EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.11.2020
COM(2020) 742 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Kvalitet på bensin och dieselbränslen som används för vägtransport i Europeiska unionen
(Rapporteringsår 2018)

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Kvalitet på bensin och dieselbränslen som används för vägtransport i Europeiska unionen (Rapporteringsår 2018)

1. INLEDNING

I enlighet med artikel 7a i direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen[1] (nedan kallat *bränslekvalitetsdirektivet*) och artikel 5 i rådets direktiv (EU) 2015/652 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med direktiv 98/70/EG[2] måste medlemsstaterna årligen rapportera om växthusgasintensiteten hos de bränslen och den energi som levererats inom deras territorier. Denna rapporteringsskyldighet tillämpades för första gången för rapporteringsåret 2017, efter införlivandet och tillämpningen av rådets direktiv (EU) 2015/652. Denna årsrapport innehåller de uppgifter som rapporterats för 2018.

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 ovannämnda rapporteringskrav. Denna rapport baseras på de uppgifter som medlemsstaterna har lämnat till Europeiska miljöbyrån (EEA) för 2018.

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

[1] Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG, EGT L 350, 28.12.1998, s. 58.

[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 bensin och dieselbränslen, EUT L 107, 25.4.2015, s. 26.

[3] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1513 av den 9 september 2015 om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin 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, s. 8.

standard för bränslen på 94,1 gCO2ekv/MJ[4]. Växthusgasutsläpp som orsakas genom indirekt ändring av markanvändning beaktas inte vid bedömningen av överensstämmelse med minskningsmålet på minst 6 %.

År 2018 tillhandahöll alla 28 medlemsstater (såväl som Norge och Island) uppgifter om minskningar av växthusgasutsläpp i lämpligt format.

2.1 Växthusgasutsläpp och avstånd till 2020 års mål

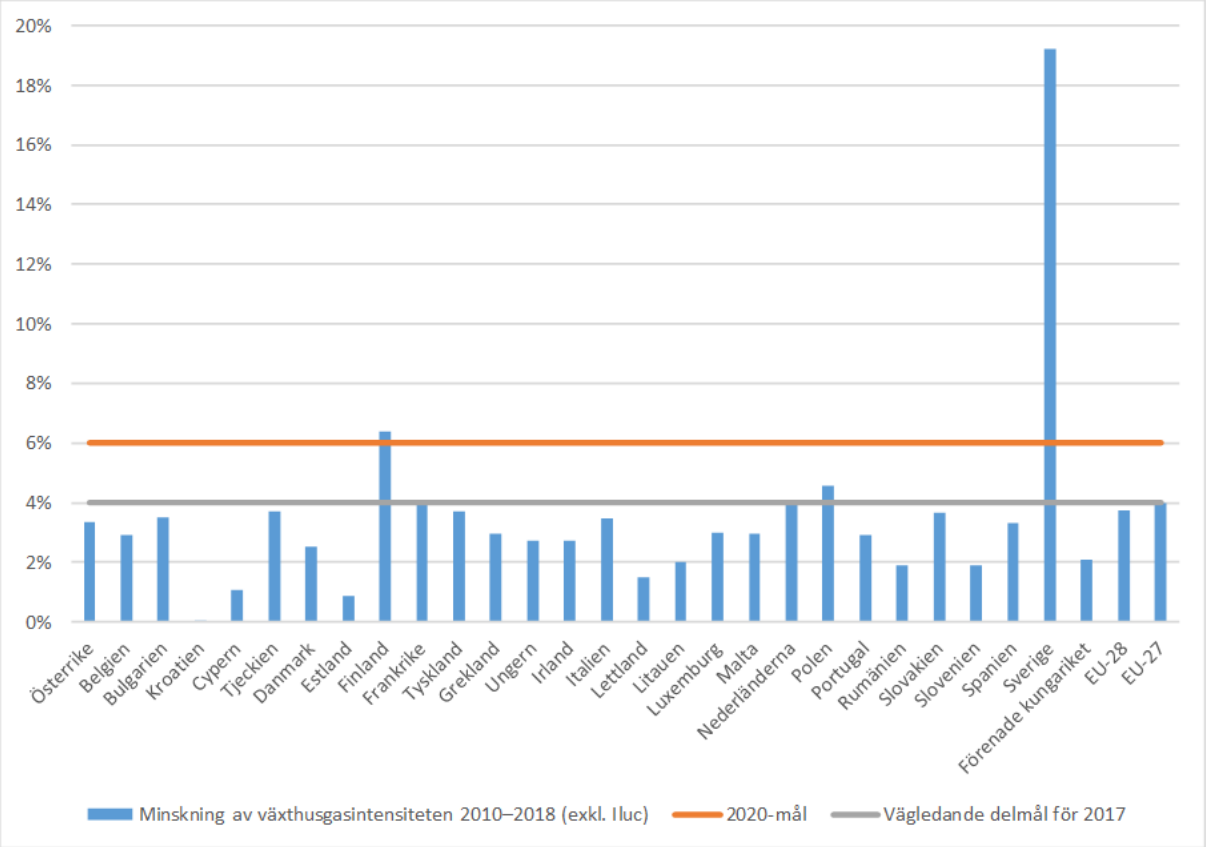
Enligt inlämnade uppgifter var den genomsnittliga växthusgasintensiteten hos de bränslen och den energi som levererats i de 28 rapporterande medlemsstaterna 90.6 $gCO_{2eq/}MJ$, vilket är 3,7 % lägre 2018 jämfört med 2010 års standard på 94,1 gCO2eq/MJ. Detta motsvarar en minskning med 51 Mt koldioxidekvivalenter (CO_{2eq}) under 2018. Bränsleleverantörernas framsteg har varit begränsade mellan 2017 och 2018 med en förbättring med 0,3 procentenheter av den rapporterade genomsnittliga växthusgasintensiteten hos bränslena.

