



Bruselj, 31.10.2019
COM(2019) 561 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**Kakovost motornega bencina in dizelskega goriva, ki se uporabljata v cestnem prometu
v Evropski uniji
(leto poročanja 2017)**

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Kakovost motornega bencina in dizelskega goriva, ki se uporabljata v cestnem prometu v Evropski uniji (leto poročanja 2017)

1. UVOD

Države članice morajo v skladu s členom 7a Direktive 98/70/ES¹ o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva (v nadaljnjem besedilu: direktiva o kakovosti goriv) in členom 5 Direktive Sveta (EU) 2015/652 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES² letno poročati o intenzivnosti toplogrednih plinov goriv in energije, dobavljenih na njihovem ozemlju. Ta obveznost glede poročanja se prvič uporablja za leto poročanja 2017 po uporabi in prenosu Direktive Sveta (EU) 2015/652.

Poleg tega morajo države članice v skladu s členom 8(3) Direktive 98/70/ES sporočiti nacionalne podatke o kakovosti goriva za predhodno koledarsko leto.

V tem letnem poročilu so povzete informacije, ki so jih države članice predložile v zvezi z navedenimi zahtevami glede poročanja. Poročilo temelji na podatkih, ki so jih države članice predložile Evropski agenciji za okolje (EEA) za leto 2017.

2. KOLIČINE IN INTENZIVNOST TOPLOGREDNIH PLINOV V ŽIVLJENJSKEM CIKLU VRST GORIV IN ENERGIJE

Člen 7a direktive o kakovosti goriv v povezavi z Direktivo Sveta (EU) 2015/652 določa zahteve glede poročanja v zvezi s:

- celotno količino vsake vrste goriva ali energije, dobavljene za cestna vozila in necestno mobilno mehanizacijo (vključno s plovili za celinske plovne poti, ko niso na morju), kmetijske in gozdarske traktorje ter plovila za rekreacijo, ko niso na morju;
- emisijami toplogrednih plinov v življenjskem ciklu goriva na enoto energije, vključno z okvirnimi povprečnimi vrednostmi ocenjenih emisij iz biogoriv zaradi posredne spremembe rabe zemljišč³;
- surovinami in postopki proizvodnje biogoriv, uporabljenimi za vsako od biogoriv, dobavljenih na ozemljih držav članic.

Države članice morajo v skladu z direktivo o kakovosti goriv od dobaviteljev zahtevati, naj intenzivnost toplogrednih plinov v življenjskem ciklu goriv, namenjenih uporabi v prometu, tj. emisije toplogrednih plinov v življenjskem ciklu goriva na enoto energije iz dobavljenega goriva in energije, glede na izhodiščni standard za leto 2010, ki je 94,1 gCO_{2eq}/MJ⁴, do 31. decembra 2020 zmanjšajo za najmanj 6 %. Emisije toplogrednih plinov zaradi posredne

¹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 93/12/EGS (UL L 350, 28.12.1998).

² Direktiva Sveta (EU) 2015/652 z dne 20. aprila 2015 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva (UL L 107, 25.4.2015).

³ Direktiva (EU) 2015/1513 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. septembra 2015 o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 239, 15.9.2015).

⁴ Direktiva Sveta (EU) 2015/652 z dne 20. aprila 2015 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva (UL L 107, 25.4.2015).

spremembe rabe zemljišč se ne upoštevajo pri ocenjevanju skladnosti s ciljem najmanj 6-odstotnega zmanjšanja emisij.

Glede na to, da je leto 2017 prvo leto poročanja, številne države članice pa zamujajo s prenosom Direktive Sveta (EU) 2015/652 v nacionalno zakonodajo, to prvo poročilo o količinah in intenzivnosti toplogrednih plinov v življenjskem ciklu vrst goriv in energije še ni dokončano. Ustrezne podatke v ustrezni obliki je predložilo skupno 22 držav članic ter Islandija in Norveška. Estonija, Litva, Poljska, Portugalska, Romunija in Španija so predložile poročila o kakovosti goriv, ki so jih dobavitelji goriv dali na trg, ne pa tudi o njihovi intenzivnosti toplogrednih plinov⁵.

