

Βρυξέλλες, 31.10.2019
COM(2019) 561 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Ποιότητα καυσίμων βενζίνης και ντίζελ που χρησιμοποιούνται για τις οδικές μεταφορές
στην Ευρωπαϊκή Ένωση
(Εκθεση για το έτος 2017)**

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ποιότητα καυσίμων βενζίνης και ντίζελ που χρησιμοποιούνται για τις οδικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Εκθεση για το έτος 2017)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 7α της οδηγίας 98/70/ΕΚ¹ σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ (στο εξής «οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων») και το άρθρο 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου για τον καθορισμό των μεθόδων υπολογισμού και των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την οδηγία 98/70/ΕΚ², τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την ένταση των αερίων θερμοκηπίου (GHG) που προκύπτει από τα καύσιμα και την ενέργεια που παρέχονται στο έδαφός τους. Η εν λόγω υποχρέωση υποβολής εκθέσεων ισχύει για πρώτη φορά για το έτος αναφοράς 2017, μετά την εφαρμογή και τη μεταφορά της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 98/70/ΕΚ, τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλλουν εκθέσεις σχετικά με τα εθνικά στοιχεία για την ποιότητα των καυσίμων για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Η παρούσα ετήσια έκθεση συνοψίζει τις πληροφορίες που παρείχαν τα κράτη μέλη σχετικά με τις προαναφερθείσες απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων. Βασίζεται στα στοιχεία που υπέβαλαν τα κράτη μέλη στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) για το έτος 2017.

2. ΟΓΚΟΙ ΚΑΙ ΕΝΤΑΣΗ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΖΩΗΣ ΤΩΝ ΕΙΔΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Το άρθρο 7α της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων, σε συνδυασμό με την οδηγία (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου, ορίζει απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σχετικά με τα ακόλουθα:

- τον συνολικό όγκο κάθε τύπου καυσίμου ή ενέργειας που παρέχεται για τις οδικές μεταφορές και τα μη οδικά κινητά μηχανήματα (συμπεριλαμβανομένων των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όταν δεν βρίσκονται στη θάλασσα), τους γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες και τα σκάφη αναψυχής όταν δεν βρίσκονται στη θάλασσα·
- τις εκπομπές GHG κατά τον κύκλο ζωής ανά μονάδα ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών μέσων τιμών των εκτιμώμενων εκπομπών λόγω έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης (ILUC) από τα βιοκαύσιμα³.
- τις πρώτες ύλες και την οδό παραγωγής βιοκαυσίμων που χρησιμοποιούνται για κάθε ένα από τα βιοκαύσιμα που παρέχονται στην επικράτεια των κρατών μελών.

Η οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων υποχρεώνει τα κράτη μέλη να απαιτούν από τους προμηθευτές καυσίμων να μειώσουν την ένταση των εκπομπών GHG του κύκλου ζωής των καυσίμων

¹ Οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 350 της 28.12.1998.

² Οδηγία (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου, της 20ής Απριλίου 2015, για τον καθορισμό των μεθόδων υπολογισμού και των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ, ΕΕ L 107 της 25.4.2015.

³ Οδηγία (ΕΕ) 2015/1513 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την τροποποίηση της οδηγίας 98/70/ΕΚ σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/28/ΕΚ σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, ΕΕ L 239 της 15.9.2015.

κίνησης, δηλαδή των εκπομπών GHG του κύκλου ζωής ανά μονάδα ενέργειας από τα καύσιμα και την ενέργεια που παρέχονται, κατά τουλάχιστον 6 % έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 σε σύγκριση με το βασικό πρότυπο καυσίμου για το 2010 της τάξης των 94,1 gCO₂eq/MJ⁴. Οι εκπομπές GHG λόγω ILUC δεν λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον ελάχιστο στόχο μείωσης κατά 6 %.

Δεδομένου ότι το 2017 είναι το πρώτο έτος αναφοράς και ότι η μεταφορά της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου καθυστέρησε σε πολλά κράτη μέλη, η παρούσα πρώτη έκθεση σχετικά με τον όγκο και την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής των τύπων καυσίμου και ενέργειας δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί. Συνολικά 22 κράτη μέλη, καθώς και η Ισλανδία και η Νορβηγία, υπέβαλαν αντίστοιχα στοιχεία στην κατάλληλη μορφή. Η Εσθονία, η Λιθουανία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία και η Ισπανία υπέβαλαν εκθέσεις σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων που διατίθενται στην αγορά από προμηθευτές καυσίμων αλλά όχι και για την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων αυτών⁵.

