



V Bruselu dne 31.10.2019
COM(2019) 561 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**Jakost benzinu a motorové nafty používaných v silniční dopravě v Evropské unii
(Zpráva za rok 2017)**

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Jakost benzínu a motorové nafty používaných v silniční dopravě v Evropské unii (Zpráva za rok 2017)

1. ÚVOD

Podle článku 7a směrnice 98/70/ES¹ o jakosti benzínu a motorové nafty (dále jen „směrnice o jakosti paliv“) a článku 5 směrnice Rady (EU) 2015/652, kterou se stanoví metody výpočtu a požadavky na podávání zpráv podle směrnice 98/70/ES², jsou členské státy povinny podávat každoročně informace o intenzitě skleníkových plynů z paliv a energie dodaných na jejich území. V návaznosti na použitelnost a provedení směrnice Rady (EU) 2015/652 je první vykazované období, na které se tato informační povinnost vztahuje, rok 2017.

Dále jsou podle čl. 8 odst. 3 směrnice 98/70/ES členské státy povinny předkládat každoročně informace o jakosti paliv za předchozí kalendářní rok.

Tato výroční zpráva shrnuje informace, jež členské státy na základě uvedených informačních povinností předložily. Vychází z údajů za rok 2017 předložených členskými státy Agentuře pro životní prostředí (EEA).

2. OBJEM A INTENZITA EMISÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ BĚHEM ŽIVOTNÍHO CYKLU RŮZNÝCH TYPŮ PALIVA NEBO ENERGIE

Článek 7a směrnice o jakosti paliv ve spojení se směrnicí Rady (EU) 2015/652 stanoví požadavky na podávání zpráv ohledně:

- celkového objemu každého typu paliva nebo energie dodaných za účelem použití v silniční dopravě a v nesilničních pojízdných strojích (včetně plavidel vnitrozemské plavby, pokud se neplaví po moři), zemědělských a lesnických traktorech a rekreačních plavidlech, pokud se neplaví po moři,
- emisí skleníkových plynů během životního cyklu na jednotku energie, včetně předběžných průměrných odhadovaných emisí z biopaliv vyplývajících z nepřímé změny ve využívání půdy³,
- vstupních surovin a způsobů výroby všech biopaliv dodávaných na území členských států.

Směrnice o jakosti paliv ukládá členským státům povinnost požadovat od dodavatelů, aby intenzitu emisí skleníkových plynů během životního cyklu paliv, tj. emise skleníkových plynů na jednotku energie získané z paliv a dodané energie během životního cyklu, do 31. prosince 2020 snížili ve srovnání se základní normou pro paliva z roku 2010 v hodnotě

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS (Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58).

² Směrnice Rady (EU) 2015/652 ze dne 20. dubna 2015, kterou se stanoví metody výpočtu a požadavky na podávání zpráv podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty (Úř. věst. L 107, 25.4.2015, s. 26).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1513 ze dne 9. září 2015, kterou se mění směrnice 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty a směrnice 2009/28/ES o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 239, 15.9.2015, s. 8).

94,1 gCO_{2eq}/MJ nejméně o 6 %⁴. Emise skleníkových plynů vyplývající z nepřímé změny ve využívání půdy se při posuzování splnění minimální cílové hodnoty 6 % nezapočítávají.

Vzhledem k tomu, že rok 2017 je prvním vykazovaným obdobím a provedení směrnice Rady (EU) 2015/652 ve vnitrostátním právu se v řadě členských států zpozdilo, není první zpráva o objemu a intenzitě emisí skleníkových plynů během životního cyklu různých typů paliva nebo energie zatím kompletní. Příslušné údaje v odpovídajícím formátu předložilo celkem 22 členských států, Island a Norsko. Estonsko, Litva, Polsko, Portugalsko, Rumunsko a Španělsko předložily zprávu o jakosti paliv uvedených na trh dodavateli, avšak nikoliv o intenzitě emisí skleníkových plynů z nich⁵.

2.1 Emise skleníkových plynů a plnění cíle na rok 2020

Podle poskytnutých údajů byla průměrná intenzita emisí skleníkových plynů z paliv a dodané energie v roce 2017 v 22 členských státech, které předložily zprávu, 3,4 % pod referenční hranici z roku 2010. To za rok 2017 odpovídá úspoře 29 Mt ekvivalentu oxidu uhličitého (CO_{2eq}).

