



Bruxelles, den 31.5.2017
COM(2017) 284 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

i henhold til artikel 9 i direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

i henhold til artikel 9 i direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie

1. Indledning

Direktivet om brændstofkvalitet¹ sigter mod at forbedre og opretholde kvaliteten af transportbrændstof, der sælges på EU's indre marked. Dets mål er at sikre høje minimumsniveauer for beskyttelse af miljø og sundhed i forbindelse med brug af transportbrændstof og at sikre den tekniske kompatibilitet med forbrændingsmotorer. Det fastsætter miljøspecifikationer for benzin og diesel (og for iblandede biobrændstoffer), der anvendes til vejtransport og i mobile ikke-vejgående maskiner. Ifølge direktivet har brændstofleverandører også en forpligtelse til at mindske drivhusgasintensiteten af den brændstofkombination, de leverer, med 6 % i perioden fra 2010 til 2020.

Denne rapport opfylder kravet om, at Kommissionen skal aflægge rapporter om en række specifikke forhold, der er opregnet i artikel 9 i direktivet om brændstofkvalitet.

Kommissionen har også foretaget en evaluering af visse dele² af direktivet om brændstofkvalitet som led i sit program for målrettet og effektiv regulering (REFIT). Den konkluderede i forlængelse af denne evaluering, der offentliggøres sammen med denne rapport³, at direktivet om brændstofkvalitet skaber EU-merværdi ved at forbedre og opretholde transportbrændstoffers kvalitet. Direktivet vurderes overordnet set at være formålstjenligt, og baseret på den tilgængelige dokumentation anses det for at nå sine mål på en virksomhedsfuld og generelt effektiv måde. Det vil imidlertid være nyttigt at overvåge nærmere, hvordan det indre marked for transportbrændstoffer udvikler sig.

I november 2016 vedtog Kommissionen pakken "Ren energi til alle europæere", der indeholdt et forslag til omarbejdning af direktivet om vedvarende energi⁴ (COM(2016) 767 final). Den foreslog, at udbredelsen af kulstoffattige og vedvarende energikilder baseres udelukkende på dette direktiv i perioden 2021-2030, og at det mål for reduktion af drivhusgasemissioner, der er fastsat i direktivet om brændstofkvalitet, ikke videreføres efter 2020.

2. Brændstofkvalitet og relaterede spørgsmål vedrørende drivhusgasser

Fremskridt med at nå målet om at reducere drivhusgasemissioner med 6 %

1 Direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie, (EUT L 350 af 28.12.1998).

2 Denne evaluering fokuserede kun på artikel 1-7, 8, 8a, 9 og 9a i direktivet om brændstofkvalitet.

3 SWD(2017) 178 og SWD(2017) 179.

4 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 140 af 5.6.2009).

Medlemsstaterne skal ifølge Rådets direktiv (EU) 2015/652⁵, der skal være gennemført den 21. april 2017, foretage omfattende overvågning og rapportering af transportbrændstoffers drivhusgasintensitet. De første rapporter forventes at være klar i 2018.

Det er allerede muligt at drage foreløbige konklusioner af de rapporter om vedvarende energi i transportsektoren, der kræves i henhold til direktivet om vedvarende energi. Det fremgår af statusrapporten fra 2017 om vedvarende energi⁶, at andelen af vedvarende energi på transportområdet lå på 6 % i 2015. Biobrændstoffer tegner sig for 88 % af denne andel, og elektricitet spiller stadig en mere begrænset rolle⁷.

Medlemsstaterne angav nettobesparelser på ca. 35 Mt CO₂-ækvivalent i emissionerne af drivhusgasser som følge af anvendelsen af vedvarende energi på transportområdet i 2014. De fleste af disse besparelser skyldtes anvendelse af biobrændstoffer, mens elektricitet fra vedvarende kilder spillede en lille, men voksende rolle. Disse besparelser dækker kun direkte emissioner og omfatter ikke emissioner som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen.

