



Bryssel den 31.5.2017  
COM(2017) 284 final

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET**

**i enlighet med artikel 9 i direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen**

# RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

## i enlighet med artikel 9 i direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen

### 1. Inledning

Direktivet om bränslekvalitet<sup>1</sup> syftar till att förbättra och bibehålla kvaliteten på drivmedel som säljs på den europeiska inre marknaden. Målet med direktivet är att säkerställa höga miniminivåer av miljö- och hälsoskydd vid användning av drivmedel och att säkerställa bränslets tekniska kompatibilitet med förbränningsmotorer. Genom direktivet föreskrivs miljöspecifikationer för bensin och diesel (och de bibränslen som blandas i dem) som används vid vägtransport och till mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg. Direktivet innehåller även en skyldighet för drivmedelsleverantörerna att minska växthusgasintensiteten i den bränsleblandning de levererar med 6 % fram till år 2020 jämfört med år 2010.

Genom denna rapport uppfylls det krav enligt vilket kommissionen måste rapportera om ett antal särskilda frågor som förtecknas i artikel 9 i direktivet om bränslekvalitet.

Kommissionen har även genomfört en utvärdering av vissa delar<sup>2</sup> av direktivet om bränslekvalitet som en del av sitt program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit). I utvärderingen, som publiceras tillsammans med denna rapport<sup>3</sup>, dras slutsatsen att direktivet om bränslekvalitet ger EU ett mervärde när det gäller att förbättra och bibehålla drivmedlens kvalitet. I stora drag anses direktivet uppfylla sitt ändamål och bedöms, baserat på tillgängliga uppgifter, uppnå sina mål på ett verkningsfullt och effektivt sätt. En noggrannare övervakning av utvecklingen på den inre marknaden för drivmedel hade emellertid varit värdefull.

I november 2016 antog kommissionen paketet *Ren energi för alla i Europa*, som innehöll ett förslag till en omarbetning av direktivet om förnybar energi<sup>4</sup> (COM(2016) 767 final). Förslaget innebar att endast detta direktiv skulle användas för att reglera användningen av lågutsläppsbränslen och förnybara bränslen under perioden 2021–2030 och att målet för minskningen av växthusgaserna i direktivet om bränslekvalitet inte skulle utökas längre än till år 2020.

---

1 Direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen, EGT L 350, 28.12.1998.

2 Utvärderingen begränsades till artiklarna 1–7, 8, 8a, 9 och 9a i direktivet om bränslekvalitet.

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

4 Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, EUT L 140, 5.6.2009.

## 2. Drivmedlens kvalitet och därmed sammanhängande växthusgasfrågor

*Framstegen med att uppnå 6 %-målet för utsläppen av växthusgaser*

Medlemsstaterna måste genomföra en omfattande övervakning och rapportering av växthusgasintensiteten i drivmedel i enlighet med rådets direktiv (EU) 2015/652<sup>5</sup>, vars tidsfrist för införlivande i nationell lagstiftning gick ut den 21 april 2017. De första rapporterna förväntas bli klara år 2018.

Preliminära slutsatser kan redan dras utifrån den rapportering om förnybar energi i transportsektorn som krävs enligt direktivet om förnybar energi. Lägesrapporten om förnybar energi år 2017<sup>6</sup> visar att andelen förnybar energi i transportsektorn uppgick till 6 % år 2015. Biobränslen utgör 88 % av denna andel, medan förnybar el spelar en mer begränsad roll<sup>7</sup>.

Medlemsstaterna rapporterade nettobesparingar i utsläppen av växthusgaser till följd av användningen av förnybar energi inom transportsektorn på cirka 35 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2014. Flertalet av de rapporterade besparingarna härrörde från användningen av biobränslen, och el från förnybara energikällor spelade en liten men växande roll. Dessa besparingar täcker endast direkta utsläpp och omfattar inte utsläpp från indirekt ändring av markanvändning (*indirect land use change, Iluc*).

