG-intensiteit van transportbrandstoffen tegen 2020 met 6 % te verminderen ten opzichte van 2010 (zie figuur 1). Er zij opgemerkt dat in 2018 geen upstreamemissiereducties (UER)[5] werden gemeld. Er wordt verwacht dat deze een bijdrage aan de reductiedoelstelling zullen leveren in het jaar 2020.

De geboekte vooruitgang varieert bovendien sterk van lidstaat tot lidstaat. In 23 lidstaten blijven de reducties in 2018 nog steeds lager dan het facultatieve tussentijdse streefdoel van 4 % dat de lidstaten al voor het jaar 2017 zouden kunnen verlangen van brandstofleveranciers. Zweden en Finland zijn de enige lidstaten die al een grotere reductie dan de doelstelling van 6 % voor 2020 hebben bereikt (nadere informatie is te vinden in Technisch Rapport nr. 2/2020 van het EEA over de broeikasgasintensiteit van transportbrandstoffen in de EU in 2018). Bijna alle lidstaten moeten daarom spoedig verdere actie ondernemen om ervoor te zorgen dat aan de doelstelling van 2020 wordt voldaan.

[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, blz. 26).

[5] "Upstreamemissies" zijn alle broeikasgasemissies die optreden voordat de grondstoffen een raffinaderij of een verwerkingsinrichting waar de brandstof wordt geproduceerd, binnenkomen.



Figuur 1: Reducties in BKG-intensiteit van brandstoffen bereikt door EU-brandstofleveranciers in de lidstaten, 2010-2018 (Bron: EEA)

Wanneer rekening wordt gehouden met ILUC-emissies[6], was de gemiddelde BKG-intensiteit van de in 2018 verbruikte brandstoffen 2,1 % lager dan in 2010. Dit komt overeen met een reductie van 29 Mt CO_2-eq in het jaar 2018. Bij de beoordeling van de naleving van de reductiedoelstelling van ten minste 6 % wordt geen rekening gehouden met ILUC-emissies.