Emissioner som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen i forbindelse med biobrændstoffer, der forbruges i EU, anslås til 23 Mt CO₂-ækvivalent, hvilket giver en nettobesparelse på 12 Mt CO₂-ækvivalent. Ved anvendelse af det tilhørende følsomhedsspænd i bilag VIII til direktivet om vedvarende energi vil emissioner som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen udgøre mellem 14 og 28 Mt CO₂-ækvivalent og de tilsvarende nettobesparelser udgøre mellem 7 og 21 Mt CO₂-ækvivalent.

Nylige modelberegninger⁸ af virkningerne af indirekte ændringer i arealanvendelsen for individuelle råprodukter til biobrændstof bekræfter, at emissionerne som følge af disse indirekte ændringer kan være meget højere for biobrændstoffer fremstillet af vegetabiliske olier end for biobrændstoffer fremstillet af stivelse eller sukker. Avancerede biobrændstoffer fra nonfood-afgrøder har generelt meget lave eller ingen emissioner som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen.

Der kræves en reduktion på ca. 66 Mt CO₂-ækvivalent frem til 2020 sammenlignet med 2010, der er referenceåret for brændstoffer, for at nå målet om en reduktion på 6 %. Konventionelle brændstoffer (f.eks. LPG, CNG og LNG) og reduktioner af opstrømmissioner, som der ikke skal rapporteres om i henhold til direktivet om vedvarende energi, kan også bidrage til at opnå en reduktion på 6 %. De generelle fremskridt, der er gjort med at nå målet om at reducere drivhusgasemissionerne med 6 % i henhold til artikel 7a, og den indvirkning, som dette mål har på EU's emissionshandelsordning, kan derfor ikke vurderes fuldt ud endnu.

Kommissionen har foreslået, at målet for drivhusgasemissioner i direktivet om brændstofkvalitet ikke videreføres efter 2020. Direktivet om vedvarende energi bør i stedet

5 Rådets direktiv (EU) 2015/652 om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til direktiv 98/70/EF, EUT L 107 af 25.4.2015.

6 COM(2017) 57 final.

7 Biodiesel er det vigtigste biobrændstof, der anvendes til transport i EU, og udgjorde 79 % af den samlede anvendelse af biobrændstof i 2015 (10,9 Mtoe). Bioethanol står for det næststørste bidrag med en andel på 20 % (2,6 Mtoe). Andre vedvarende energikilder (herunder biogas) spiller ikke nogen fremtrædende rolle i transportsektoren på EU-28-plan, men anvendes i nogle medlemsstater (bl.a. i Sverige og Finland). Andelen af biobrændstoffer produceret af affald, restprodukter og lignocellulose- og nonfood-cellulosemateriale i EU's mix af biobrændstoffer steg fra 1 % i 2009 til 23 % i 2015. Elektricitet fra vedvarende kilder bidrog med 1,7 Mtoe til det endelige bruttoenergiforbrug på transportområdet i 2015.

8 Ecofys, IIASA, E4Tech, 2015.

blive den afgørende drivkraft for at udbrede vedvarende og kulstoffattige transportbrændstoffer frem til 2030.

Det anses derfor ikke for hensigtsmæssigt at foreslå en ændring af målet om en reduktion på 6 % inden 2020. Det ville også gøre det umuligt at sigte mod et højere mål ved at anvende flere tilgodehavender inden for rammerne af mekanismen for bæredygtig udvikling eller ved at anvende kulstofopsamling og -lagring (CCS) og elektrisk energi i vejkøretøjer. Kommissionen konstaterer, at disse teknologier ikke har vundet indpas på markedet og derfor har begrænset potentiale til at mindske vugge til grav-emissionerne af drivhusgasser fra brændstoffer og energi i perioden indtil 2020.

Grænser for biobrændstofblandinger

Direktivet om brændstofkvalitet har to konsekvenser for iblanding af biobrændstoffer. For det første udgør målet om at reducere drivhusgasemissioner fra brændstoffer med 6 % et incitament til at anvende mere kulstoffattige brændstoffer såsom biobrændstoffer i transportsektoren. For det andet er der i brændstofs-specifikationerne i dette direktiv fastsat maksimumsniveauer for indholdet af biobrændstof i benzin og diesel⁹, der markedsføres frit, for at sikre, at disse brændstoffer er kompatible med motorer og efterbehandlingssystemer i de køretøjer, der benyttes inden for EU.