Utsläppen från indirekt ändring av markanvändning kopplade till biobränslen som förbrukas i EU uppskattas till 23 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket ger en nettobesparing på 12 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Om det tillhörande känslighetsintervallet tillämpas i enlighet med bilaga VIII till direktivet om förnybar energi skulle utsläppen från indirekt ändring av markanvändning ligga på mellan 14 och 28 miljoner ton koldioxidekvivalenter och motsvarande besparingar på mellan 7 och 21 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Den modellering som gjorts<sup>8</sup> av vilka konsekvenser enskilda biobränsleråvaror har på den indirekta ändringen av markanvändning visar att utsläppen från indirekt ändring av markanvändning kan vara mycket högre för biobränslen som framställs av vegetabiliska oljor än för biobränslen som framställs av stärkelse eller socker. Avancerade biobränslen från grödor som inte är avsedda som livsmedel har generellt sett mycket låga eller inga utsläpp från indirekt ändring av markanvändning.

Om målet på 6 % ska kunna uppnås krävs en minskning på cirka 66 miljoner ton koldioxidekvivalenter senast år 2020 jämfört med referensåret 2010. Bidrag till uppnåendet av 6 %-målet kan emellertid även komma från icke-förnybara bränslen (t.ex. LPG, CNG och LNG) och utsläppsminskningar i tidigare led, vilka inte behöver rapporteras enligt direktivet

---

5 Rådets direktiv (EU) 2015/652 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG, EUT L 107, 25.4.2015.

6 COM(2017) 57 final.

7 Biodiesel är det biobränsle som främst används vid transport i EU. Den stod för 79 % av all användning av biobränsle år 2015 (10,9 Mtoe). Bioetanol kommer på andra plats med en andel på 20 % (2,6 Mtoe). Andra förnybara energikällor (inbegripet biogas) spelar inte någon viktig roll inom transportsektorn i EU-28, men används i några av medlemsstaterna (däribland Sverige och Finland). Andelen biobränslen som framställs av avfall, rester samt material som innehåller både cellulosa och lignin eller cellulosa från icke-livsmedel ökade i EU:s biobränslemix från 1 % år 2009 till 23 % år 2015. El från förnybara energikällor bidrog med 1,7 Mtoe till den slutliga energianvändningen (brutto) i transportsektorn år 2015.

8 Ecofys, IIASA, E4Tech, 2015.

om förnybar energi. Därför kan de sammantagna framstegen mot målet på en minskning av växthusgaserna med 6 % enligt artikel 7a och målets inverkan på EU:s system för handel med utsläppsrätter inte utvärderas fullständigt för närvarande.

Kommissionen föreslog att målet för minskningen av växthusgaserna i direktivet om bränslekvalitet inte skulle förlängas till att gälla efter 2020. Istället bör direktivet om förnybar energi bli det viktigaste instrumentet för att öka användningen av förnybara drivmedel och drivmedel med låga utsläpp fram till år 2030.

Därför anses det inte lämpligt att föreslå en ändring av målet på 6 % 2020. Detta utesluter även alternativet att höja målet genom att använda fler krediter inom mekanismen för en ren utveckling eller genom att använda tekniker för avskiljning och lagring av koldioxid (CCS) och elektrisk energi i vägfordon. Kommissionen konstaterar att dessa tekniker har en begränsad spridning på marknaden och att deras potential är begränsad när det gäller att minska livscykelutsläppen av växthusgaser från drivmedel och energi fram till år 2020.

### *Blandningsgränser för biobränsle*

Direktivet om bränslekvalitet medför dubbla konsekvenser för blandningen av biobränslen. Å ena sidan skapar målet att minska växthusutsläppen från drivmedel med 6 % ett incitament att använda mer koldioxidsnåla bränslen, såsom biobränslen, inom transportsektorn. I de drivmedelsspecifikationer som anges i direktivet fastställs å andra sidan den maximala andelen biobränslen i bensin och diesel<sup>9</sup> i de bränslen som fritt får saluföras för att göra dessa bränslen kompatibla med motorer och avgassystem i fordon som används i hela EU.

