EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.11.2020
COM(2020) 742 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union (Rapporteringsår 2018)

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Kvaliteten af benzin og dieselolie til brug for vejtransport i Den Europæiske Union (Rapporteringsår 2018)

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 7a i direktiv 98/70/EF[1] 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/EF[2] skal medlemsstaterne hvert år rapportere om drivhusgasintensiteten af brændstoffer og energi, der er blevet leveret i deres område. Indberetningskravet fandt første gang anvendelse for indberetningsåret 2017 i medfør af anvendelsen og gennemførelsen af Rådets direktiv (EU) 2015/652. Denne rapport omfatter data indberettet for 2018.

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 2018.

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 biobrændstoffer[3]
- 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 g CO_2eq/MJ[4]. Der tages ikke

[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, s. 58).

[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, s. 26).

[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, s. 8).

[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, s. 26).

hensyn til drivhusgasemissionerne som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen ved vurderingen af, om målet om en reduktion på 6 % er nået.

For indberetningsåret 2018 har alle 28 medlemsstater og Norge og Island fremlagt de nødvendige data i det relevante format.

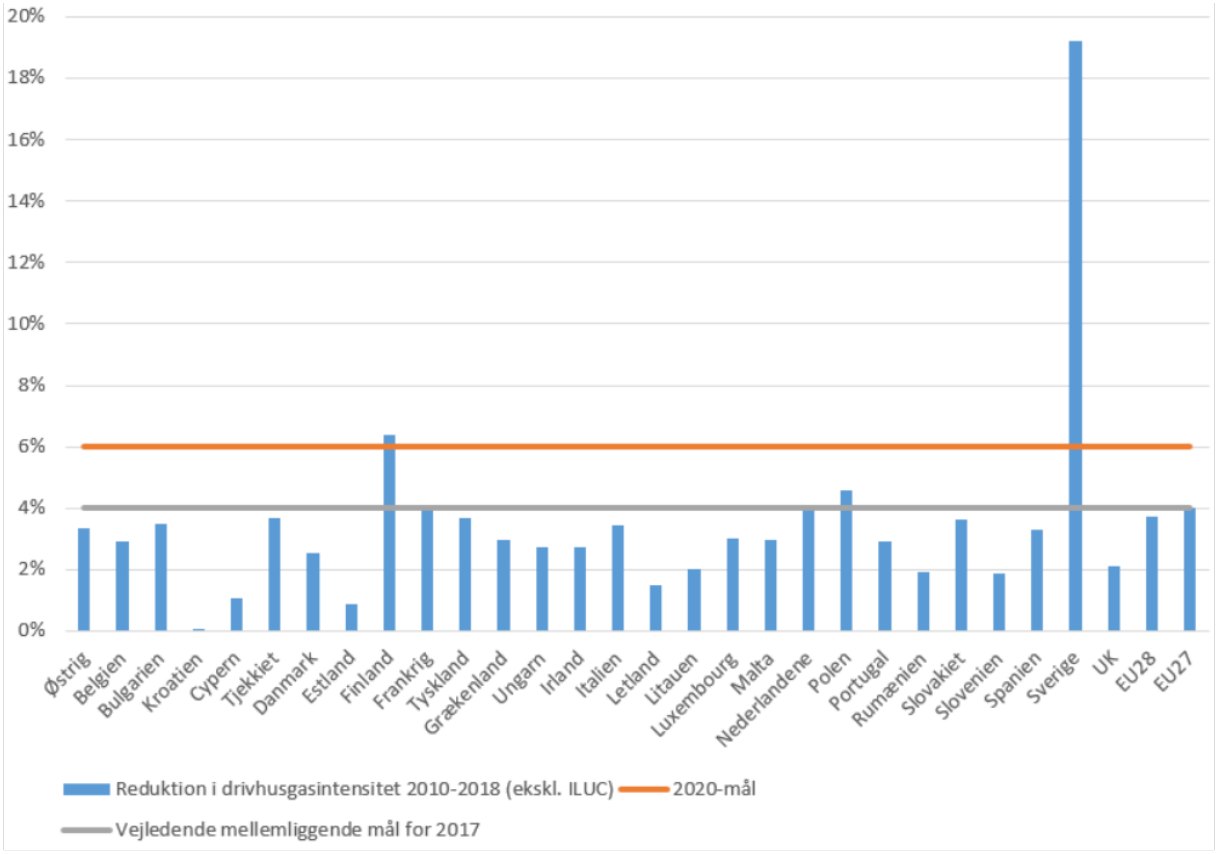
2.1 Drivhusgasemissionerne og afstanden fra 2020-målet

Ifølge de fremlagte data var den gennemsnitlige drivhusgasintensitet for de brændstoffer og den energi, der blev leveret i 2018 i de 28 indberettende medlemsstater 90,6 g CO_2eq/MJ, hvilket er 3,7 % lavere end referenceværdien for 2010 på 94,1 g CO_2eq/MJ. Dette svarer til en besparelse på 51 mio. t kuldioxidækvivalent (CO_2eq) i 2018. Udviklingen for brændstofleverandørerne har været svag med en forbedring på 0,3 procentpoint af den rapporterede gennemsnitlige drivhusgasintensitet fra 2017 til 2018.

