EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.2.2017
COM(2017) 49 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Kvaliteten på bensin och dieselbränslen för vägtransport i Europeiska unionen (Rapporteringsåren 2014 och 2015)

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Kvaliteten på bensin och dieselbränslen för vägtransport i Europeiska unionen (Rapporteringsåren 2014 och 2015)

1. INLEDNING

För att kunna åstadkomma betydande miljö- och hälsoförbättringar är det av allra högsta vikt att EU:s kvalitetskrav för bensin och dieselbränslen för vägtransport efterlevs på ett kontinuerligt sätt.

Denna rapport bygger på de rapporter om kvaliteten på bensin och diesel för vägtransport i EU under 2014 som medlemsstaterna har lämnat in i enlighet med artikel 8.3 i direktiv 98/70/EG[1] (nedan kallat *direktivet om bränslekvalitet*).

Medlemsstaternas uppgifter har kvalitetssäkrats och kontrollerats av Europeiska miljöbyrån (EEA) vilket har lett till förbättringar av uppgifterna. En sammanställning och analys av medlemsstaternas uppgifter finns i Europeiska miljöbyråns tekniska rapport nr 26/2015 *EU Fuel quality monitoring – 2014* och rapport nr 36/2016 *EU Fuel quality monitoring – 2015*[2].

2. ÖVERSIKT ÖVER 2014 ÅRS UPPGIFTER OM BRÄNSLEKVALITET I EU

Övervakningen av bränslekvaliteten under 2014 och 2015 visade precis som tidigare mycket få avvikelser från de specifikationer för bensin och diesel som fastställs i direktivet om bränslekvalitet. Den visade också att samtliga medlemsstater tillämpar bränslespecifikationer som innebär att svavelhalten i fordonsbränslen inte får vara högre än 10 ppm.

Provtagning är en central aspekt när man kontrollerar att bränslekvalitetskraven efterlevs. Som en följd av slutsatserna i rapporten över 2013 års uppgifter[3] och efterföljande bilaterala kontakter mellan kommissionen och medlemsstaterna ser man nu en förbättring i 2014 års uppgifter när det gäller hur medlemsstaterna uppfyller sina rapporterings- och övervakningsskyldigheter genom bättre system för bränslekvalitetskontroll som ger en mer fullständig och tillförlitlig bränsleprovtagning.

Under 2014 lämnade samtliga medlemsstater den obligatoriska information som minst måste uppges avseende efterlevnad av bränslekvalitetskraven. Det fanns därför ingen anledning för kommissionen att inleda nya undersökningar.

Under 2015 lämnade de allra flesta medlemsstater den obligatoriska information som minst måste uppges avseende efterlevnad av bränslekvalitetskraven. Kommissionen har begärt in ytterligare upplysningar från de medlemsstater som inte lämnade in den obligatoriska informationen.

Enligt rapporterna är det mycket sällan som bränsle på marknaden inte uppfyller kraven. Om detta ändå händer anger medlemsstaterna i allmänhet att de vidtar åtgärder för att dra tillbaka sådant bränsle från marknaden. Vidare finns det inga bevis på negativa effekter avseende fordonsutsläpp eller motorfunktion på grund av dessa fall av bränsle som inte uppfyller kraven.

---

1 EGT L 350, 28.12.1998, s. 58.

2 http://www.eea.europa.eu/publications/eu-fuel-quality-monitoring-2014 och http://www.eea.europa.eu/publications/eu-fuel-quality-monitoring-2015

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/fuel/docs/com_2015_70_en.pdf