Rapporterade uppgifter för 2018 bekräftar att drivmedelsleverantörerna i de 28 rapporterande medlemsstaterna i genomsnitt inte nådde upp till sitt mål att minska växthusgasintensiteten hos transportdrivmedel med 6 % senast 2020, jämfört med 2010 (se figur 1). Det bör noteras att inga utsläppsminskningar i tidigare led[5] rapporterades för 2018, men de förväntas bidra till minskningsmålet 2020.

Dessutom varierar framstegen mycket mellan medlemsstaterna. I 23 medlemsstater är minskningarna under 2018 fortfarande lägre än det frivilliga delmålet på 4 % som medlemsstaterna kunde kräva att bränsleleverantörerna skulle uppfylla redan för 2017. Sverige och Finland är de enda medlemsstaterna som redan har överskridit minskningsmålet på 6 % för 2020 (ytterligare information finns i EES:s tekniska rapport nr 2/2020 om växthusgasintensiteter för transportdrivmedel i EU 2018). Därför måste nära på alla medlemsstater snabbt vidta ytterligare åtgärder för att se till att målet för 2020 nås.

[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 bensin och dieselbränslen, EUT L 107, 25.4.2015, s. 26.

[5] Med utsläpp i tidigare led avses utsläpp av växthusgaser som sker innan råvaran kommer till ett raffinaderi eller en bearbetningsanläggning där bränslet framställs.



Figur 1: Minskning av bränslenas växthusgasintensitet som EU:s bränsleleverantörer åstadkommit i medlemsstaterna 2010–2018 *(Källa: EES)*

När det gäller utsläpp som orsakas genom indirekt ändring av markanvändning[6] var den genomsnittliga växthusgasintensiteten av de bränslen som användes 2,1 % lägre 2018 jämfört med 2010. Detta motsvarar en minskning på 29 Mt CO_{2eq} under 2018. Utsläpp som orsakas genom indirekt ändring av markanvändning beaktas inte vid bedömningen av överensstämmelse med minskningsmålet på minst 6 %.