Kommissionen har fået foretaget en undersøgelse¹⁰, hvor der blev set på gennemførligheden og de økonomiske og miljømæssige virkninger af en eventuel forhøjelse af de nuværende blandingsniveauer for biobrændstoffer, herunder dens indvirkning på brændstofsektoren og køretøjsflåden. Konklusionen var, at det stadig er muligt at øge anvendelsen af biobrændstoffer inden for de nuværende blandingsgrænser. De vigtigste brændstoffer, der markedsføres i EU i dag, er diesel med op til 7 % FAME¹¹ (B7) og benzin med op til 5 % ethanol (E5)¹². Anvendelsen af biobrændstoffer vil kunne øges yderligere ved at sætte blandingsforholdet til det tilladte maksimum og navnlig ved at indføre E10 i alle medlemsstater. Det er desuden muligt at benytte drop-in-brændstoffer såsom HVO i ubegrænsede mængder.

Ifølge evalueringen af direktivet om brændstofkvalitet er der heller intet, der tyder på, at blandingsgrænserne gør det umuligt at nå målet om 10 % vedvarende energikilder på transportområdet. Der findes nemlig andre metoder end de ovenfor nævnte, som kan tages i brug for at nå dette mål, bl.a. avancerede brændstoffer, der tæller dobbelt, og elektricitet fra vedvarende kilder¹³. Evalueringen omfattede ikke blandingsgrænsers potentielle virkninger for opfyldelsen af den foreslåede blandingsforpligtelse i direktivet om vedvarende energi i perioden efter 2020, hvor blandingsgrænserne for ethanol kunne være relevante.

9 Benzin må højst indeholde 10 % ethanol. Der er også fastsat grænser for andre oxygenater såsom ethere. Indholdet af fedtsyremethylestere (FAME) i diesel må som hovedregel ikke overstige 7 %.

10 *Impact of higher levels of bio components in transport fuels in the context of the Fuel Quality Directive*, ICF International, 2015.

11 Fedtsyremethylestere.

12 Indtil 2015 var der indført benzin med et maksimalt ethanolindhold på 10 volumenprocent (E10) i seks medlemsstater (Bulgarien, Finland, Frankrig, Tyskland, Litauen og Slovenien), men E5-benzin dominerede stadig markedet i de fleste medlemsstater, hvor der var adgang til E10.

13 SWD(2017) 178 og SWD(2017) 179.

Det forventes, at en mindre del af flåden, som imidlertid repræsenterer et stort antal køretøjer, der ikke kan køre på blandinger med et højere indhold af biobrændstoffer, stadig vil indgå i flåden i 2020 og derefter¹⁴. Ifølge direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer¹⁵ har forbrugerne siden den 18. november 2016 haft krav på oplysning om, hvilke brændstoffer der er kompatible med deres biler, således at de kan undgå ikke-kompatible brændstoffer. I denne sammenhæng vedtog Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) i oktober 2016 standard EN 16942 (Brændstoffer – identifikation af overensstemmelse mellem køretøj og brændstof – Grafisk udtryk til forbrugeroplysning). Denne standard vil sikre, at forbrugerne oplyses om, hvorvidt deres køretøjer kan anvende de brændstoffer, der fås på tankstationerne. CEN er også i gang med at forske i forskellige biobrændstofblandinger og navnlig E20/25 på vegne af Kommissionen¹⁶. Nogle bilproducenter hævder, at deres motorer allerede kan køre på en E20- eller E25-blanding. Resultaterne af CEN-kontrakten ventes at foreligge i 2019.