2.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και απόσταση από τον στόχο του 2020

Σύμφωνα με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν, η μέση ένταση των GHG των καυσίμων και της ενέργειας που παρασχέθηκε στα 22 κράτη μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις ήταν κατά 3,4 % χαμηλότερη από τη βάση αναφοράς του 2010. Αυτό αντιστοιχεί σε εξοικονόμηση 29 Mt ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂eq) το 2017.

Για να εξασφαλιστεί η επίτευξη του στόχου της ελάχιστης μείωσης κατά 6 % έως το 2020, η οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων ορίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν από τους προμηθευτές καυσίμων να συμμορφώνονται με έναν ενδιάμεσο στόχο μείωσης της τάξης του 4 % για το έτος 2017.

Με αυτό ως αναφορά για την αξιολόγηση της προόδου που επιτεύχθηκε, προκύπτει ότι το 2017 οι προμηθευτές καυσίμων της ΕΕ στα 22 κράτη μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις βρίσκονταν, κατά μέσο όρο, πίσω ως προς τον στόχο μείωσης της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων κίνησης κατά 6 % έως το 2020, σε σύγκριση με το 2010 (διάγραμμα 1). Πρέπει να σημειωθεί ότι το 2017 δεν αναφέρθηκαν μειώσεις των εκπομπών κατά το πρώτο στάδιο (UER)⁶. Οι μειώσεις αυτές αναμένεται να συμβάλουν στον στόχο μείωσης για το έτος 2020 για το οποίο πρέπει να αναφέρονται.

Η πρόοδος που επιτεύχθηκε από τους προμηθευτές καυσίμων ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των κρατών μελών. Σε 5 από τα 22 κράτη μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις, οι μειώσεις ήταν ίσες ή μεγαλύτερες του 4 %, ενώ η Σουηδία ήταν το μόνο κράτος μέλος που είχε ήδη υπερβεί τον στόχο μείωσης κατά 6 % για το 2020. Επομένως, σχεδόν όλα τα κράτη μέλη πρέπει να προχωρήσουν άμεσα σε περαιτέρω ενέργειες για να εξασφαλίσουν την επίτευξη του στόχου για το 2020.

Λαμβάνοντας υπόψη τις εκπομπές ILUC⁷, η μέση ένταση των εκπομπών GHG των καυσίμων που καταναλώθηκαν το 2017 ήταν κατά 2,3 % χαμηλότερη από αυτή του 2010. Αυτό αντιστοιχεί σε εξοικονόμηση περίπου 29 Mt ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂eq) το 2017. Οι εκπομπές

⁴ Οδηγία (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου, της 20ής Απριλίου 2015, για τον καθορισμό των μεθόδων υπολογισμού και των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ, ΕΕ L 107 της 25.4.2015.

⁵ Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρακολουθεί την ορθή και πλήρη μεταφορά της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου ώστε να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή της.