Aby se zajistilo, že cíl snížit emise do roku 2020 o nejméně 6 % bude splněn, stanoví směrnice o jakosti paliv, že členské státy mohou od dodavatelů paliv požadovat, aby do roku 2017 splnily průběžný cíl odpovídající snížení o 4 %.

Použije-li se tato hodnota jako referenční k posouzení dosaženého pokroku, ukáže se, že dodavatelé paliv v 22 členských státech, které předložily zprávu, v roce 2017 za cílem snížit do roku 2020 intenzitu emisí skleníkových plynů z paliv oproti roku 2010 v průměru o 6 % zaostávali (viz graf č. 1). Je třeba poznamenat, že za rok 2017 nebylo nahlášeno žádné snížení emisí z těžby (UER)⁶. To se přitom má na celkovém snížení emisí do roku 2020 podílet a má být ve zprávě uvedeno.

Pokrok, jakého dodavatelé paliv dosáhli, se v jednotlivých členských státech značně liší. V pěti z 22 členských států, které předložily zprávu, byly emise sníženy o 4 nebo více procent, přičemž Švédsko jako jediné již překročilo hranici 6 % stanovenou na rok 2020. Téměř všechny členské státy tak musí urychleně jednat, aby se cíle do roku 2020 dosáhlo.

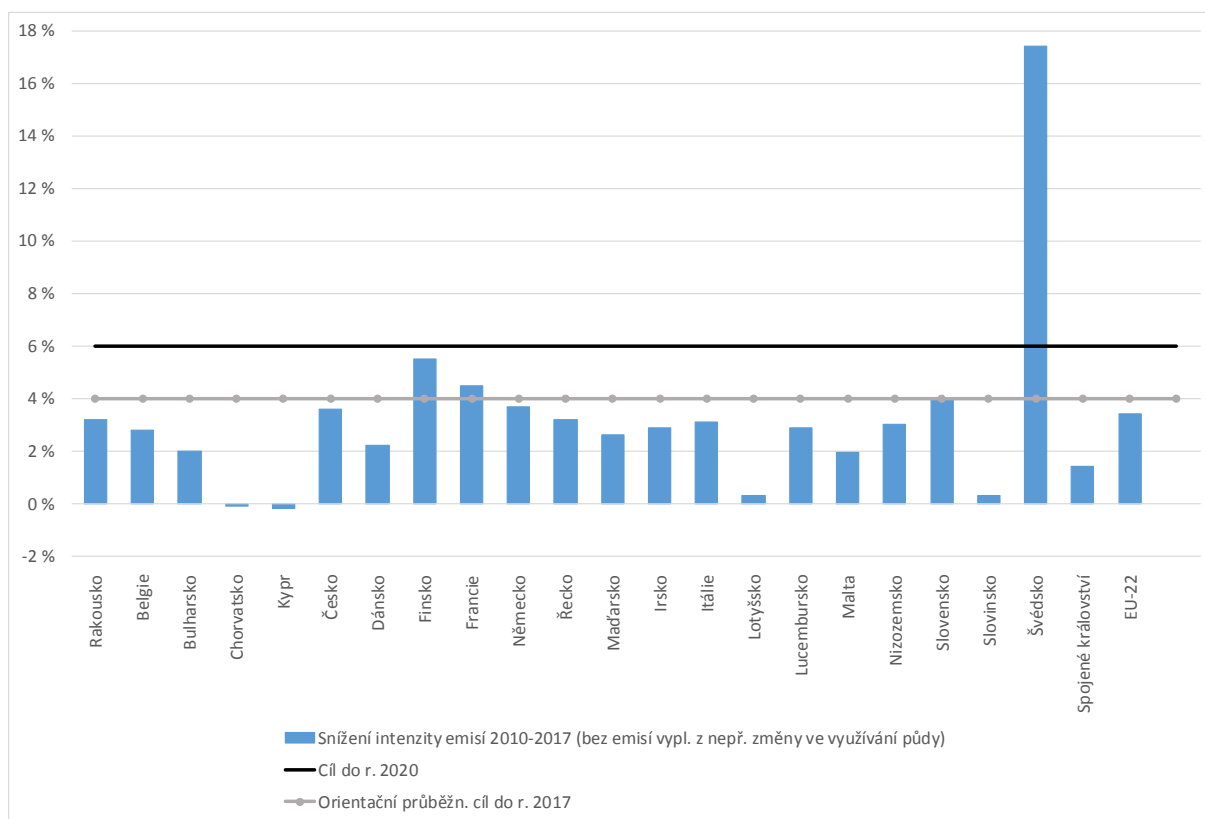
Započítají-li se emise skleníkových plynů vyplývající z nepřímé změny ve využívání půdy⁷, byla průměrná intenzita emisí skleníkových plynů z paliv spotřebovaných v roce 2017 o 2,3 % nižší než v roce 2010. To odpovídá úspoře v roce 2017 ve výši téměř 20 Mt CO_{2eq}. Emise vyplývající z nepřímé změny ve využívání půdy se však při posuzování splnění minimální cílové hodnoty 6 % nezapočítávají.