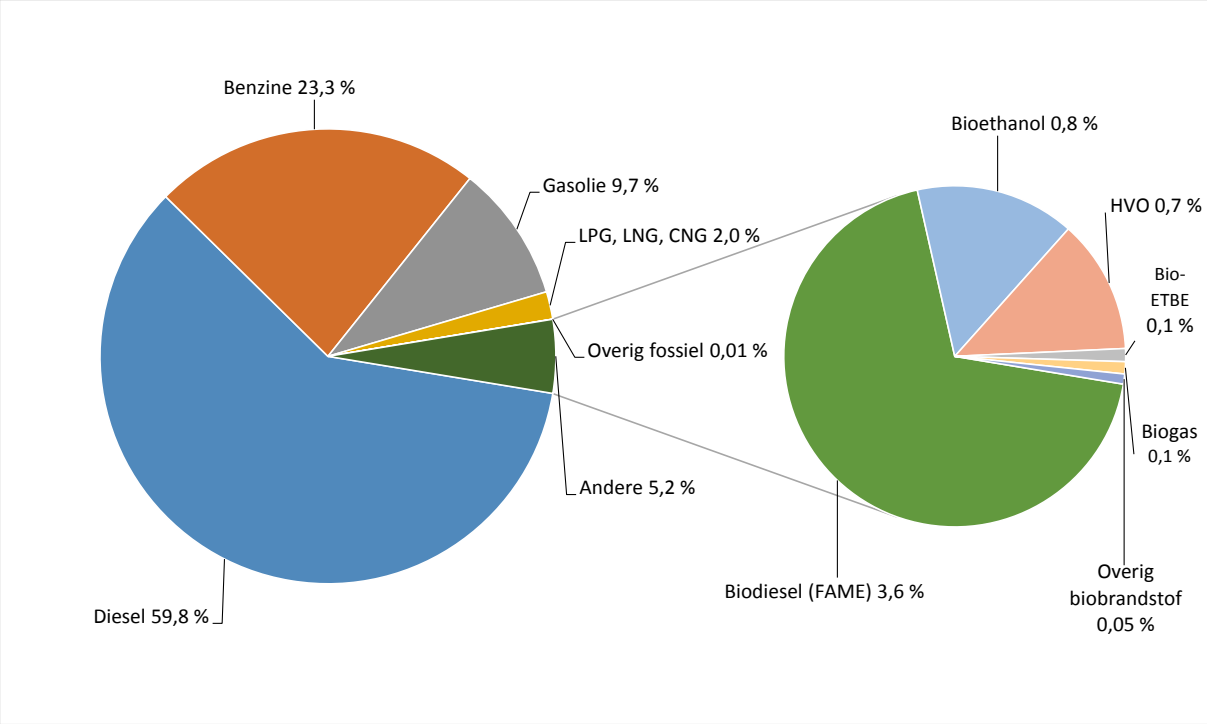
2.2 Brandstofvoorziening

Dit punt bevat 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 hoeveelheid geleverde brandstoffen die werd gerapporteerd, was 14 028 petajoule (PJ), waarvan 94,8 % afkomstig was uit fossiele brandstoffen en 5,2 % uit biobrandstoffen. Er werden voor 2018 geen hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong gemeld.

De levering van fossiele brandstoffen werd in 2018 gedomineerd door dieselbrandstof (59,8 %; 8 386 PJ), gevolgd door benzine (23,3 %; 3 271 PJ) en gasolie (9,7 %; 1 363 PJ). Vloeibaar petroleumgas en gecomprimeerd aardgas hadden een totaal aandeel van 2 % (275 PJ) (zie figuur 2).

[6] 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.

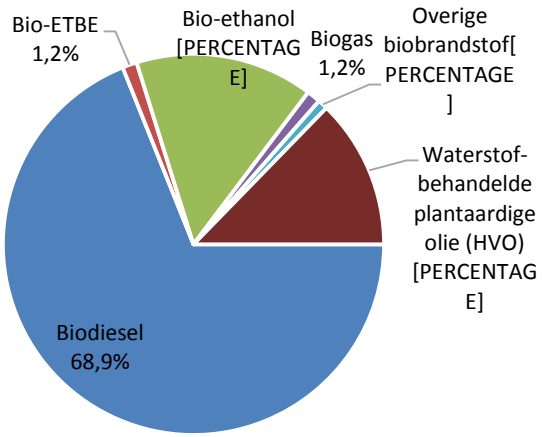


Figuur 2: Aandeel van brandstoffen in de geleverde energie per soort brandstof in 2018 (Bron: EEA)

2.3 Verbruik van biobrandstoffen

Het verbruik van biobrandstoffen in de 28 lidstaten betrof nog steeds voornamelijk biodiesel (vetzuurmethylester, FAME) (68,9 % van het totale biobrandstofverbruik; 504 PJ), gevolgd door bio-ethanol (15,1 %; 111 PJ) en waterstofbehandelde plantaardige olie (HVO; 13,1 %; 93 PJ). Bio-ethyl(tert-butyl)ether (bio-ETBE) en biogas vertegenwoordigden bijna 0,1 % van het totale verbruik van biobrandstoffen (18 PJ). Alle andere biobrandstoffen hadden een veel kleiner aandeel (zie figuur 3).

Gedetailleerde gegevens voor alle biobrandstoffen en trajecten zijn te vinden in Technisch Rapport nr. 2/2020 van het EEA over broeikasgasemissies van transportbrandstoffen in de EU in 2018.



Figuur 3: Aandeel biobrandstoffen in de geleverde energie per soort brandstof in 2018 (Bron: EEA)

2.4 Elektriciteitsverbruik

Het rapporteren van het elektriciteitsverbruik door brandstofleveranciers gebeurt op vrijwillige basis en tien lidstaten (zeven in 2017) hebben gegevens ingediend over het elektriciteitsverbruik van elektrische voertuigen en motorfietsen (zie tabel 1).

Lidstaat	Hoeveelheid energie exclusief efficiëntie van de aandrijflijn (GJ)	Hoeveelheid energie inclusief efficiëntie van de aandrijflijn (GJ)	Door de lidstaat gemelde BKG-intensiteit (gCO_2-eq/MJ)	Door de lidstaat gemelde BKG-intensiteit (gCO_2-eq/kWh)
Bulgarije	189 652	75 861	-	-
Frankrijk	1 122 448	448 979	20,4	73
Duitsland	774 000	309 600	153	551
Italië	1 444 681	577 872	110,3	397
Nederland	236 081	94 432	165	594
Portugal	19 224	7 690	74,7	269
Slowakije	1 407	563	46,4	167
Slovenië	318	127	-	-
Zweden	52	21	169,2	609
Verenigd Koninkrijk	867 996	347 198	85,3	307