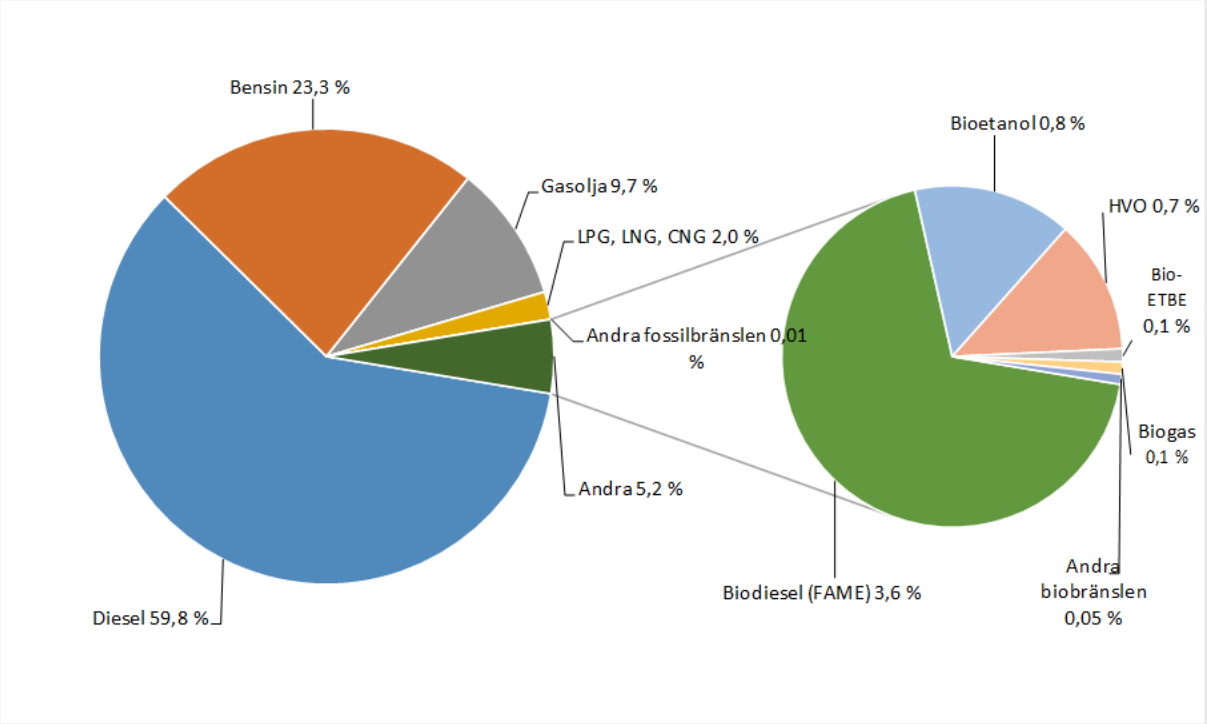
2.2 Bränsleförsörjning

I detta avsnitt presenteras de uppgifter som medlemsstaterna lämnade in 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 14 028 petajoule (PJ), varav 94,8 % utgjordes av fossila bränslen och 5,2 % av biodrivmedel. Inga förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung rapporterades 2018.

Under 2018 bestod leveranserna av fossila bränslen i huvudsak av diesel (59,8 %, 8 386 PJ), följt av bensin (23,3 %, 3 271 PJ) och gasolja (9,7 %, 1 363 PJ). Andelen motorgas och komprimerad naturgas uppgick till sammanlagt 2 % (275 PJ) (se figur 2).

[6] Vid beräkningen beaktades de preliminära beräknade utsläpp från biodrivmedel som orsakas genom indirekt ändring av markanvändning som anges i bilaga V till bränslekvalitetsdirektivet.

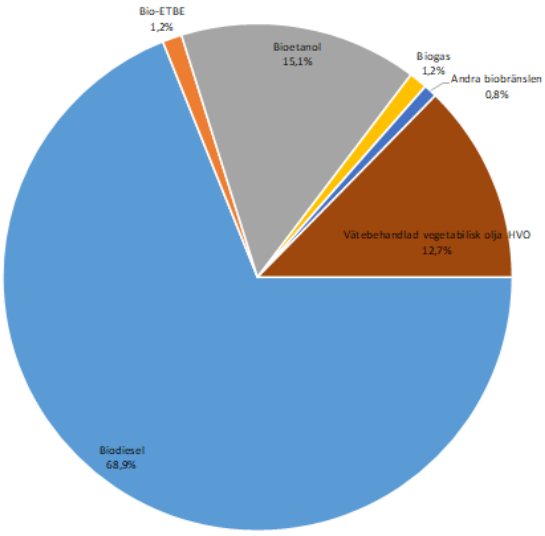


Figur 2: Andelen bränsleförsörjning per bränsletyp 2018 (*Källa: EES)*

2.3 Biobränsleförbrukning

Biobränsleförbrukningen i de 28 medlemsstaterna fortsätter att domineras av biodiesel (fettsyrametylester, FAME) (68,9 % av den totala biobränsleförbrukningen, 504 PJ), följt av bioetanol (15,1 %, 111 PJ) och vätebehandlad vegetabilisk olja (HVO, 13,1 %, 93 PJ). Bio-etyltertiärbutyleter (bio-ETBE) och biogas utgör nästan 0,1 % av den totala biobränsleförbrukningen (18 PJ). Alla andra biodrivmedel utgör en betydligt mindre andel (se figur 3).

Närmare uppgifter om alla biodrivmedel och produktionskedjor finns i EEA:s tekniska rapport nr 2/2020 om växthusgasintensiteten hos transportdrivmedel i EU 2018.