2.1 Emisije toplogrednih plinov in oddaljenost od cilja za leto 2020

V skladu s predloženimi podatki je bila leta 2017 povprečna intenzivnost toplogrednih plinov goriv in energije, dobavljenih v 22 državah članicah, ki so poročale, za 3,4 % manjša od izhodiščne vrednosti za leto 2010. To ustreza prihranku 29 Mt ekvivalenta ogljikovega dioksida (CO_{2eq}) leta 2017.

Da bi se zagotovila uresničitve cilja najmanj 6-odstotnega zmanjšanja do leta 2020, je v direktivi o kakovosti goriv navedeno, da lahko države članice od dobaviteljev goriv zahtevajo izpolnitev vmesnega cilja, tj. 4-odstotno zmanjšanje leta 2017.

Pri uporabi tega podatka kot reference za oceno doseženega napredka se pokaže, da so dobavitelji goriv v EU v 22 državah članicah, ki so poročale, leta 2017 v povprečju za svojim ciljem zmanjšanja intenzivnosti toplogrednih plinov goriv, namenjenih uporabi v prometu, zaostajali za 6 % do leta 2020 v primerjavi z letom 2010 (slika 1). Opozoriti je treba, da leta 2017 ni bilo sporočeno nobeno zmanjšanje primarnih emisij⁶. Za to zmanjšanje se pričakuje, da bo prispevalo k cilju zmanjšanja leta 2020, za katero ga bo treba sporočiti.

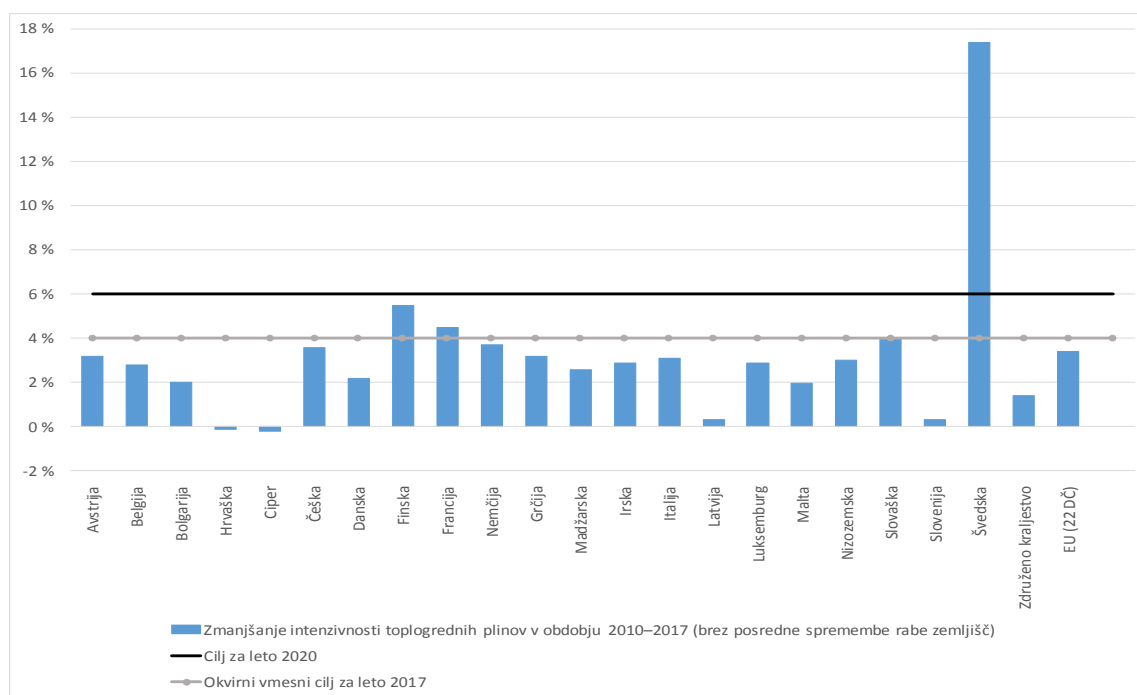
Napredek, ki so ga dosegli dobavitelji goriv, se v državah članicah močno razlikuje. V petih od 22 držav članic, ki so poročale, je bilo zmanjšanje 4-odstotno ali večje, pri čemer je Švedska edina država članica, ki je že presegla 6-odstotni cilj zmanjšanja za leto 2020. Zato morajo skoraj vse države članice hitro sprejeti nadaljnje ukrepe, da zagotovijo izpolnitev cilja za leto 2020.