I en studie som utfördes för kommissionens räkning<sup>10</sup> bedömdes genomförbarheten och de ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av en hypotetisk ökning av de nuvarande blandningsnivåerna för biobränslen, däribland dess inverkan på bränslesektorn och fordonsflottan. Slutsatsen blev att de nuvarande blandningsgränserna tillåter en ökning av användningen av biobränsle. De vanligaste bränsletyper som för närvarande säljs i EU är diesel med upp till 7 % FAME<sup>11</sup> (B7) och bensin med upp till 5 % etanol (E5)<sup>12</sup>. Användningen av biobränsle kan ökas ytterligare genom att öka blandningsgraden upp till de tillåtna gränserna, i synnerhet genom att införa E10 i alla medlemsstater. Hydrerade vegetabiliska oljor (HVO) och andra ”drop in-bränslen” för vilka det inte finns några gränsvärden kan också användas.

Utvärderingen av direktivet om bränslekvalitet visade också att det inte finns några bevis för att blandningsgränserna utgör något hinder för att uppnå 10 %-målet för förnybar energi inom transportsektorn. Detta beror på att andra tillgängliga metoder än de som nämns ovan kan bidra till uppfyllandet av målet, däribland dubbelräknade avancerade biobränslen och

---

9 Den högsta tillåtna halten av etanol i bensin är 10 %. Det finns ytterligare begränsningar för andra oxygenater, till exempel etrar. Den högsta tillåtna halten av fettsyrametylester (FAME) i diesel är i allmänhet begränsad till 7 %.

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

11 *Fatty Acid Methyl Ester*, fettsyrametylester.

12 Fram till år 2015 hade bensin med en maximal etanolhalt på 10 % räknat i volym (E10) införts i sex medlemsstater (Bulgarien, Finland, Frankrike, Tyskland, Litauen och Slovenien), men bensin av typen E5 fortsatte att dominera marknaden även i de flesta av de medlemsstater där E10 fanns tillgänglig.

förnybar el<sup>13</sup>. Utvärderingen omfattade inte blandningsgränsernas eventuella inverkan på uppfyllandet av den föreslagna inblandningsskyldigheten i direktivet om förnybar energi för perioden efter år 2020, då blandningsgränserna för etanol kan vara av betydelse.

Den begränsade andel av fordonsflottan som inte kan köras med högre inblandning av biobränslen, vilken emellertid fortfarande utgör ett betydande antal fordon, förväntas att finnas kvar år 2020 och efterföljande år<sup>14</sup>. Enligt direktivet om infrastrukturen för alternativa bränslen<sup>15</sup> måste konsumenterna sedan den 18 november 2016 informeras om kompatibiliteten mellan bränsle och bil för att hjälpa dem att undvika bränslen som inte är kompatibla. I detta avseende antog Europeiska standardiseringskommittén (CEN) standarden EN 16942 *Bränslen – Identifiering av fordons kompatibilitet – Grafiskt uttryck för konsumentinformation* i oktober 2016. Genom denna standard säkerställs att konsumenterna får information om kompatibiliteten mellan deras fordon och de bränsletyper som finns tillgängliga på bensinstationerna. För närvarande genomför CEN även en undersökning på uppdrag av kommissionen<sup>16</sup> om olika blandningar av biobränslen, i synnerhet E20/25. Vissa biltillverkare hävdar att deras motorer redan idag fungerar med en E20- eller E25-blandning. Resultatet av avtalet med CEN förväntas år 2019.