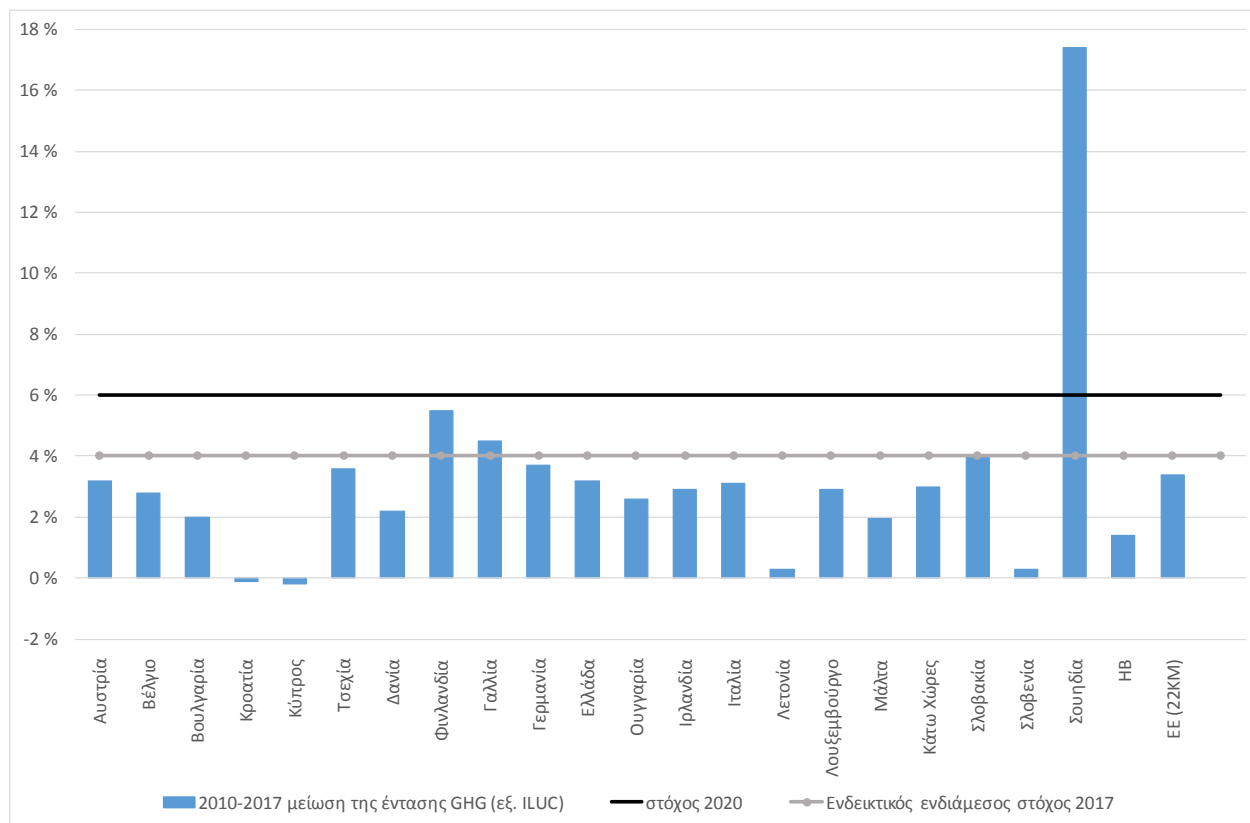
⁶ «εκπομπές κατά το πρώτο στάδιο»: κάθε εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου που πραγματοποιείται προτού η πρώτη ύλη εισέλθει στο διυλιστήριο ή στην εγκατάσταση επεξεργασίας όπου παρήχθη το καύσιμο.

⁷ Για τον υπολογισμό αυτόν ελήφθησαν υπόψη οι προσωρινές εκτιμώμενες εκπομπές λόγω έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης από τα βιοκαύσιμα, όπως παρατίθενται στο παράρτημα V της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων.

ILUC δεν λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον ελάχιστο στόχο μείωσης κατά 6 %.

Πηγή: EOX

Διάγραμμα 1: Μειώσεις της έντασης GHG των καυσίμων που επιτυγχάνονται από προμηθευτές καυσίμων της ΕΕ στα 22 κράτη μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις, 2010-2017