Ob upoštevanju emisij zaradi posredne spremembe rabe zemljišč⁷ je bila povprečna intenzivnost toplogrednih plinov goriv, porabljenih leta 2017, za 2,3 % manjša kot leta 2010. To ustreza prihranku nekoliko manj kot 20 Mt CO_{2eq} leta 2017. Emisije zaradi posredne spremembe rabe zemljišč se ne upoštevajo pri ocenjevanju skladnosti s ciljem najmanj 6-odstotnega zmanjšanja emisij.

⁵ Evropska komisija spremlja pravilen in popoln prenos Direktive Sveta (EU) 2015/652, da se zagotovi njeno pravilno izvajanje.

⁶ „Primarne emisije“ pomeni vse emisije toplogrednih plinov, ki nastanejo pred dostavo surovin v rafinerijo ali predelovalni obrat, v katerem je bilo proizvedeno gorivo.

⁷ Pri tem izračunu so se upoštevale okvirne ocenjene emisije iz biogoriv zaradi posredne spremembe rabe zemljišč, kakor je navedeno v Prilogi V k direktivi o kakovosti goriv.



Vir: Evropska agencija za okolje.

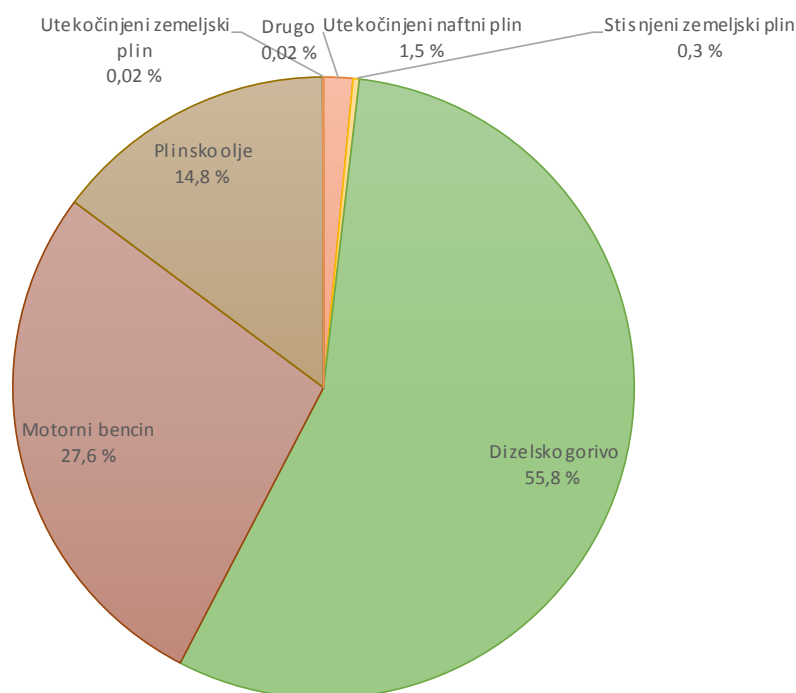
Slika 1: zmanjšanje intenzivnosti toplogrednih plinov goriv, ki so jo dobavitelji goriv v EU dosegli v 22 državah članicah, ki so poročale, 2010–2017

2.2 Dobava goriva

Ta oddelek zajema podatke, ki jih je 22 držav članic, ki so poročale, prvič predložilo o vseh fosilnih gorivih, biogorivih in gorivih nebiološkega izvora, ki spadajo na področje uporabe direktive o kakovosti goriv, za vozila v cestnem prometu in necestno mobilno mehanizacijo.

Skupna dobava goriva je po poročanju zajemala 8 976 petajoulov (PJ), od tega 95,5 % iz fosilnih goriv in 4,5 % iz biogoriv. Leta 2017 se ni poročalo o gorivu nebiološkega izvora iz obnovljivih virov.

Pri dobavi fosilnih goriv je leta 2017 prevladovalo dizelsko gorivo (55,8 %; 5 007 PJ), ki sta mu sledila motorni bencin (27,6 %; 2 474 PJ) in plinsko olje (14,8 %; 1 324 PJ). Skupni delež utekočinjenega naftnega plina in stisnjenega zemeljskega plina je znašal 1,8 % (167 PJ).

