

Bryssel den 26.3.2021
C(2021) 1885 final

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT

av den 26.3.2021

**om Konungariket Sveriges begäran om undantag i enlighet med artikel 3.4 och 3.5 i
direktiv 98/70/EG**

(Endast den svenska texten är giltig)

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT

av den 26.3.2021

om Konungariket Sveriges begäran om undantag i enlighet med artikel 3.4 och 3.5 i direktiv 98/70/EG

(Endast den svenska texten är giltig)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG¹, särskilt artikel 3.4 och 3.5, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionens beslut K(2011) 4507 av den 29 juni 2011 om begäran från Konungariket Sverige (*Sverige*) om undantag i enlighet med artikel 3.4 och 3.5 i direktiv 98/70/EG (*direktivet*) upphörde att gälla den 31 december 2020.
- (2) I en skrivelse till kommissionen som registrerades den 14 juli 2020 anmälde Sverige en begäran om undantag för att tillåta att bensin med ett högsta ångtryck av 70 kPa släpps ut på marknaden under sommarperioden, på grund av landets låga sommartemperaturer, fram till och med den 31 december 2030. Skrivelsen åtföljdes av en bilaga med styrkande kvantitativa uppgifter.
- (3) Enligt artikel 3.4 första stycket i direktivet får medlemsstater med låga sommartemperaturer tillåta att bensin med ett högsta ångtryck av 70 kPa, i stället för 60 kPa, släpps ut på marknaden under sommarperioden².
- (4) Enligt artikel 3.5 i direktivet ska medlemsstater som vill tillämpa någotdera av undantagen i punkt 4 underrätta kommissionen om detta och lämna all relevant information. Kommissionen ska bedöma huruvida undantaget är önskvärt och hur länge det i så fall ska gälla, med beaktande av
 - (a) de socioekonomiska problem som undviks genom det högre ångtrycket, inklusive tidsbegränsade tekniska anpassningsbehov, och
 - (b) de miljö- eller hälsomässiga konsekvenserna av det högre ångtrycket och framför allt följderna för efterlevnaden av EU:s lagstiftning om luftkvalitet, såväl i den berörda medlemsstaten som i övriga medlemsstater.
- (5) Kommissionen ska, i enlighet med artikel 3.5, bedöma huruvida det begärda undantaget är önskvärt och hur länge det i så fall ska gälla. Om bedömningen, med beaktande av tillämpliga målvärden, visar att undantaget kommer att leda till bristande

¹ EGT L 350, 28.12.1998, s. 58.

² För medlemsstater med låga sommartemperaturer definieras sommarperioden som perioden 1 juni–31 augusti enligt bilaga I till direktivet.

efterlevnad av EU:s lagstiftning om luftkvalitet eller luftföroreningar, inklusive gränsvärden och utsläppstak, ska ansökan avslås.