De rapporterede data for 2018 bekræfter, at EU-brændstofleverandørerne i de 28 indberettende medlemsstater i 2018 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 2018 ikke blev indberettet nogen reduktioner af opstrømsemissioner[5]. Disse forventes at bidrage til reduktionsmålet i 2020.

Resultaterne varierer meget fra medlemsstat til medlemsstat. I 23 medlemsstater er reduktionerne i 2018 stadig lavere end det mellemliggende reduktionsmål på 4 %, som medlemsstaterne kunne pålægge brændstofleverandører at overholde allerede i 2017. Som eneste medlemsstater har Sverige og Finland allerede nået, og overgået, målet om en reduktion på 6 % for 2020 (yderligere oplysninger findes i Det Europæiske Miljøagenturs tekniske rapport nr. 2/2020 om drivhusgasintensiteten af transportbrændstoffer i EU i 2018. Derfor er det nødvendigt, at næsten alle medlemsstater hurtigt træffer yderligere foranstaltninger for at sikre, at 2020-målet nås.

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



Figur 1: Reduktioner i drivhusgasintensiteten af brændstoffer, der er opnået af EU-brændstofleverandører i medlemsstaterne, 2010-2018 ***(Kilde: Det Europæiske Miljøagentur)***

Når der tages hensyn til emissionerne som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen (ILUC)[6], er den gennemsnitlige drivhusgasintensitet for de brændstoffer, der blev forbrugt i 2018, 2,1 % lavere end i 2010. Dette svarer til en besparelse på 29 mio. t CO_2eq i 2018. 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.

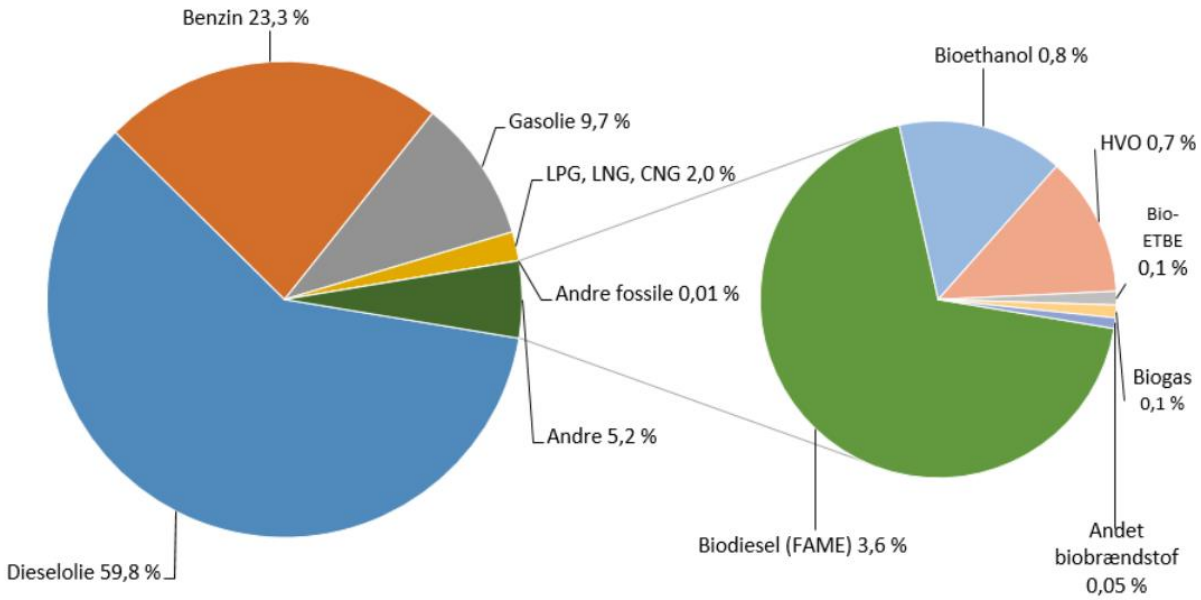
2.2 Brændstofforsyning

Dette afsnit indeholder de data, der er fremsendt af medlemsstaterne om alle fossile brændstoffer, biobrændstoffer og brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, inden for anvendelsesområdet for direktivet om brændstofkvalitet med hensyn til vejtransport og mobile ikke-vejgående maskiner.