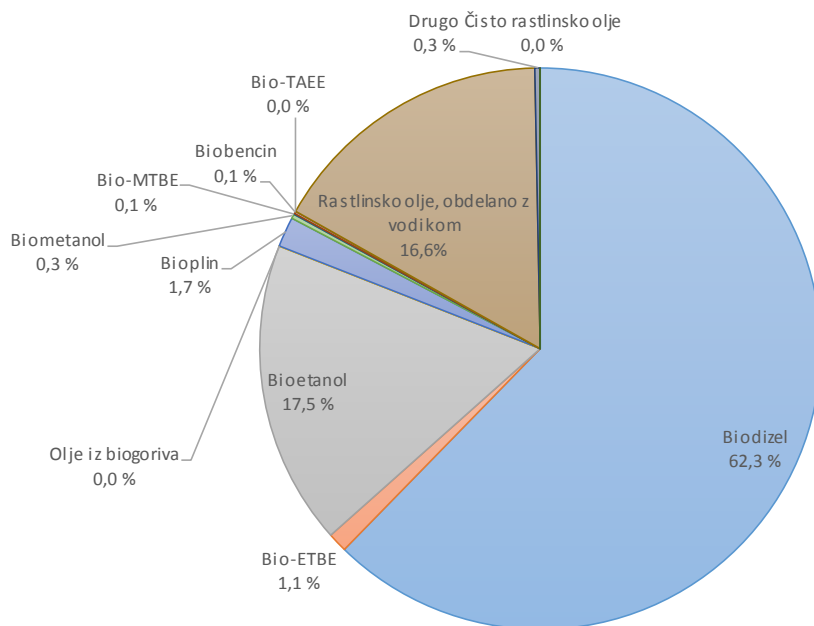


Vir: Evropska agencija za okolje.

Slika 2: deleži dobave energije iz fosilnih goriv glede na vrsto goriva v letu 2017 v 22 državah članicah, ki so poročale

2.3 Poraba biogoriva

V porabi biogoriv v 22 državah članicah, ki so poročale, je prevladoval biodizel (metil ester maščobnih kislin, FAME) (62,3 %; 267 PJ), ki sta mu sledila bioetanol (17,5 %; 75 PJ) in rastlinsko olje, obdelano z vodikom (HVO; 16,6 %; 71 PJ). Bio etil-terc-butyl eter (bio-ETBE) in bioplin predstavljata skoraj 3 % (12 PJ). Delež vseh ostalih biogoriv je bil precej manjši (približno 1 %). Podrobne informacije o vseh biogorivih in postopkih proizvodnje so na voljo v tehničnem poročilu Evropske agencije za okolje z naslovom „Quality and greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2017“ (Kakovost in intenzivnost toplogrednih plinov goriv, namenjenih uporabi v prometu, v EU v letu 2017).



Opomba: ETBE: etil-terc-butil eter, MTBE: metil-terc-butil eter, TAEE: terc-amil metil eter.

Slika 3: deleži dobave energije iz biogoriv glede na vrsto goriva v letu 2017 v 22 državah članicah, ki so poročale

2.4 Poraba električne energije

Le sedem držav članic je poročalo o električni energiji, ki so jo porabila električna vozila in motorna kolesa (skupaj 1,2 PJ). Ker dobaviteljem goriva o tem ni treba poročati, je bila sporočena količina električne energije manjša od količine, ki je bila dejansko porabljena leta 2017.

3. PREGLED PODATKOV O KAKOVOSTI GORIV V EU ZA LETO 2017

Vse države članice in Islandija so predložile poročila o nacionalnih podatkih o kakovosti goriv za leto 2017 v skladu s členom 8 direktive o kakovosti goriv.

Ta oddelek zajema podatke za prodajo motornega bencina in dizelskega goriva ter biokomponent, ki jih vključujeta, za cestni promet, ki so jih sporočile vse države članice EU. Ne vključuje podatkov za druga fosilna goriva, druga biogoriva in goriva nebiološkega izvora ter goriva, ki se uporabljajo za necestno mobilno mehanizacijo.