- (6) Fristen för att införliva direktiv 2009/30/EG, som ändrar direktiv 98/70/EG bland annat genom införande av artikel 3.2–3.6, i nationell lagstiftning var den 31 december 2010. Om direktivets krav om ångtryck inte respekteras efter detta datum utgör det en överträdelse av EU:s lagstiftning, såvida inget undantag har beviljats.
- (7) Anmälan bedömdes i enlighet med direktiv 98/70/EG och de allmänna rekommendationer för bedömning som finns i det offentliga dokumentet *Guidance note on notifications of exemptions from the vapour pressure requirements for petrol under Article 3(4) of Directive 98/70/EC relating to the quality of petrol and diesel fuels* (vägledningen).
- (8) Kommissionen konstaterade att vissa nödvändiga uppgifter saknades i den ursprungliga anmälan och uppmanade därför, genom en skrivelse av den 10 september 2020, Sverige att komplettera den. Sverige lämnade in kompletterande information genom en skrivelse av den 14 december 2020.
- (9) Kommissionen fann att den ytterligare information som lämnats var tillräcklig för att slutföra bedömningen.
- (10) I vägledningen föreskrivs att medlemsstatens anmälan ska bedömas med beaktande av den beräknade kvantiteten bensin i fråga, dess andel av medlemsstatens totala producerade kvantitet, den kvantitet bensin som exporteras, den beräknade kvantiteten bensin för vilken undantag söks och, i förekommande fall, motsvarande procentandel bioetanolhalt i denna bensin. Dessutom ska anmälningar bedömas i enlighet med följande socioekonomiska och miljömässiga kriterier:
 - Alla sociala, finansiella eller ekonomiska konsekvenser av att tillämpa det föreskrivna ångtrycket på 60 kPa.
 - Överensstämmelse med unionens lagstiftning om luftkvalitet och luftföroreningar, däribland realistiska och tillförlitliga uppskattningar av utsläppen av flyktiga organiska ämnen utom metan (NMVOC), ozon och bensen, samt vilka åtgärder som övervägs för att kompensera de ytterligare utsläpp som undantaget ger upphov till.
- (11) För det första bedömdes anmälan i enlighet med informationskraven i punkt 4 i vägledningen. Sverige lämnade uppgifter om bensinförsäljning, export- och importförhållanden, distribution och motsvarande procentandel bioetanolhalt i denna bensin, vilka kommissionen anser vara tillräckliga för att bedöma anmälan.
- (12) För det andra lämnade Sverige, såsom anges i punkt 4.1 i vägledningen, information om de direkta socioekonomiska problem som påverkar bensinproducenter och/eller bensinleverantörer om det inte finns ett undantag. Detta gäller alla sociala, finansiella eller ekonomiska konsekvenser av att tillämpa det föreskrivna ångtrycket på 60 kPa.
- (13) Sverige meddelade att de tre raffinaderier som är belägna på dess territorium har olika konfigurationer och processenheter och därför har olika begränsningar när det gäller användningen av bensinkomponenter. Om ett undantag inte beviljas skulle det enligt Sveriges uppgift krävas investeringar på cirka 30–40 miljoner euro för varje raffinaderi, och tidsramen för sådana investeringar, inklusive bedömnings- och tillståndsförfarandet, beräknas till mellan tre och fem år. Sverige preciserade vidare att de bensinolymer som levereras till försäljningsställena har minskat med cirka fem procent per år mellan 2009 och 2018. På grundval av detta drar kommissionen slutsatsen att produktion av bensin med ett ångtryck på 60 kPa i Sverige skulle få

betydande ekonomiska konsekvenser med tanke på anläggningarnas nuvarande konfiguration.