Införandet av blandningar med högre andel biobränsle, särskilt bioetanol och FAME, kan i vissa fall även medföra tekniska konsekvenser och extrakostnader för drivmedelsdistributionens infrastruktur (t.ex. bensinstationer, distributionsledningar, lagringstankar, pumpar) och logistiken i leveranskedjan. Dessa effekter är inte specifika för biobränslen utan hade även uppstått vid användning av andra alternativa bränslen, bortsett från drop-in-bränslen som HVO. Höjningar av försäljningspriset vid bensinstationerna<sup>17</sup> och problem med kompatibiliteten för äldre bilar måste också beaktas, i synnerhet om ett ”skyddsklassat” bränsle inte längre finns tillgängligt.

De hypotetiska scenarier för högre blandningsgränser för biobränslen på den allmänna marknaden som ligger till grund för studien<sup>10</sup> tyder på att det inte kommer att uppstå några betydande negativa effekter på de förorenande utsläppen från bilar eller raffinaderier och på en positiv, men relativt liten minskning, av växthusgasutsläppen om all inverkan på livscykelutsläppen, inbegripet indirekt ändring av markanvändning, beaktas. En mer betydande positiv effekt på utsläppen av växthusgaser hade varit möjlig genom en bredare användning av avancerade biobränslen, t.ex. från avfall och rester.

Den senaste övervakningsrapporten<sup>18</sup> om bränslekvaliteten i EU för åren 2014 och 2015 visar en allmän efterlevnad av specifikationerna för bensin och diesel i direktivet om bränslekvalitet, med mycket få avvikelser från de relevanta bestämmelserna. Kommissionen har inte fått kännedom om några negativa återverkningar på fordonens utsläpp eller

---

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

14 Mellan 1,3 % och 6,8 % av de lätta nyttfordonen i EU – grovt räknat mellan 1,6 och 9 miljoner fordon – förväntas vara inkompatibla med E10 år 2020. Högre inblandning av FAME (t.ex. B10 och B30) kan orsaka tekniska problem som oljeutspädning, särskilt vid låga omgivande temperaturer.

15 Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, EUT L 307/1, 28.10.2014.

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

17 Beroende på olika antaganden när det gäller priset på råolja antyder analysen av scenarierna av ökade blandningsnivåer av biobränslen en ökning av försäljningspriset vid bensinstationerna på mellan 1 och 2,3 eurocent per liter år 2020 och mellan 2 och 7,5 eurocent per liter år 2030.

18 COM(2017) 49 final.

motorernas funktion. Detta tyder på att trenden mot en större variation när det gäller inblandningen av bibränslen än så länge har legat inom ramen för de nuvarande drivmedelsspecifikationerna.

Av dessa skäl verkar det för närvarande inte finnas någon anledning att ändra specifikationerna för drivmedel på den allmänna marknaden med avseende på EU:s gränsvärden för inblandning av bibränslen. Kommissionen bör ta upp denna fråga igen mot bakgrund av Europeiska standardiseringskommitténs utveckling av standarder för högre inblandning och behovet att säkerställa en långsiktig minskning av koldioxidutsläppen i transportsektorn.

### *Kopplingar till standarder för utsläpp av CO<sub>2</sub>*

Utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn främjas genom politiska åtgärder för att minska fordonens koldioxidutsläpp. Genom förordningarna (EG) 443/2009<sup>19</sup> och (EU) 510/2011<sup>20</sup> fastställs koldioxidmål för nya passagerarfordon och nya lätta nyttofordon. Fordonstillverkarna måste minska fordonens koldioxidutsläpp så att de uppnår EU:s övergripande genomsnittsmål på 95 g CO<sub>2</sub>/km för nya personbilar senast år 2021 och 147 g CO<sub>2</sub>/km för nya lätta nyttofordon senast år 2020.

I en rapport från år 2015<sup>21</sup> om en bedömning av dessa förordningar konstateras att de hade varit effektiva för minskningen av koldioxidutsläppen från nya personbilar och lätta nyttofordon. De hade dessutom bidragit till en ekonomisk nettovinst, och fortsatte att generera ett mervärde för EU eftersom de var relevanta, effektiva och enhetliga. Några svagheter identifierades, särskilt vad gäller provningsförfarandena, men inga betänkligheter framfördes vad gäller drivmedel.