⁴ Směrnice Rady (EU) 2015/652 ze dne 20. dubna 2015, kterou se stanoví metody výpočtu a požadavky na podávání zpráv podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty (Úř. věst. L 107, 25.4.2015, s. 26).

⁵ Evropská komise dohlíží na to, aby byla směrnice Rady (EU) 2015/652 řádně a úplně provedena.

⁶ „Emisemi z těžby“ se rozumí veškeré emise skleníkových plynů, k nimž dojde předtím, než se začne daná surovina zpracovávat v rafinerii nebo zpracovatelském zařízení, kde se vyrábí palivo.

⁷ Do tohoto výpočtu byly zahrnuty předběžné odhadované emise z biopaliv vyplývající z nepřímé změny ve využívání půdy uvedené v příloze V směrnice o jakosti paliv.



Zdroj: EEA

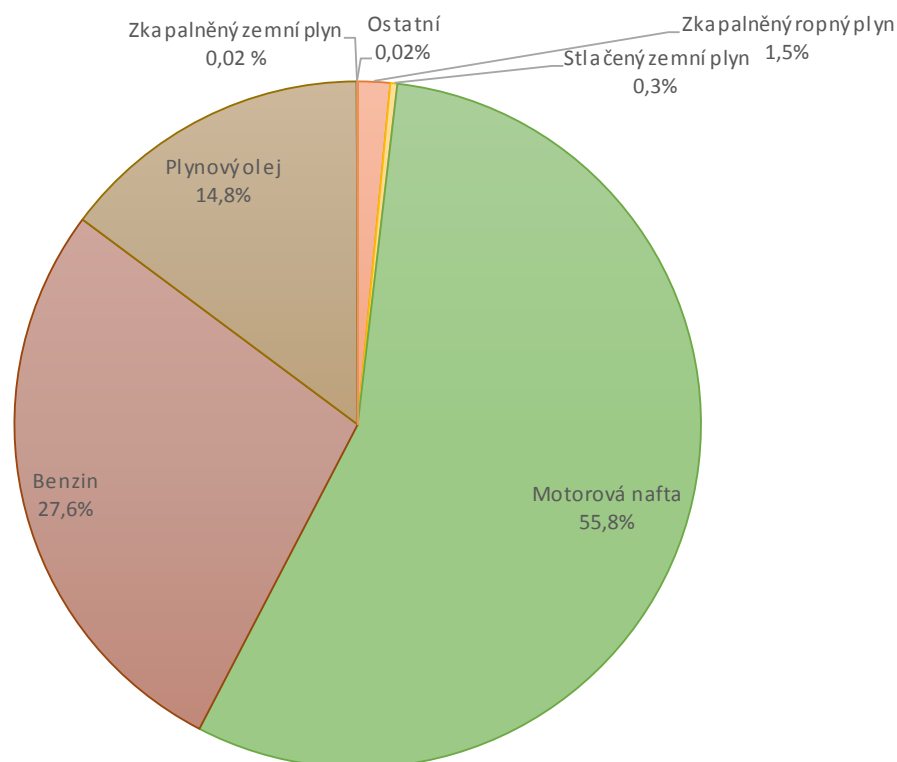
Graf č. 1: Omezení intenzity emisí skleníkových plynů z paliv dosažené dodavateli paliv v EU v 22 členských státech, které předložily zprávu, v letech 2010–2017

2.2 Dodávky paliv

V této části jsou uvedeny údaje poprvé předložené ve zprávách 22 členských států o veškerých fosilních palivech, biopalivech a palivech nebiologického původu používaných v silniční dopravě a v nesilničních pojízdných strojích, na něž se vztahuje směrnice o jakosti paliv.