- (14) Sverige förklarade vidare att för att minska bensinens ångtryck från 70 kPa till 60 kPa skulle det enda genomförbara alternativet på kort sikt vara att utesluta flyktiga komponenter som butan och pentan från bensinblandningen. Enligt Sverige måste då dessa komponenter bortskaffas eller exporteras medan andra blandningskomponenter, såsom alkylat, MTBE eller ETBE, skulle behöva importeras. Sverige anser att detta alternativ är problematiskt både ur marknads- och kostnadseffektivitetssynvinkel.
- (15) En annan utmaning som tas upp i begäran gäller otillräcklig inhemsk tillgång till olika bensinblandningskomponenter, vilket gör de svenska raffinaderierna starkt beroende av den internationella marknaden för handel med de olika bensinkomponenterna.
- (16) Sverige är nettoimportör av bensin med en volym på cirka 2 007 000 m³, vilket motsvarar 63 % av den totala bensinförbrukningen 2017. I den kompletterande informationen förklarade Sverige att importen främst kommer från de närmaste grannländerna Finland, Danmark och Norge, som har samma ångtryckskrav som Sverige. Den andra delen av importen kommer från ARA-regionen (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen), som är ett viktigt handelsnav och bedriver spothandel. Sverige anser inte att det skulle vara ekonomiskt lönsamt att investera i produktion av bensin med lägre ångtryck under omständigheter med sjunkande efterfrågan och ett starkt importberoende.
- (17) Sverige rapporterade om förbrukningsvolymerna för E85 som för närvarande minskar på grund av den låga försäljningen av bränsleflexibla fordon i Sverige och uppgick till 69 721 m³ eller 2,4 % av bensinförsäljningen 2018. Sverige förklarade att det i produktionen av E85 ingår en basbensin med ett ångtryck på 63 kPa som används för att kompensera för ökningen av ångtrycket på grund av etanolinnehållet. Utan undantag skulle basbensinen behöva ett ångtryck på cirka 53 kPa, vilket skulle göra det svårt att klara specifikationen på lägsta ångtryck för E85 och eventuellt leda till en oönskad minskning av etanolhalten i E85.
- (18) På grundval av de inlämnade uppgifterna anser kommissionen att de argument som Sverige lagt fram avseende de socioekonomiska kriterierna är giltiga och rimliga.
- (19) För det tredje lämnade Sverige, såsom anges i punkt 4.2.1 i vägledningen, information om efterlevnaden av de nationella utsläppstaken och minskningsåtagandena för flyktiga organiska föreningar utom metan (NMVOC).
- (20) Sverige lämnade information om hur landet uppfyller de åtaganden om utsläppsminskning som fastställs i direktiv (EU) 2016/2284³ (*direktivet om nationella utsläppstak*). Sverige informerade vidare om att utsläppen av NMVOC till stor del orsakas av användning av lösningsmedel, industri och jordbruk.
- (21) Sverige rapporterade att man 2018 hade minskat sina sammanlagda utsläpp med ungefär en tredjedel jämfört med 1990 inom ramen för direktivet om nationella utsläppstak. En stor del av denna minskning berodde på katalytisk omvandling av avgaser från fordon. När det gäller olika sektorer som är relevanta för denna ansökan uppgav Sverige att utsläpp av flyktiga ämnen i samband med distribution av oljeprodukter (kod 1B2av) uppgick till 3,7 kiloton (kt) eller 2,76 % av de totala NMVOC-utsläppen 2018, medan utsläppen genom bensinavdunstning vid

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar.

vägtransporter (kod 1A3bv) uppgick till 0,65 kt eller 0,48 %. Sverige konstaterade att de utsläpp som är relevanta för denna ansökan endast utgör en liten del av de totala NMVOC-utsläppen i landet.