Kommissionen utarbetar för närvarande framtida utsläppsnormer för tunga nyttofordon och har genomfört ett offentligt samråd avseende lagstiftningen för övervakning och rapportering av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från tunga fordon.

En bättre bränslekvalitet kan i princip ha en gynnsam effekt på avgasutsläppen från vägfordon. Det kan vara möjligt att förbättra motorernas utformning så att de kan användas med bensin med ett högre researchoktanttal (RON) som medger högre kompressionsförhållanden, vilket i sin tur leder till minskad bränsleförbrukning och lägre koldioxidutsläpp. Ett högre RON-tal (t.ex. RON 100) medför emellertid ökade utsläpp i samband med raffineringen (totalt 1 miljon ton CO<sub>2</sub>) och ökade produktionskostnader (1 till 2 % av produktvärdet)<sup>22</sup>. Drivmedel med ett högre RON-tal än gränsvärdet finns redan tillgängliga på marknaden. Dessa drivmedel medför inte några fördelar för motorer som inte är särskilt anpassade för dem.

---

19 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon, EUT L 140, 5.6.2009.

20 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon, EUT L 145, 31.5.2011.

21 [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](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 från CONCAWE, april 2013.

Eftersom de nuvarande drivmedelsspecifikationerna tillåter marknadsföring av bensin med höga RON-tal verkar det för närvarande inte finnas någon anledning att ändra dem i detta avseende.

### 3. Drivmedlens kvalitet och dess inverkan på miljön

Ett av syftena med direktivet om bränslekvalitet är att minska den förorening av atmosfären som orsakas av fordon. Genom direktivets drivmedelsspecifikationer regleras primära luftföroreningar ( däribland bly, svaveloxider, kväveoxider, oförbrända kolväten, partikulärt material, kolmonoxid och bensenföreningar) och andra miljöfarliga utsläpp som bidrar till bildandet av sekundära föreningar (som ozon) och som släpps ut genom avgaser och avdunstning från motorfordon och mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg.

Under perioden 1995–2013 minskade de transportrelaterade utsläppen av SO<sub>x</sub> med -98 %, samtidigt som utsläppen av bly minskade med -95 %, utsläppen av NO<sub>x</sub> minskade med -51 %, utsläppen av PM10 med -42 % och utsläppen av PAH minskade med -62 %.

*Miljöspecifikationer för bränslen till mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg*

Miljöspecifikationerna för diesel som används till vägfordon gäller inte i sin helhet för gasoljor som används till mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg<sup>23</sup>. Möjligheten att utöka dessa krav till drivmedel till mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg och dess medföljande konsekvenser har analyserats för kommissionens räkning<sup>24</sup>. I analysen drogs slutsatsen att en sådan utökning sannolikt inte hade haft någon större betydelse för de flesta av medlemsstaterna. Den skulle kunna medföra vissa begränsade fördelar när det gäller luftföroreningarna. Tillverkare av mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg skulle också kunna få vissa mindre fördelar, i synnerhet lägre underhållskrav och lägre utvecklingskostnader eftersom motorerna hade kunnat utvecklas tillsammans med motorerna för tyngre vägtransport. De övergripande effekterna för Europas raffinaderier förväntas bli relativt små. I analysen identifieras inga kvarstående frågor som gör det nödvändigt att anpassa kraven för gasoljor till mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg till kraven för diesel som används vid vägtransport.

*Tillsatsmedel i bränsle*

Med tillsatsmedel avses ämnen som tillförs avsiktligt till bränslet för att förbättra motorernas prestanda. Tillsatsmedel som fungerar som rengöringsmedel förhindrar uppkomsten av avlagringar och kan därigenom bidra till en lägre bränsleförbrukning, mindre utsläpp och ett mindre underhållsbehov. Tillsatsmedel som motverkar avlagringar används i ungefär 75 % av allt drivmedel för vägtransport som säljs i EU. De hanteras som en del av drivmedlet i stängda system och förbränns helt och hållet innan de släpps ut i miljön.