Den samlede brændstofforsyning, der blev indberettet, var 14 028 petajoule (PJ), hvoraf 94,8 % stammede fra fossile brændstoffer, og 5,2 % stammede fra biobrændstoffer. I 2018 blev der ikke foretaget indberetning vedrørende brændstoffer fra vedvarende kilder, der ikke er af biologisk oprindelse.

Brændstofforsyningen med fossile brændstoffer var i 2018 domineret af dieselolie (59,8 % — 8 386 PJ) efterfulgt af benzin (23,3 % — 3 271 PJ) og gasolie (9,7 % — 1 363 PJ). Andelen af flydende gas (LPG) og komprimeret naturgas (CNG) udgjorde i alt 2 % (275 PJ — se figur 2).

[6] Ved denne beregning er 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.

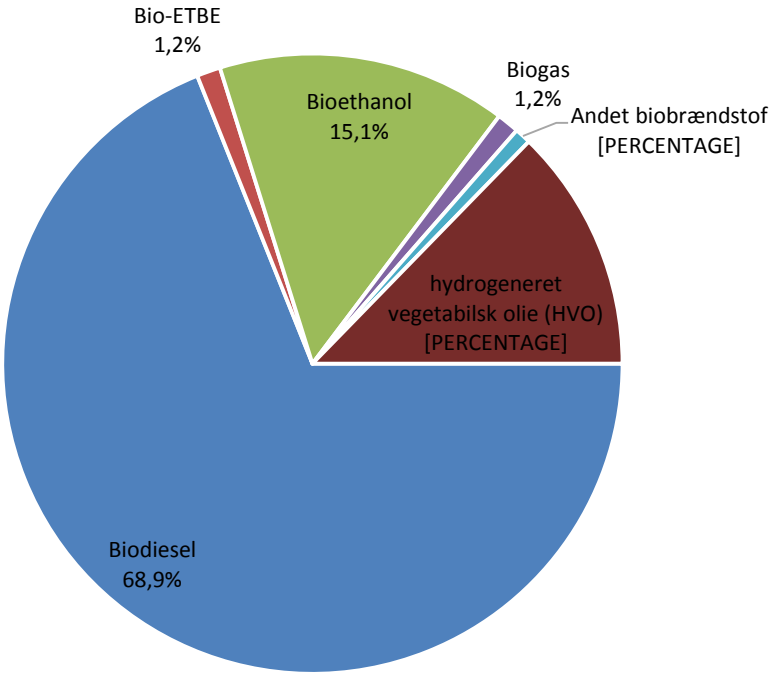


Figur 2: Forskellige brændstoffers andele af energiforsyningen pr. brændstoftype i 2018
(kilde: Det Europæiske Miljøagentur)

2.3 Biobrændstofforbrug

Forbruget af biobrændstoffer i de 28 medlemsstater var domineret af biodiesel (fedtsyremethylester, FAME) (68,9 % — 504 PJ) efterfulgt af bioethanol (15,1 % — 111 PJ) og hydrogeneret vegetabilsk olie (HVO, 13,1 % — 93 PJ). Forbruget af bio-ethyl-tertiær-butyl-ether (bio-ETBE) og biogas tegnede sig for næsten 0,1 % (18 PJ). Alle andre biobrændstoffer udgjorde en meget mindre andel (se figur 3).

Detaljerede oplysninger om alle biobrændstoffer og produktionsveje findes i Det Europæiske Miljøagenturs tekniske rapport nr. 2/2020 om drivhusgasintensiteten af transportbrændstoffer i EU i 2018.



Figur 3: Forskellige biobrændstoffers andele af energiforsyningen pr. brændstoftype i 2018 *(kilde: Det Europæiske Miljøagentur)*

2.4 Elforbrug

Indberetning om elektricitetsforbruget for elektriske køretøjer og motorcykler er frivillig for brændstofleverandørerne. Ti medlemsstater indberettede data i 2018, sammenlignet med syv i 2017 (se tabel 1).