Indførelse af blandinger med et højere indhold af biobrændstoffer, navnlig bioethanol og FAME, kan i visse tilfælde også have tekniske konsekvenser og medføre udgifter til distributionsinfrastrukturen (f.eks. servicestationer, rørledninger, lagertanke og standere) og logistikken i brændstofforsyningskæden. Disse virkninger gælder ikke kun for biobrændstoffer og vil også opstå, hvis der anvendes andre alternative brændstoffer, medmindre der er tale om drop-in-brændstoffer såsom HVO. Der skal også tages hensyn til visse stigninger i standerpriser¹⁷ og problemer med ældre bilers kompatibilitet, især når en "beskyttelsesgrad" udgår.

De hypotetiske scenarier om højere grænser for biobrændstofblandinger for almindelige kommercielle brændstoffer, som modelleres i undersøgelsen¹⁰, tyder på, at der ikke vil være væsentlige negative virkninger for udledningen af forurenende stoffer fra biler eller raffinaderier, og at der vil ske en positiv, men ret lille nedbringelse af drivhusgasemissioner, hvis der tages hensyn til alle virkninger for vugge til grav-emissioner, bl.a. som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen. En mere væsentlig positiv indvirkning på drivhusgasemissioner vil kunne opnås ved øget anvendelse af avancerede biobrændstoffer, f.eks. fra affald og restprodukter.

Den seneste overvågningsrapport¹⁸ om brændstofkvaliteten i EU, der dækker 2014 og 2015, viser, at de specifikationer, der er fastsat for benzin og diesel i direktivet om brændstofkvalitet, generelt er blevet overholdt, og at der er meget få afvigelser fra de relevante bestemmelser. Kommissionen har ikke kendskab til eventuelle negative virkninger for køretøjers emissioner eller motorfunktion. Det tyder på, at udviklingen i retning af øget diversificering inden for biobrændstofblandinger indtil videre er sket inden for rammerne af de nuværende brændstofs specifikationer.

14 Det forventes, at mellem 1,3 og 6,8 % af alle lette erhvervskøretøjer i EU – rundt regnet 1,6-9 mio. køretøjer – vil være E10-intolerante i 2020. Højere FAME-blandinger (f.eks. B10 og B30) kan give tekniske problemer med bl.a. oliefortynding især ved lave omgivende temperaturer.

15 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

16 Kontrakt SA/CEN/RESEARCH/EFTA/000/2014-13.

17 Afhængig af prognoserne for de underliggende råoliepriser peger de undersøgte scenarier om højere niveauer af biobrændstoffer på stigninger i standerpriserne på 1-2,3 eurocent pr. liter i 2020 og 2-7,5 eurocent pr. liter i 2030.

18 COM(2017) 49 final.

Der synes på denne baggrund ikke at være noget aktuelt behov for at ændre specifikationerne for almindelige kommercielle brændstoffer hvad angår de maksimale niveauer for biobrændstofblandinger på EU-plan. Kommissionen bør tage dette spørgsmål op igen i lyset af udviklingen af CEN-standarde for højere blandingsniveauer og behovet for at sikre langsigtet dekarbonisering på transportområdet.

Forbindelser til CO₂-emissionsstandarder

Strategier for nedsættelse af CO₂-emissioner fra vejkøretøjer kan være med til at dekarbonisere vejtransporten. Der er i forordning (EF) nr. 443/2009¹⁹ og (EU) nr. 510/2011²⁰ fastsat CO₂-mål for henholdsvis nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer. Køretøjsproducenterne skal reducere køretøjers CO₂-emissioner for at nå målene for de gennemsnitlige emissioner fra hele EU-flåden på 95 g CO₂/km for nye personbiler frem til 2021 og 147 g CO₂/km for nye lette erhvervskøretøjer frem til 2020.

I en rapport fra 2015²¹, hvori disse forordninger evalueres, konkluderes det, at de har formået at reducere CO₂-emissionerne fra nye biler og lette erhvervskøretøjer. De har desuden medført økonomiske nettofordele, er stadig relevante, virkningsfulde og sammenhængende og skaber EU-merværdi. Selv om der blev konstateret visse svagheder, især i forbindelse med testprocedurer, blev der ikke udtrykt bekymring med hensyn til brændstof.