3.1 Motorni bencin in dizelsko gorivo ter vsebnost biokomponent

Dizelsko gorivo še naprej prevladuje pri prodaji goriv v EU: 72,3 % (270 668 milijonov litrov) goriva, prodanega leta 2017, je bilo dizelskega, 27,7 % (103 766 milijonov litrov) pa bencinskega. Prodaja motornega bencina se je v letu 2017 povečala za 2,9 % v primerjavi z letom 2016, prodaja dizelskega goriva pa se je povečala za 5,2 %. Na splošno se je prodaja motornega bencina in dizelskega goriva povečala za 4,6 % v primerjavi z letom 2016. Razlog za to je povečano povpraševanje po prevoznih storitvah, ki je izničilo večjo učinkovitost voznega parka.

Prodajni delež dizelskih goriv v primerjavi s prodajo motornega bencina se je z leti povečal, saj se je s 55,6 % skupne prodaje leta 2001 povečal na 72,3 % leta 2017. To se v velikem obsegu odraža na povečanju števila dizelskih vozil v Evropi v tem obdobju. Prodaja dizelskih goriv se je v obdobju 2007–2017 povečala za skoraj 9 %, prodaja bencinskih goriv pa se je v istem desetletnem obdobju zmanjšala za 9 %.

Poraba dizelskega goriva je velika v večini držav članic EU, saj predstavlja več kot 60 % skupne prodaje goriv v 23 državah članicah (vseh razen Cipra, Grčije, Malte in Nizozemske; Romunija ni predložila popolnega poročila za leto 2017).

Kar zadeva prodajo motornega bencina, je v letu 2017 prevladoval motorni bencin z raziskovalnim oktanskim številom (RON) 95, ki je predstavljal 85,7 % celotne prodaje motornega bencina, motorni bencin z RON 95 ali več in pod 98 je predstavljal 8,3 %, tisti z RON 98 ali več pa 5,8 % prodanega motornega bencina. Količina prodanega motornega bencina z RON 91 je bila zanemarljiva.

Vsa dizelska goriva, ki se prodajajo v EU, se tržijo kot goriva, ki vsebujejo biodizel, 87,6 % motornega bencina pa se trži kot motorni bencin, ki vsebuje bioetanol. Pri 71,9 % motornega bencina, prodanega v EU v letu 2017, je bil volumenski delež etanola do 5-odstoten, pri 15,7 % pa do 10-odstoten. Pri 83,8 % prodanega dizelskega goriva je bila vsebnost metil estrov maščobnih kislin (FAME) do 7-odstotna, pri 16,2 % pa višja.

3.2 Skladnost prodanih goriv z mejnimi vrednostmi za kakovost

Na splošno je kakovost goriv v EU visoka. Bolgarija, Malta in Švedska so preverile in sporočile popolno skladnost za bencinska in dizelska goriva, devet držav članic pa je preverilo in sporočilo popolno skladnost za motorni bencin (Avstrija, Bolgarija, Grčija, Madžarska, Litva, Malta, Nizozemska, Slovenija in Švedska), sedem pa za dizelsko gorivo (Bolgarija, Hrvaška, Ciper, Finska, Latvija, Malta in Švedska). Ena država članica (Belgija) je za leto 2017 poročala o več kot 100 primerih neskladnosti za motorni bencin.

Skupno so države članice za leto 2017 poročale o 496 primerih neskladnosti za motorni bencin in 141 primerih neskladnosti za dizel. Pri motornem bencinu so bili parametri, ki so bili najpogostejše neskladni z zahtevami, parni tlak v poletnem obdobju (v 13 državah članicah), raziskovalno oktansko število (RON) (v devetih državah članicah) in motorno oktansko število (MON) (v sedmih državah članicah). Pri dizelskem gorivu sta bila parametra, ki sta bila najpogostejše neskladna z zahtevami, vsebnost metil estrov maščobnih kislin (FAME) (v 12 državah članicah) in vsebnost žvepla (v šestih državah članicah).

Vse države članice so opisale ukrepe, sprejete v primeru odkritja neskladnih vzorcev. Med njimi so bili obveščanje pristojnih organov, začenjanje preiskav, naložitev sankcij in kazni ter ponovno vzorčenje. V majhnem številu primerov države članice niso ukrepale, če so bili neskladni parametri zelo blizu mejnim vrednostim odstopanja.

Zato ni bilo potrebno, da bi Komisija začela kakršno koli novo preiskavo na tem področju.