---

23 Gränsen för svavelhalten på 10 ppm gäller redan både gasoljor till mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg och diesel som används vid vägtransport.

24 Rapporten enligt artikel 9.1 c och j i direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen utarbetades med stöd av AMEC Environment & Infrastructure UK Limited vid laboratoriet för tillämpad termodynamik vid Aristotelesuniversitetet i Grekland.

Kommissionen konstaterade tidigare att det för närvarande inte finns något tillfredsställande sätt att prova drivmedlens rengöringsegenskaper och föreslog att ansvaret för att informera kunderna om fördelarna med rengörande tillsatser och hur de ska användas skulle läggas på drivmedels- och fordonsleverantörerna<sup>25</sup>. Drivmedelsleverantörerna använder även rengörande tillsatser som ett sätt att skilja sig från sina konkurrenter genom att annonsera om detta i sin reklam.

Användning av tillsatser för att förbättra motorernas prestanda är tillåten enligt de europeiska standarderna för bränslekvalitet (EN228 för bensen och EN590 för fordonsdiesel). Kommissionen anser att nuvarande praxis med frivilligt fastställande av standarder har lett till en lämplig nivå när det gäller användning av rengörande tillsatser och dess fördelar. Inga ytterligare åtgärder behövs i detta avseende.

### *Metalliska tillsatsmedel*

Metalliska tillsatsmedel i bränsle kan vara mer problematiska, eftersom deras metalliska beståndsdelar inte bryts ned vid användningen av bränslet och därför kan komma ut i miljön. Detta är orsaken till förbudet mot bly och begränsningarna av MMT<sup>26</sup> som fastställts i direktivet om bränslekvalitet.

Kommissionen har utformat en provningsmetod för bedömningen av hälso- och miljöriskerna vid användning av metalliska tillsatsmedel i bränsle<sup>27</sup>. Rapporten visar att tillsatsernas inneboende reaktivitet, toxicitet och eventuella förmåga att ansamlas i levande organismer kan påverka människors hälsa och miljön. Denna möjliga inverkan påverkas av flera olika faktorer: typen av metalliskt tillsatsmedel, koncentrationsgraden, exponeringens nivå och varaktighet och exponeringens spridningsväg.

De rättsliga kraven för medlemsstaternas övervakning och mätning av bränslekvaliteten när det gäller metalliska tillsatsmedel är begränsade till bly och MMT. Kommissionen har inte kännedom om någon användning av andra metalliska tillsatsmedel som säljs via distributionsnätet för drivmedel. Även om det förekommer rapporter om att andra metalliska tillsatser (cerium och ferrocen) tidigare har använts i vissa avgränsade fordonsflottor finns det inte någon information som visar att dessa tillsatser fortfarande används.

### *Komponenter som regleras enligt miljölagstiftningen*

Kommissionen måste rapportera om komponenter som används i bensen och diesel med beaktande av "unionens miljölagstiftning, däribland målen i ramdirektivet för vatten"<sup>28</sup>. De rättsliga kraven för medlemsstaternas övervakning och mätning av bränslekvaliteten är emellertid begränsade till de lagstadgade parametrarna<sup>29</sup>. Drivmedelsindustrin anser att den totala bränslesammansättningen är konfidentiell information.

---

25 COM(2007) 18 final.

26 Metylcyclopentadienyl-mangantrikarbonyl.

27 COM(2013) 456 final.

28 Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område, EGT L 327, 22.12.2000.