Kommissionen er i færd med at udarbejde fremtidige emissionsstandarder for tunge erhvervskøretøjer og har foretaget en offentlig høring om lovgivningen vedrørende overvågning af og indberetning af data om brændstofforbrug og CO₂-emissioner fra tunge køretøjer.

Bedre brændstofkvalitet vil i princippet kunne påvirke udstødningsemissioner fra vejkøretøjer i positiv retning. Motorer vil måske kunne konstrueres sådan, at de bedre kan køre på benzin med et højere researchoktanttal (RON). Det gør det muligt at opnå højere kompressionsforhold og dermed lavere brændstofforbrug og CO₂-emissioner. En højere RON-værdi (f.eks. RON 100) vil imidlertid øge emissionerne i forbindelse med raffineringen (med 1 Mt CO₂ samlet set) og produktionsomkostningerne (med 1-2 % af produktværdien)²². Brændstoffer, hvor RON overstiger minimumstærsklen, findes allerede på markedet. Der er ingen fordele ved disse brændstoffer, hvis motorerne ikke er beregnet specifikt til dem.

Da de nuværende brændstofs-specifikationer allerede gør det muligt at markedsføre benzin med højere RON, synes der ikke at være noget aktuelt behov for at ændre dem på dette punkt.

3. Brændstofkvalitet og relaterede miljømæssige spørgsmål

Et af formålene med direktivet om brændstofkvalitet er at mindske luftforureningen fra

19 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, EUT L 140 af 5.6.2009.

20 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer, EUT L 145 af 31.5.2011.

21 https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

22 *Oil refining in the EU in 2020, with perspectives to 2030*, rapport 1/13R fra CONCAWE, april 2013.

motorkøretøjer. Brændstofs-specifikationerne i dette direktiv begrænser primære luftforurenende stoffer (f.eks. bly, svovloxider, nitrogenoxider, uforbrændte kulbrinter, partikler, carbonmonoxid og benzen) og andre giftige emissioner, som er med til at danne sekundære luftforurenende stoffer (f.eks. ozon), og som udledes gennem udstødning og fordampning fra motorkøretøjer og mobile ikke-vejpgående maskiner.

I perioden 1995-2013 faldt transportrelaterede SO_x-emissioner med -98 %, blyemissioner med -95 %, NO_x-emissioner med -51 %, PM10-emissioner med -42 % og PAH-emissioner med -62 %.

Miljøspecifikationer for brændstoffer til mobile ikke-vejpgående maskiner

Miljøspecifikationerne for dieselolie til brug i vejkøretøjer gælder ikke fuldt ud for gasolie, der anvendes i mobile ikke-vejpgående maskiner²³. Kommissionen har fået undersøgt, om det vil være muligt at udvide disse krav til også at omfatte brændstof til mobile ikke-vejpgående maskiner, og hvilke konsekvenser det vil have²⁴. Konklusionen var, at en sådan udvidelse formentlig kun vil få ringe betydning i de fleste medlemsstater. Der kan være visse begrænsede fordele for luftforureningen. Producenter af mobile ikke-vejpgående maskiner vil også kunne opnå begrænsede fordele, navnlig i form af færre vedligeholdelseskrav og lavere omkostninger til udvikling af motorer, fordi de vil kunne udvikles sammen med motorer til tunge vejkøretøjer. Den generelle indvirkning på de europæiske raffinaderier må formodes at være forholdsvis beskeden. Der blev ikke peget på uløste problemer, som kræver, at der på nuværende tidspunkt fastsættes ensartede krav for gasolie til mobile ikke-vejpgående maskiner og diesel til vejkøretøjer.

Brændstofadditiver

Brændstofadditiver er stoffer, der tilsættes bevidst til brændstoffer for at forbedre motorers driftsegenskaber. Brændstofadditiver, der fungerer som detergenter, forhindrer, at der dannes interne aflejringer, og kan på denne måde være med til at mindske brændstofforbruget, emissionerne og vedligeholdelsesbehovet. Additiver til bekæmpelse af aflejringer findes i ca. 75 % af de brændstoffer til vejkøretøjer, der sælges i EU. De bearbejdes sammen med brændstoffet i lukkede systemer og forbrændes fuldstændig, før de frigives til miljøet.