Medlemsstat	Energimængde, uden drivaggregateffektivitet (GJ)	Energimængde, med drivaggregateffektivitet (GJ)	Indberettet drivhusgasintensitet (g CO_2eq/MJ)	Indberettet drivhusgasintensitet (g CO_2eq/kWh)
Bulgarien	189 652	75 861	-	-
Frankrig	1 122 448	448 979	20,4	73
Tyskland	774 000	309 600	153	551
Italien	1 444 681	577 872	110,3	397
Nederlandene	236 081	94 432	165	594
Portugal	19 224	7 690	74,7	269
Slovakiet	1 407	563	46,4	167
Slovenien	318	127	-	-
Sverige	52	21	169,2	609
UK	867 996	347 198	85,3	307

Tabel 1: Elforbrug for elektriske køretøjer og motorcykler indberettet af brændstofleverandører som bidrag til deres reduktionsmål i 2018 *(kilde: Det Europæiske Miljøagentur*)

3. OVERSIGT OVER BRÆNDSTOFKVALITETSDATA I EU FOR 2018

I overensstemmelse med artikel 8 i direktivet om brændstofkvalitet har alle medlemsstater samt Island forelagt rapporter om nationale brændstofkvalitetsdata for 2018.

Dette afsnit indeholder de data for salget af benzin og dieselolie (og biokomponenterne deri) beregnet til vejtransport, som er blevet indberettet af alle EU's medlemsstater. Afsnittet omhandler ikke andre fossile brændstoffer, andre biobrændstoffer og brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse eller brændstoffer til brug i mobile ikke-vejgående maskiner.

3.1 Indhold af benzin, dieselolie og biokomponenter

Dieselolie dominerer fortsat brændstofsalget i EU: 72,3 % af det solgte brændstof i 2018 var dieselolie og 27,7 % var benzin, ligesom i 2017 (se tabel 2).

	2017	2018
Salg af dieselolie	270 668 (72,3%)	271 018 (72,3%)
Salg af benzin	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

Tabel 2: Salg af dieselolie og benzin i 2017 og 2018 i millioner liter og procentuelt.

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 72,3 % i 2018. Dette afspejler i høj grad den stigende "dieselisering" af den europæiske vognpark i perioden.

Forbruget af dieselolie dominerer i de fleste EU-medlemsstater, med undtagelse af Cypern, Grækenland og Nederlandene, og udgør mere end 60 % af det samlede brændstofsalg.

Størstedelen af benzinsalget i 2018 udgjordes af brændstof af en benzinkvalitet med researchoktantal (RON) 95. Andelen er faldet en smule i forhold til 2017. Andelen af $95 \leq \text{RON} < 98$-salget er steget, mens andelen af $\text{RON} \geq 98$-salget er faldet siden 2017 (se tabel 3).

	2017	2018
95 RON	85,7 %	82 %
$95 \leq$ RON < 98	8,3 %	13,7 %
RON $\geq$ 98	5,8 %	4,2 %
91 RON	0,1 %	0,1 %

Tabel 3: Andele af benzinsalget fordelt på RON.

Al dieselolie, der sælges i EU, markedsføres som indeholdende biodiesel, mens næsten 96 % af den solgte benzin markedsføres som indeholdende bioethanol. I 2018 indeholdt 84,3 % af

den benzin, der blev solgt i EU op til 5 volumenprocent ethanol, og 11,4 % indeholdt op til 10 volumenprocent ethanol. Af den solgte dieselolie indeholdt 99,2 % op til 7 % FAME og 0,8 % indeholdt mere.

3.2 Det solgte brændstofs overholdelse af grænseværdierne for kvalitet

Overordnet set leves der op til kvalitetskravene i EU. Langt størstedelen af nøgleparametrene fra de kvalitetsprøver der blev foretaget i 2018, befandt sig inden for grænseværdierne.

Litauen, Slovenien og Sverige har foretaget kontrol og rapporteret om fuld overholdelse af kravene for både benzin og dieselolie. Seks medlemsstater har kontrolleret og rapporteret fuld overensstemmelse for benzin (Bulgarien, Grækenland, Letland, Litauen, Slovenien og Sverige), og 12 medlemsstater har gjort dette med hensyn til dieselolie (Østrig, Kroatien, Grækenland, Finland, Tyskland, Ungarn, Irland, Litauen, Polen, Rumænien, Slovenien og Sverige). En medlemsstat (Belgien) har rapporteret om mere end 100 tilfælde af manglende overholdelse af kravene for benzin, og 30 tilfælde for dieselolie i 2018. Dette udgør dog en lille del af det samlede antal prøver taget i Belgien.

Medlemsstaterne har rapporteret om samlet 410 tilfælde af manglende overholdelse af kravene for benzin og 114 tilfælde for dieselolie for 2018. For benzin er de mest almindelige parametre, der er faldet uden for specifikationerne, sommerdamptrykket (i 19 medlemsstater), researchoktantallet (RON, i 10 medlemsstater) og motoroktantallet (MON, i 8 medlemsstater). For dieselolie er de mest almindelig parametre, der er faldet uden for specifikationerne, FAME-indholdet (i 7 medlemsstater) og svovlindholdet (i 8 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.