Tabel 1: Door elektrische voertuigen en motorfietsen verbruikte elektriciteit in 2018 als een door brandstofleveranciers gerapporteerde bijdrage aan hun BKG-reductiedoelstelling (Bron: EEA)

3. OVERZICHT VAN DE GEGEVENS OVER DE BRANDSTOFKWALITEIT IN DE EU IN 2018

Overeenkomstig artikel 8 van de richtlijn brandstofkwaliteit hebben alle lidstaten, alsook IJsland, rapporten over de nationale gegevens inzake brandstofkwaliteit ingediend voor het jaar 2018.

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

Diesel is nog steeds de meest verkochte brandstof in de EU: 72,3 % van de in 2018 verkochte brandstof was diesel en 27,7 % benzine, net als in 2017 (zie tabel 2).

	2017	2018
Verkoop van dieselbrandstof	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Verkoop van benzine	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

Tabel 2: Verkoop van dieselbrandstof en benzine (in miljoen liter en hun respectieve aandeel) in 2017 en 2018.

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 2018. Dit is in grote mate het gevolg van de toenemende "verdieseling" van het Europese wagenpark.

Het dieselverbruik domineert in de meeste EU-lidstaten (en vertegenwoordigt meer dan 60 % van de totale brandstofverkoop), met uitzondering van Cyprus, Griekenland en Nederland.

Het grootste deel van de benzineverkoop in 2018 bestond uit brandstoffen met een research-octaangetal (RON) van 95, waarvan het aandeel licht is gedaald ten opzichte van 2017. Het aandeel van de 95 ≤ RON < 98-verkoop is toegenomen, terwijl het aandeel van de RON ≥ 98-verkoop sinds 2017 is gedaald (zie tabel 3).

	2017	**2018**
RON 95	85,7 %	82 %
95 ≤ RON < 98	8,3 %	13,7 %
RON ≥ 98	5,8 %	4,2 %
RON = 91	0,1 %	0,1 %

Tabel 3: Aandeel van de benzineverkoop volgens research-octaangetallen

Alle in de EU verkochte diesel wordt in de handel gebracht als bevattende biodiesel, terwijl bijna 96 % van de benzine in de handel wordt gebracht als bevattende bio-ethanol. In 2018 had 84,3 % van de benzine die in de EU werd verkocht, een ethanolgehalte tot 5 % in volume en had 11,4 % een ethanolgehalte tot 10 %. Van de verkochte dieselbrandstoffen bevatte 99,2 % tot 7 % vetzuurmethylesters en bevatte 0,8 % meer vetzuurmethylesters.

3.2 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. De overgrote meerderheid van de belangrijkste brandstofparameters in de in 2018 genomen monsters werd als binnen de tolerantiegrenzen zijnde gerapporteerd.

Litouwen, Slovenië en Zweden hebben volledige naleving voor zowel benzine als diesel geverifieerd en gerapporteerd. Zes lidstaten hebben volledige naleving voor benzine geverifieerd en gerapporteerd (Bulgarije, Griekenland, Letland, Litouwen, Slovenië en Zweden) en twaalf lidstaten voor diesel (Oostenrijk, Kroatië, Griekenland, Finland, Duitsland, Hongarije, Ierland, Litouwen, Polen, Roemenië, Slovenië en Zweden). Eén lidstaat (België) heeft in 2018 meer dan 100 gevallen van niet-naleving gemeld voor benzine en 30 voor diesel, maar dit maakt een klein deel uit van het totale aantal in België genomen monsters.

Voor 2018 rapporteerden de lidstaten in totaal 410 gevallen van niet-naleving voor benzine en 114 voor diesel. De parameters die voor benzine het vaakst buiten de specificaties vielen, waren dampspanning gedurende de zomer (in negentien lidstaten), research-octaangetal (RON) (in tien lidstaten), motor-octaangetal (MON) (in acht lidstaten) en zwavelgehalte (in vijf lidstaten). De parameters die voor diesel het vaakst buiten de specificaties vielen, waren het gehalte vetzuurmethylesters (in zeven lidstaten) en het zwavelgehalte (in acht 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.