Celkový objem dodaných paliv, který státy uvedly, činil 8 976 petajoulů (PJ). Z toho 95,5 % tvořila fosilní paliva a 4,5 % biopaliva. Žádná obnovitelná paliva nebiologického původu nebyla za rok 2017 nahlášena.

Dodávkám fosilních paliv v roce 2017 dominovala motorová nafta (55,8 %; 5 007 PJ), následuje benzin (27,6 %; 2 474 PJ) a plynový olej (14,8 %; 1 324 PJ). Celkový podíl zkapalněného ropného plynu a stlačeného zemního plynu tvořil 1,8 % (167 PJ).

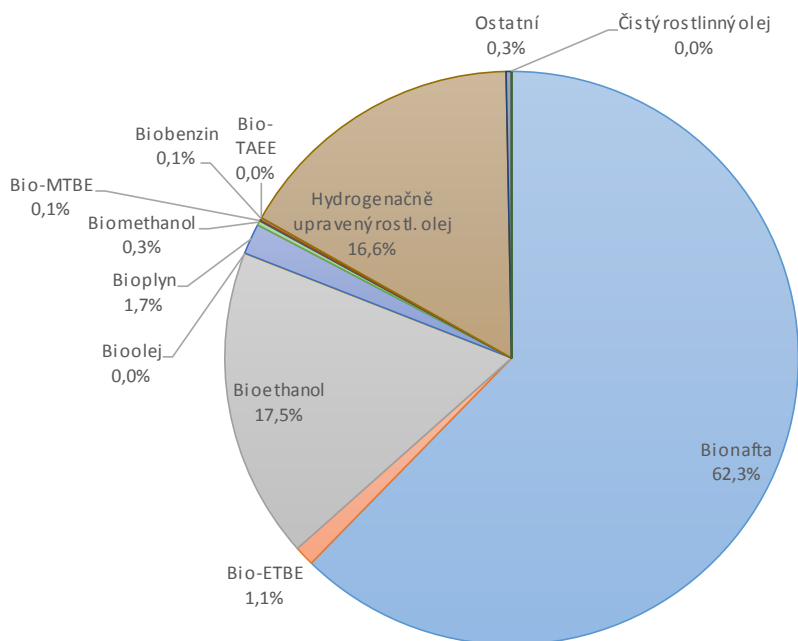


Zdroj: EEA

Graf č. 2: Dodávky fosilních paliv v roce 2017 v 22 členských státech, které předložily zprávu, podle typu paliva

2.3 Spotřeba biopaliv

Ve spotřebě biopaliv převládala v dotčených 22 členských státech bionafta (methylester mastné kyseliny, FAME) (62,3 %; 267 PJ), následoval bioethanol (17,5 %; 75 PJ) a hydrogenačně upravený rostlinný olej (16,1 %; 71 PJ). Bio *terc*-butyl(ethyl)ether (bio-ETBE) a bioplyn tvořily téměř 3 % (12 PJ). Všechna ostatní biopaliva byla zastoupena výrazně menší měrou (okolo 1 %). Podrobnosti o jednotlivých biopalivech a způsobech výroby lze nalézt v technické zprávě EEA o kvalitě paliv používaných v dopravě a intenzitě emisí z nich v EU v roce 2017.



Pozn.: ETBE: *terc*-butyl(ethyl)ether; MTBE: *terc*-butyl(methyl)ether; TAEE: *terc*-amyl-ethyl-ether.

Graf č. 3: Dodávky biopaliv v roce 2017 v 22 členských státech, které předložily zprávu, podle typu paliva

2.4 Spotřeba elektřiny

Údaje o spotřebě elektřiny elektrickými vozidly a motocykly poskytlo pouze sedm členských států (celkem 1,2 PJ). Jelikož předkládání těchto informací je pro dodavatele paliv dobrovolné, je uváděné množství spotřebované elektřiny za rok 2017 nižší než její skutečná spotřeba.

3. PŘEHLED ÚDAJŮ O JAKOSTI PALIV V EU ZA ROK 2017

Všechny členské státy, včetně Islandu, předložily v souladu s článkem 8 směrnice o jakosti paliv zprávu o jakosti paliv ve své zemi za rok 2017.