29 Bilagorna I och II samt Europeiska standardiseringskommitténs standarder EN 590 för diesel och EN 228 för bensen.

I ramdirektivet för vatten fastställs miljö kvalitetsnormer för prioriterade ämnen och vissa andra föroreningar i vattenförekomster, vilka omfattar vissa ämnen som regleras enligt direktivet om bränslekvalitet (t.ex. polycykliskt aromatiskt kolväte och bensenföreningar). Även om övervakningen och rapporteringen enligt ramdirektivet för vatten inte inriktas på bränslekomponenter är den senaste rapporten om genomförandet av ramdirektivet för vatten<sup>30</sup> relevant när det gäller reglerade kemiska ämnen. Rapporten visar att den information som tillhandahålls av medlemsstaterna inom ramen för förvaltningsplanerna för avrinningsdistrikt inte är tillräckligt tydlig i fråga om ytvattnets kemiska status. Övervakningen omfattar inte alla prioriterade ämnen, och antalet vattenförekomster som övervakas är begränsat.

Utifrån tillgänglig information kan mängden av bränslekomponenter som omfattas av ramdirektivet för vatten inte anges. Följaktligen finns det för närvarande ingen anledning att ändra drivmedelsspecifikationerna i detta avseende.

### *Ångtryck*

Direktivet om bränslekvalitet bidrar till att minska utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) och kompletterar därigenom VOC I-direktivet och VOC II-direktivet<sup>31</sup>. De relevanta parametrarna för bränslekvaliteten omfattar i detta avseende halten av bensen och oxygenater och, i synnerhet, ångtrycket för bensen. Det högsta tillåtna ångtrycket för bensen som får säljas under sommaren har fastställts vid en nivå på 60 kPa för att minska utsläppen av flyktiga organiska ämnen utom metan (NMVOC) från vägfordon. Avvikelser från detta värde kan beviljas vid inblandning av bioetanol och vid låga omgivande temperaturer.

I en rapport från kommissionen<sup>32</sup> utvärderas kostnaderna, fördelarna och effekterna av en ytterligare minskning av detta högsta tillåtna ångtryck. Rapporten visar att detta hade medfört färre utsläpp genom avdunstning, särskilt från äldre fordon. Å andra sidan hade det uppstått tekniska, kommersiella, miljömässiga och driftsmässiga konsekvenser för drivmedelsindustrin, vilket hade lett till ökade kapital- och driftskostnader. Dessa hade orsakats av en högre energiintensitet i raffinaderierna och behovet att bygga om eller flytta de befintliga anläggningarna. Baserat på denna analys är kostnaderna<sup>33</sup> mycket höga jämfört med de förväntade miljömässiga och ekonomiska fördelarna.

## **4. Slutsats**

Denna rapport kompletterar slutsatserna i rapporten om utvärderingen av direktivet om bränslekvalitet<sup>34</sup>. I linje med den senare rapporten visar de tillgängliga uppgifter som anges ovan avseende punkterna i artikel 9 att det för närvarande inte finns någon anledning att ändra direktivet om bränslekvalitet.

---

30 COM(2015) 120 final.

31 Direktiven 1994/63/EG och 2009/126/EG.

32 Rapporten enligt artikel 9.1 c och j i direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen utarbetades med stöd av AMEC Environment & Infrastructure UK Limited vid laboratoriet för tillämpad termodynamik vid Aristotelesuniversitetet i Grekland.

33 Enligt olika scenarier för en sänkning av ångtrycket med 10 kPa beräknades kostnaden för minskade utsläpp av NMVOC till mellan 22 och 175 euro per kg beroende på bränslets sammansättning och det aktuella scenariot. Å andra sidan verkar de ekonomiska fördelarna med en minskning av NMVOC-utsläppen vara ganska små, mellan 0,95 och 2,8 euro per kg av minskade NMVOC-utsläpp.

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

Kommissionen kommer att fortsätta att övervaka efterlevnaden av de miljöspecifikationer för drivmedel som fastställs i direktivet om bränslekvalitet och direktivets inverkan på skyddet av miljön och människors hälsa samt på den inre marknaden för drivmedel, fordon och mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg. Kommissionen kommer även att övervaka införlivandet av bestämmelserna avseende målet för minskningen av växthusgaser i direktivet om bränslekvalitet, vilket ska ske senast i april 2017.