Figur 3: Andelen biobränsleförsörjning per bränsletyp 2018 (*Källa: EES)*

2.4 Elförbrukning

Bränsleleverantörernas rapportering av elförbrukning är frivillig och tio medlemsstater, jämfört med sju 2017, rapporterade uppgifter om el som förbrukats av elfordon och motorcyklar (se tabell 1).

Medlemsstat	Energimängd exklusive drivsystemseffektivitet (GJ)	Energimängd inklusive drivsystemseffektivitet (GJ)	Växthusgasintensitet rapporterad av en medlemsstat (g CO_2e/MJ)	Växthusgasintensitet rapporterad av en medlemsstat (g CO_2e/kWh)
Bulgarien	189 652	75 861	–	–
Frankrike	1 122 448	448 979	20,4	73
Tyskland	774 000	309 600	153	551
Italien	1 444 681	577 872	110,3	397
Nederländerna	236 081	94 432	165	594
Portugal	19 224	7 690	74,7	269
Slovakien	1 407	563	46,4	167
Slovenien	318	127	–	–
Sverige	52	21	169,2	609
Förenade kungariket	867 996	347 198	85,3	307

Tabell 1: El som förbrukats av elfordon och motorcyklar 2018 som ett rapporterat bidrag från bränsleleverantörerna till deras minskningsmål för växthusgasintensiteten (*Källa*: *EES*)

3. ÖVERSIKT ÖVER 2018 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 2018.

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 % av bränslet som såldes 2018 var diesel och 27,7 % bensin, som under 2017 (se tabell 2).

	2017	2018
Dieselbränsleförsäljning	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Bensinförsäljning	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

Tabell 2: Dieselbränsle- och bensinförsäljning (i miljoner liter och deras respektive andelar) 2017 och 2018.

Andelen dieselbränsleförsäljning jämfört med bensinförsäljningen har ökat under årens lopp, från 55,6 % av den totala bränsleförsäljningen 2001 till 72,3 % under 2018. Detta återspeglar i stor utsträckning den stora ökningen av dieseldrivna fordon i Europa under den perioden.

Dieselbränsleförbrukningen är dominerande i de flesta av EU:s medlemsstater (som utgör mer än 60 % av den totala bränsleförsäljningen) utom i Cypern, Grekland och Nederländerna

Den största delen av bensinförsäljningen 2018 bestod av bränslen med ett researchoktantal (RON) på 95, vars andel minskade något jämfört med 2017. Andelen på 95 ≤ RON < 98-försäljning ökade medan andelen RON ≥ 98-försäljning minskade sedan 2017 (se tabell 3).

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

Tabell 3: Andel av bensinförsäljning enligt RON

All diesel som säljs i EU marknadsförs som innehållandes biodiesel, medan nästan 96 % av bensinen marknadsförs som bensin med bioetanol. Under 2018 hade 84,3 % av bensinbränsle som såldes i EU en etanolhalt på upp till 5 volymprocent, och 11,4 % hade en etanolhalt på upp till 10 %. Av det sålda dieselbränslet innehöll 99,2 % upp till 7 % FAME, och 0,8 % innehöll mer än så.

3.2 Bränsleförsäljningens överensstämmelse med kvalitetsgränsvärdena

Totalt i EU observeras en hög överensstämmelse med kvalitetsgränserna. Den mycket stora majoriteten av viktiga bränsleparametrar i proverna som togs 2018 rapporterades inom toleransgränserna.

Litauen, Slovenien och Sverige bekräftade och rapporterade full överensstämmelse för både bensin och dieselbränsle. Sex medlemsstater bekräftade och rapporterade full överensstämmelse för bensin (Bulgarien, Grekland, Lettland, Litauen, Slovenien och Sverige) och tolv för dieselbränsle (Finland, Grekland, Irland, Kroatien, Litauen, Polen, Rumänien, Slovenien, Sverige, Tyskland, Ungern och Österrike). En medlemsstat (Belgien) rapporterade mer än 100 avvikelser från kraven för bensin och 30 för diesel under 2018, men detta utgör en liten del av det totala antalet prover som tagits i Belgien.

Medlemsstaterna rapporterade totalt 410 avvikelser från kraven för bensin och 114 för diesel för 2018. Parametrar som oftast föll utanför specifikationerna för bensin var ångtryck sommartid (i 19 medlemsstater), researchoktantal (RON) (i tio medlemsstater), motoroktantal (MON) (i åtta medlemsstater) och svavelhalt (i fem medlemsstater). Parametrar som oftast föll utanför specifikationerna för diesel var FAME-halt (i sju medlemsstater) och svavelhalt (i åtta 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 på detta område.