2.2. Εφοδιασμός καυσίμων

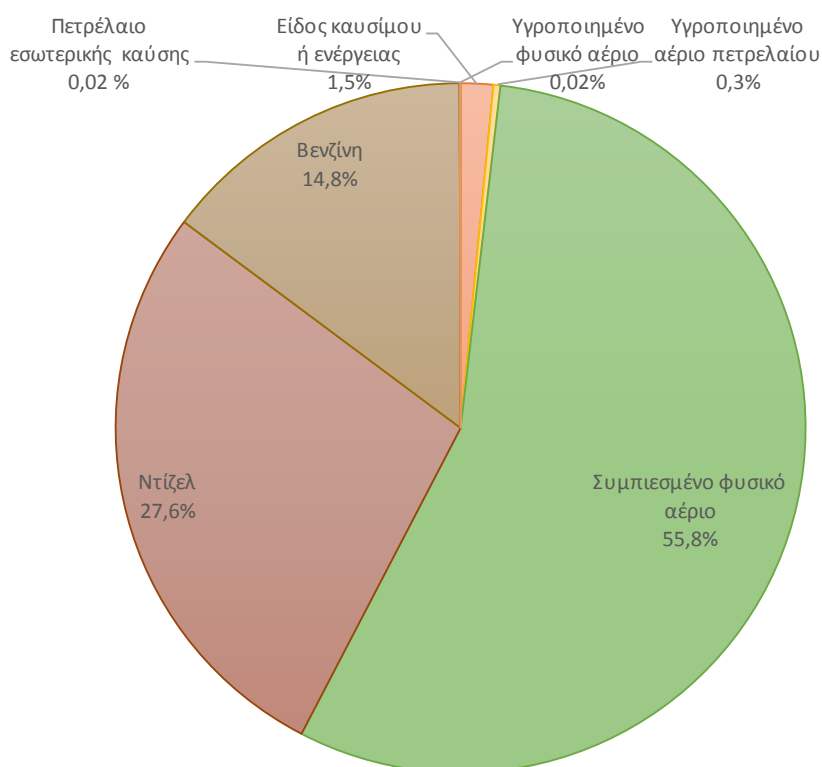
Στην παρούσα ενότητα παρέχονται τα στοιχεία που υπέβαλαν για πρώτη φορά τα 22 τα κράτη μέλη σχετικά με όλα τα ορυκτά καύσιμα, τα βιοκαύσιμα και τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης εντός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων για τις οδικές μεταφορές και για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα.

Η συνολική δηλωθείσα ποσότητα καυσίμων ανέρχεται σε 8 976 petajoules (PJ), εκ των οποίων το 95,5 % προερχόταν από ορυκτά καύσιμα, και το 4,5 % προερχόταν από βιοκαύσιμα. Το 2017 δεν αναφέρθηκαν μη ανανεώσιμα καύσιμα βιολογικής προέλευσης.

Στον εφοδιασμό με ορυκτά καύσιμα το 2017 κυριάρχησε το ντίζελ (55,8 %· 5 007 PJ), ακολουθούμενο από τη βενζίνη (27,6 %· 2 474 PJ) και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (14,8 %· 1 324 PJ). Το υγροποιημένο αέριο πετρελαίου και το συμπιεσμένο φυσικό αέριο είχαν συνολικό μερίδιο 1,8 % (167 PJ).

Πηγή: EOX

Διάγραμμα 2: Μερίδια στην προμήθεια ενέργειας από ορυκτά καύσιμα ανά τύπο καυσίμου το 2017 στα 22 κράτη μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις

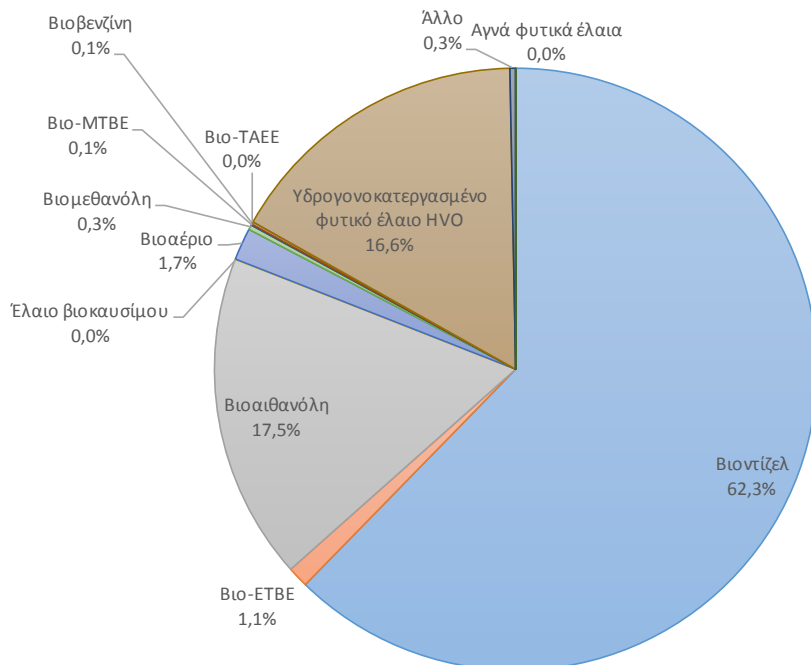


2.3. Κατανάλωση βιοκαυσίμων

Η κατανάλωση βιοκαυσίμων στα 22 κράτη μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις κυριαρχούσε το βιοντίζελ (μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων, FAME) (62,3 %· 267 PJ), ακολουθούμενο από τη βιοαιθανόλη (17,5 %· 75 PJ) και το υδρογονοκατεργασμένο φυτικό έλαιο (HVO· 16,6 %· 71 PJ). Ο βιο-αιθυλοτριτοβουτυλαιθέρας (βιο-ETBE) και το βιοαέριο αντιστοιχούν σχεδόν στο 3 % (12 PJ). Όλα τα άλλα βιοκαύσιμα αντιπροσώπευαν πολύ μικρότερο μερίδιο (περίπου 1 %). Λεπτομερείς πληροφορίες για όλα τα βιοκαύσιμα και τις διαδρομές διατίθενται στην τεχνική έκθεση του ΕΟΠ με τίτλο «Ποιότητα και ένταση των αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων μεταφορών στην ΕΕ το 2017».

Σημείωση: ETBE: αιθυλο-τρίτ. βουτυλικός αιθέρας· MTBE: μεθυλο-τρίτ. βουτυλικός-αιθέρας· TAEΕ: tert-αμυλοαιθυλαιθέρας

Διάγραμμα 3: Μερίδια στην προμήθεια ενέργειας από βιοκαύσιμα ανά τύπο καυσίμου το 2017 στα 22 κράτη μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις



2.4. Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας

Μόνο επτά κράτη μέλη ανέφεραν την ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνουν ηλεκτρικά οχήματα και μοτοσυκλέτες (συνολικά 1,2 PJ). Επειδή η υποβολή εκθέσεων από τους προμηθευτές καυσίμων είναι προαιρετική, η αναφερόμενη ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας ήταν χαμηλότερη από την πραγματικά αναλωθείσα ποσότητα το 2017.

3. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ ΓΙΑ ΤΟ 2017

Σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων, όλα τα κράτη μέλη, καθώς και η Ισλανδία, υπέβαλαν εκθέσεις σχετικά με τα εθνικά στοιχεία για την ποιότητα των καυσίμων για το έτος 2017.

Στην παρούσα ενότητα παρέχονται τα στοιχεία για τις πωλήσεις βενζίνης και ντίζελ, καθώς και για τα βιοσυστατικά που περιλαμβάνονται σε αυτά, για τις οδικές μεταφορές που αναφέρθηκαν από όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Εξαιρούνται άλλα ορυκτά καύσιμα, άλλα βιοκαύσιμα και καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, καθώς και καύσιμα που χρησιμοποιούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα.

3.1. Βενζίνη και ντίζελ και περιεκτικότητα βιοσυστατικών

Το ντίζελ εξακολουθεί να κυριαρχεί στις πωλήσεις καυσίμων στην ΕΕ: Το 72,3 % (270 668 εκατομμύρια λίτρα) των καυσίμων που πωλήθηκαν το 2017 ήταν ντίζελ και το 27,7 % βενζίνη (103 766 εκατομμύρια λίτρα). Οι πωλήσεις βενζίνης αυξήθηκαν το 2017 κατά 2,9 % σε σύγκριση με το 2016, ενώ οι πωλήσεις ντίζελ αυξήθηκαν κατά 5,2 %. Συνολικά, οι πωλήσεις καυσίμων βενζίνης

και ντίζελ αυξήθηκαν κατά 4,6 % σε σύγκριση με το 2016. Αυτό οφείλεται στην αυξημένη ζήτηση στον τομέα των μεταφορών, η οποία εξουδετέρωσε την αύξηση της αποτελεσματικότητας στον στόλο των οχημάτων.

Το μερίδιο του ντίζελ σε σύγκριση με τις πωλήσεις βενζίνης αυξήθηκε με την πάροδο των ετών, από το 55,6 % των συνολικών πωλήσεων το 2001 στο 72,3 % το 2017. Η αύξηση αυτή αντανάκλασε σε μεγάλο βαθμό την αυξανόμενη πετρελαιοποίηση του ευρωπαϊκού στόλου οχημάτων κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Ενώ οι πωλήσεις καυσίμων ντίζελ αυξήθηκαν κατά σχεδόν 9 % μεταξύ του 2007 και του 2017, οι πωλήσεις καυσίμων βενζίνης μειώθηκαν κατά 9 % κατά τη διάρκεια της ίδιας 10ετούς περιόδου.