Kommissionen har erkendt, at der endnu ikke findes nogen tilfredsstillende metode til at undersøge brændstofprøver for rensende egenskaber, og tilkendegivet, at leverandører af brændstof og køretøjer har ansvaret for at oplyse deres kunder om fordelene ved detergenter og deres anvendelse²⁵. Detergenter også et middel, som brændstofforhandlere anvender til at skille sig ud fra deres konkurrenter og gøre opmærksom på dette over for kunderne.

De europæiske standarder for brændstofkvalitet (EN 228 for benzin og EN 590 for diesel til køretøjer) tillader, at der anvendes brændstofadditiver for at forbedre ydeevnen. Kommissionen mener, at den nuværende praksis med fastsættelse af frivillige standarder har

23 Grænseværdien på 10 ppm for svovlindholdet gælder allerede for både gasolie til mobile ikke-vejpgående maskiner og diesel til vejkøretøjer.

24 Rapporten i henhold til artikel 9, stk. 1, litra c) og j, i direktiv 98/70/EC om kvaliteten af benzin og dieselolie udarbejdes med støtte fra AMEC Environment & Infrastructure UK Limited ved Laboratory of Applied Thermodynamics, Aristoteles-universitetet, Grækenland.

25 KOM(2007) 18 endelig.

resulteret i en passende udbredelse af detergenter og af de fordele, der er forbundet hermed. Der kræves ingen yderligere indsats på dette område.

Metalbaserede additiver

Metalbaserede additiver kan være mere problematiske, fordi de metalkomponenter, som de indeholder, ikke nedbrydes, når brændstoffet anvendes, og i sidste ende spredes i miljøet. Det er baggrunden for det forbud mod anvendelse af bly og de grænseværdier for MMT²⁶, der er fastsat i direktivet om brændstofkvalitet.

Kommissionen har udviklet en prøvningsmetodologi til vurdering af sundheds- og miljørisici ved anvendelse af metalbaserede additiver i brændstoffer²⁷. Rapporten viser, at disse additiver kan indvirke på mennesker og miljøet på grund af deres iboende reaktivitet og toksicitet, og fordi de kan akkumuleres i levende organismer. De potentielle virkninger afhænger af flere faktorer såsom det metalbaserede additivs type, koncentrationen, eksponeringsgraden og -varigheden og eksponeringsvejen.

De retlige krav om, at medlemsstaterne skal overvåge og måle brændstofkvaliteten med hensyn til metalbaserede brændstofadditiver, gælder kun for bly og MMT. Kommissionen er ikke bekendt med anvendelsen af andre metalbaserede brændstofadditiver, som sælges gennem brændstofdistributionsnettet. Det forlyder, at man tidligere har anvendt andre metalbaserede additiver (cerium og ferrocen) i visse kommercielle flåder, men der er intet, der tyder på, at disse additiver stadig er i brug.

Komponenter, der reguleres efter miljølovgivningen

Kommissionen skal udarbejde rapporter om de komponenter, der anvendes i benzin og diesel, i henhold til EU's miljølovgivning, herunder målsætningerne i vandrammedirektivet²⁸. De retlige krav om, at medlemsstaterne skal overvåge og måle brændstofkvaliteten, er imidlertid begrænset til regulerede parametre²⁹. Brændstofindustrien betragter oplysninger om hele brændstofsammensætningen som forretningshemmeligheder.

Vandrammedirektivet indeholder miljøkvalitetskrav for prioriterede stoffer og visse andre forurenende stoffer i vandområder, herunder visse stoffer, der er omfattet af direktivet om brændstofkvalitet (f.eks. polycykliske aromatiske kulbrinter og benzen). Overvågningen og rapporteringen i henhold til vandrammedirektivet fokuserer ganske vist ikke på brændstofkomponenter, men den seneste rapport om vandrammedirektivets gennemførelse³⁰ er relevant for regulerede kemiske stoffer. Det fremgår af denne rapport, at medlemsstaterne ikke har fremlagt tilstrækkelige oplysninger om den kemiske status for overfladevand i vandområdeplanerne. Det er ikke alle prioriterede stoffer, der overvåges, og antallet af vandområder, hvor der foretages overvågning, er begrænset.