V této části jsou uvedeny údaje předložené všemi členskými státy EU o prodeji benzinu a motorové nafty, včetně biosložek v nich obsažených, používaných v silniční dopravě. Nezahrnuje ostatní fosilní paliva, ostatní biopaliva a paliva nebiologického původu ani paliva používaná v nesilničních pojízdných strojích.

3.1 Benzin, motorová nafta a biosložky

V prodeji paliv v EU nadále převládá motorová nafta: v roce 2017 tvořila 72,3 % (270 668 milionů litrů) z prodaného množství paliv, zatímco benzin tvořil 27,7 % (103 766 milionů litrů). Prodej benzinu v roce 2017 oproti roku 2016 vzrostl o 2,9 %, prodej motorové nafty stoupl o 5,2 %. Celkově prodej benzinu a motorové nafty oproti roku 2016 vzrostl o 4,6 %, což je důsledek zvýšené poptávky po přepravě, která převážila úspory dané vyšší efektivitou vozového parku.

Podíl prodeje motorové nafty ve srovnání s benzinem časem vzrostl z 55,6 % v roce 2001 na 72,3 % v roce 2017. To do značné míry odráží narůstající převahu naftových motorů ve vozovém parku v Evropě během tohoto období. Zatímco prodej motorové nafty mezi roky 2007 a 2017 stoupl o téměř 9 %, prodej benzinu za stejné desetileté období o 9% klesl.

Spotřeba motorové nafty je značná ve většině členských států EU – tvoří přes 60 % celkového prodeje paliv v 23 členských státech (všech kromě Kypru, Řecka, Maltý a Nizozemska; Rumunsko za rok 2017 nepodalo kompletní zprávu).

Většinu benzínu prodaného v roce 2017 tvořila paliva třídy benzínu s oktanovým číslem výzkumnou metodou (RON) 95 – jeho podíl na celkovém prodeji benzínu činil 85,7 %; 8,3 % prodeje bylo $95 \leq \text{RON} < 98$ a 5,8 % bylo $\text{RON} \geq 98$. Podíl $\text{RON} = 91$ na prodeji byl zanedbatelný.

Všechna motorová nafta v EU se prodává jako obsahující bionaftu, zatímco benzínu se jako obsahujícího bioethanol prodává 87,6 %. Celkem 71,9 % benzínu prodaného v EU v roce 2017 obsahovalo až 5 % objemových ethanolu a 15,7 % mělo až 10% obsah ethanolu. U motorové nafty obsahovalo až 7 % FAME 83,8 % prodaného množství a u 16,2 % byl obsah ještě vyšší.

3.2 Dodržování mezních hodnot jakosti paliv

Jakost paliv v EU je celkově vysoká. Mezní hodnoty byly plně dodrženy jak u benzínu, tak u motorové nafty v Bulharsku, na Maltě a ve Švédsku. Devět členských států ověřilo a uvedlo plně dodržené hodnoty u benzínu (Bulharsko, Maďarsko, Malta, Nizozemsko, Litva, Rakousko, Řecko, Slovinsko a Švédsko) a sedm u motorové nafty (Bulharsko, Finsko, Chorvatsko, Kypr, Lotyšsko, Malta a Švédsko). Jeden členský stát (Belgie) oznámil v roce 2017 více než 100 případů nedodržení mezních hodnot u benzínu.

Celkem členské státy za rok 2017 oznámily 496 případů nedodržení mezních hodnot u benzínu a 141 u nafty. U benzínu byly nejčastějšími parametry, které neodpovídaly daným specifikacím, tlak páry v letním období (ve třinácti členských státech), oktanové číslo výzkumnou metodou (RON) (v devíti členských státech) a oktanové číslo motorovou metodou (MON) (v sedmi členských státech). U nafty byly nejčastějšími parametry, které neodpovídaly daným specifikacím, obsah methylesterů mastných kyselin (FAME) (ve dvanácti členských státech) a obsah síry (v šesti členských státech).

Všechny členské státy popsaly opatření, jež byla v případě zjištění nevyhovujících vzorků přijata. Jednalo se o uvědomění příslušných orgánů, zahájení šetření, uložení pokut a penále a o opětovné odebrání vzorků. U malého počtu případů, kdy se nevyhovující parametry pohybovaly velmi blízko mezi tolerance, nebyla přijata žádná opatření.

Komise tedy v této oblasti nemusela zahajovat nové šetření.