Η κατανάλωση καυσίμου ντίζελ είναι σημαντική στα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 60 % των συνολικών πωλήσεων καυσίμων σε 23 κράτη μέλη (όλα εκτός από την Κύπρο, την Ελλάδα, τη Μάλτα και τις Κάτω Χώρες· η Ρουμανία δεν υπέβαλε πλήρη έκθεση για το 2017).

Το μεγαλύτερο μερίδιο των πωλήσεων βενζίνης το 2017 αποτελούσε η ποιότητα βενζίνης με αριθμό οκτανίων έρευνας (RON) 95, η οποία αντιστοιχούσε στο 85,7 % του συνόλου των πωλήσεων καυσίμων βενζίνης· το 8,3 % των πωλήσεων ήταν $95 \leq \text{RON} < 98$ · ενώ το 5,8 % ήταν $\text{RON} \geq 98$. Υπήρχε αμελητέο ποσοστό πωλήσεων $\text{RON} = 91$.

Όλα τα καύσιμα ντίζελ που πωλούνται στην ΕΕ διατίθενται στο εμπόριο ως ντίζελ που περιέχει βιοντίζελ, ενώ το 87,6 % της βενζίνης διατίθενται στο εμπόριο ως βενζίνη που περιέχει βιοαιθανόλη. Το 2017 το 71,9 % της βενζίνης που πωλήθηκε στην ΕΕ είχε περιεκτικότητα 5 % κατ' όγκο σε αιθανόλη, ενώ το 15,7 % είχε έως και 10 % περιεκτικότητα σε αιθανόλη. Από το πωληθέν ντίζελ, το 83,8 % περιείχε έως και 7 % FAME, ενώ το 16,2 % περιείχε περισσότερο.

3.2. Συμμόρφωση των πωληθέντων καυσίμων με τα όρια ποιότητας

Συνολικά, η ποιότητα των καυσίμων στην ΕΕ είναι υψηλή. Η Βουλγαρία, η Μάλτα και η Σουηδία επαλήθευσαν και ανέφεραν πλήρη συμμόρφωση τόσο για τη βενζίνη όσο και για το ντίζελ, ενώ εννέα κράτη μέλη επαλήθευσαν και ανέφεραν πλήρη συμμόρφωση για τη βενζίνη (Αυστρία, Βουλγαρία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Λιθουανία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Σλοβενία και Σουηδία) και επτά για το ντίζελ (Βουλγαρία, Κροατία, Κύπρος, Φινλανδία, Λετονία, Μάλτα και Σουηδία). Ένα κράτος μέλος (Βέλγιο) ανέφερε περισσότερες από 100 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης όσον αφορά τη βενζίνη το 2017.

Τα κράτη μέλη ανέφεραν συνολικά 496 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης όσον αφορά τη βενζίνη και 141 όσον αφορά το ντίζελ για το 2017. Όσον αφορά τη βενζίνη, οι συνηθέστερες παράμετροι που βρίσκονται εκτός των προδιαγραφών ήταν η τάση ατμών κατά τη θερινή περίοδο (σε 13 κράτη μέλη), ο αριθμός οκτανίων έρευνας RON (σε εννέα κράτη μέλη) και ο αριθμός οκτανίων κινητήρα MON (σε επτά κράτη μέλη). Όσον αφορά το ντίζελ, οι συνηθέστερες παράμετροι που δεν περιλαμβάνονται στις προδιαγραφές ήταν η περιεκτικότητα σε FAME (σε 12 κράτη μέλη) και η περιεκτικότητα σε θείο (σε έξι κράτη μέλη).

Όλα τα κράτη μέλη έχουν περιγράψει τα μέτρα που έλαβαν όταν εντοπίστηκαν μη συμμορφούμενα δείγματα. Τα μέτρα αυτά περιλάμβαναν την ενημέρωση των αρμόδιων αρχών, την έναρξη ερευνών, την επιβολή κυρώσεων και προστίμων και την εκ νέου δειγματοληψία. Σε έναν μικρό αριθμό υποθέσεων δεν ελήφθησαν μέτρα όταν διαπιστώθηκε ότι οι μη συμμορφούμενες παράμετροι ήταν πολύ κοντά στα όρια ανοχής.

Δεν ήταν συνεπώς απαραίτητο για την Επιτροπή να ξεκινήσει καμία νέα έρευνα στον εν λόγω τομέα.