26 Methylcyclopentadienyl-mangan tricarbonyl.

27 COM(2013) 456 final.

28 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (EFT L 327 af 22.12.2000).

29 Bilag I og II samt CEN-standard EN 590 for diesel og EN 228 for benzin.

30 COM(2015) 120 final.

Det fremgår ikke af de foreliggende oplysninger, hvor mange brændstofkomponenter der hører under vandrammedirektivet. Der er derfor ikke noget aktuelt behov for at ændre brændstofs-specifikationerne på dette punkt.

Damptryk

Direktivet om brændstofkvalitet kan bidrage til at mindske emissioner af flygtige organiske forbindelser (VOC) og supplerer derfor VOC-I- og VOC-II-direktivet³¹. De relevante parametre for brændstofkvaliteten omfatter i denne forbindelse indholdet af benzen og oxygenater og navnlig benzindamptrykket. Det maksimalt tilladte damptryk er fastsat til 60 kPa for sommerbenzin for at reducere emissioner af andre flygtige organiske forbindelser end metan (NMVOC) fra vejktøretøjer. Denne værdi kan fraviges, hvis der iblandes bioethanol, og den omgivende temperatur er lav.

Kommissionen har fået udarbejdet en rapport³², som indeholder en cost-benefit-analyse og en konsekvensanalyse af en yderligere reduktion af det maksimalt tilladte damptryk. Ifølge denne rapport vil dette resultere i lavere fordampningsemissioner, især fra ældre køretøjer. Det vil til gengæld få tekniske, kommercielle, miljømæssige og driftsmæssige konsekvenser for brændstofindustrien og medføre højere kapital- og driftsomkostninger. Der vil bl.a. kræves større energiintensitet på raffinaderierne og omstrukturering eller udskiftning af eksisterende anlæg. Baseret på denne analyse er de relaterede omkostninger³³ meget høje sammenlignet med de forventede miljømæssige og økonomiske fordele.

4. Konklusion

Denne rapport supplerer resultaterne af evalueringsrapporten om direktivet om brændstofkvalitet³⁴. På linje med disse resultater fremgår det af ovenstående redegørelse for de forhold, der er opregnet i artikel 9, at der ikke er noget aktuelt behov for lovmæssige ændringer af direktivet om brændstofkvalitet.

Kommissionen vil fortsat overvåge overholdelsen af de miljøspecifikationer for brændstoffer, der er fastsat i direktivet om brændstofkvalitet, og dets indvirkning på beskyttelsen af miljøet og menneskers sundhed samt på det indre marked for transportbrændstoffer, køretøjer og mobile ikke-vejgående maskiner. Den vil også overvåge gennemførelsen i april 2017 af bestemmelserne vedrørende det mål for reduktion af drivhusgasser, der er fastsat i direktivet om brændstofkvalitet.

31 Direktiv 1994/63/EF og 2009/126/EF.

32 Rapporten i henhold til artikel 9, stk. 1, litra c) og j, i direktiv 98/70/EC om kvaliteten af benzin og dieselolie udarbejdes med støtte fra AMEC Environment & Infrastructure UK Limited ved Laboratory of Applied Thermodynamics, Aristoteles-universitetet, Grækenland.

33 Ifølge forskellige scenarier, hvor damptrykket nedsættes med 10 kPa, anslås det at koste 22-175 EUR for hvert kg, NMVOC nedsættes med, afhængig af brændstofsammensætningen og det pågældende scenario. De anslåede økonomiske fordele ved at reducere NMVOC-emissionerne – 0,95-2,8 EUR for hvert kg, NMVOC nedsættes med – synes derimod at være ret lave.

34 SWD(2017) 178 og SWD(2017) 179.