- (22) Tillsammans med uppgifter om NMVOC-utsläppen för 2018 (104 kt) lämnade Sverige uppgifter om sina NMVOC-utsläppsprognoser för 2030 (97 kt) som ligger under det nationella minskningsåtagandet (109 kt), och om prognoserna för 2020 (104 kt) som också ligger under det tillämpliga nationella utsläppstaket (128 kt). Sverige angav vidare att utsläppen från de delsektorer som är relevanta för denna ansökan också förväntas minska. Mer specifikt förväntas utsläppen från distribution av oljeprodukter halveras till 2030 jämfört med 2018 års nivå, medan avdunstningsutsläppen från bensinfordon väntas minska till mindre än 0,3 % 2030 jämfört med 2018.
- (23) I begäran angavs att de inlämnade utsläppsuppgifterna hade tagits fram i enlighet med de metoder som krävs enligt direktivet om nationella utsläppstak och Göteborgsprotokollet från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece).
- (24) Kommissionen noterar att Sveriges nationella åtaganden om NMVOC-utsläppsminskning enligt direktivet redan uppfylls med befintliga specifikationer för bensinångtryck på 70 kPa, och prognoserna visar på att åtagandena kommer att fortsätta att uppfyllas fram till 2030. Om gränsen för bensinångtryck bibehålls på 60 kPa skulle detta därför endast ha en begränsad effekt på hur Sverige uppfyller det nationella NMVOC-målet som helhet. Därför ser kommissionen ingen anledning att invända mot denna del av anmälan.
- (25) För det fjärde, när det gäller ozonkriterierna, lämnade Sverige information enligt punkt 4.2.2 i vägledningen.
- (26) När det gäller marknära ozon får EU:s målvärde på $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ inte överskridas under mer än 25 dagar per år från och med år 2010 enligt direktiv 2008/50/EG⁴ (*luftkvalitetsdirektivet*). Sverige har angett att detta efterlevs och att målvärdet inte har överskridits under mer än 20 dagar per år vid någon mätstation i Sverige mellan 2009 och 2019.
- (27) När det gäller prognoser för framtiden angav Sverige att det på grundval av aktuella övervakningsdata under perioden 2010–2019 inte är möjligt att fastställa en tydlig trend för huruvida antalet överskridandedagar minskar eller ökar. Enligt det europeiska övervaknings- och utvärderingsprogrammet (EMEP) har dock tillfällena med högre ozonkoncentrationer blivit mindre vanliga. Sverige förklarar att de åtgärder som har vidtagits generellt har minskat utsläppen av NO_x och flyktiga organiska föreningar under de senaste årtiondena och förutspås leda till ytterligare minskningar.
- (28) Kommissionen anser att användningen av övervakningsdata är lämplig för att identifiera eventuella nuvarande eller historiska problem med att uppnå målvärdet för ozon. De metoder som används förefaller därför vara lämpliga. Det kan konstateras att inga överskridanden av målvärdet för ozon har rapporterats i samband med den nuvarande användningen av bensin med ett ångtryck på upp till 70 kPa sommartid. På grundval av detta anser kommissionen att det är osannolikt att målvärdena för marknära ozon skulle överskridas under 2021 och framåt. Kommissionen ser ingen anledning att invända mot denna del av begäran.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa.

- (29) För det femte lämnade Sverige, för bedömningen av efterlevnaden av gränsvärdet för luftkvalitet i fråga om bensen, de uppgifter som anges i punkt 4.2.3 i vägledningen.
- De inlämnade uppgifterna visar att målvärdet för bensen inte har överskridits i Sverige. Bensen i luften övervakas i svenska tätorter. Enligt rapporterade uppgifter har bensenvärdena i luften minskat med cirka 85 procent sedan 1993. Under åren 2016–2019 var det genomsnittliga årliga bakgrundsvärdet för bensen 0,67 µg/m³ i svenska tätorter, vilket ligger långt under den tillåtna gränsen på 5 µg/m³ som fastställs i direktiv 2008/50/EG.
- (30) Kommissionen konstaterar att gränsvärdet för bensen respekteras i Sverige och att det är osannolikt att det på grund av undantaget skulle överskridas fram till 2030. Kommissionen har därför inga invändningar mot denna del av anmälan.
- (31) Sammanfattningsvis anser kommissionen att ett undantag är motiverat, med tanke på att bensinförsörjningen i Sverige till största delen är beroende av import och att efterfrågan på bensin minskar, och mot bakgrund av de åtgärder som vidtagits för att följa luftkvalitetslagstiftningen.
- (32) Mot bakgrund av ovanstående överväganden anser kommissionen att dessa förhållanden motiverar ett undantag med varaktighet fram till och med den 31 december 2030.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Kommissionen har inga invändningar mot Konungariket Sveriges anmälan om att tillåta utsläppande på marknaden av bensin med ett högsta ångtryck på 70 kPa (undantag) under sommarperioden fram till och med den 31 december 2030.

Artikel 2

Kommissionen ska återkalla beslutet om den, på grundval av nya uppgifter, bedömer att undantaget leder till bristande efterlevnad av unionslagstiftningen om luftkvalitet eller luftföreningar.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Sverige.

Utfärdat i Bryssel den 26.3.2021

*På kommissionens vägnar
Frans TIMMERMANS
Verkställande vice ordförande*

VIDIMERAD KOPIA
Generalsekreteraren genom

Martine DEPREZ
Direktör
Beslutsfattande och kollegialt ansvar
EUROPEISKA KOMMISSIONEN