



Bruxelles, 31.10.2019
COM(2019) 561 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Calitatea benzinei și a motorinei utilizate în transportul rutier în Uniunea Europeană

(Anul de raportare 2017)

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Calitatea benzinei și a motorinei utilizate în transportul rutier în Uniunea Europeană (Anul de raportare 2017)

1. INTRODUCERE

În temeiul articolului 7a din Directiva 98/70/CE¹ privind calitatea benzinei și a motorinei (denumită în continuare „Directiva privind calitatea carburanților”) și al articolului 5 din Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului de stabilire a metodelor de calcul și a cerințelor de raportare în temeiul Directivei 98/70/CE², statele membre au obligația de a raporta anual intensitatea gazelor cu efect de seră (GES) generate de carburanții și de energia furnizate pe teritoriul lor. Această obligație de raportare se aplică pentru prima dată pentru anul de raportare 2017, în urma aplicării și a transpunerii Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului.

În plus, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Directiva 98/70/CE, statele membre au obligația de a prezenta un raport conținând informații privind calitatea carburanților la nivel național pentru anul calendaristic precedent.

Prezentul raport anual rezumă informațiile furnizate de statele membre în legătură cu cerințele de raportare menționate mai sus. Acesta se bazează pe datele transmise de statele membre Agenției Europene de Mediu (AEM) pentru anul 2017.

2. VOLUMELE ȘI INTENSITATEA GAZELOR CU EFECT DE SERĂ GENERATE PE DURATA CICLULUI DE VIAȚĂ DE TIPURILE DE CARBURANT ȘI DE ENERGIE

Articolul 7a din Directiva privind calitatea carburanților, coroborat cu Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului, stabilește cerințe de raportare cu privire la următoarele:

- volumul total al fiecărui tip de carburant sau de energie furnizat pentru transportul rutier și utilajele mobile nerutiere (inclusiv navele de navigație interioară atunci când nu se află pe mare), pentru tractoarele agricole și forestiere, precum și pentru ambarcațiunile de agrement atunci când nu se află pe mare;
- emisiile de gaze cu efect de seră pe durata ciclului de viață pe unitate de energie, inclusiv valorile medii provizorii ale emisiilor estimate legate de schimbarea indirectă a utilizării terenurilor (ILUC) generate de biocarburanți³;
- materia primă și filiera de producție a biocarburanților utilizați pentru fiecare dintre biocarburanții furnizați pe teritoriul statelor membre.

Directiva privind calitatea carburanților obligă statele membre să le impună furnizorilor de carburanți să reducă intensitatea gazelor cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață de carburanții destinați transporturilor, și anume emisiile de gaze cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață, per unitate de energie, de către carburanții și energia furnizate, cu până la 6 % până la 31 decembrie 2020, comparativ cu standardul de carburant de referință

¹ Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului, JO L 350, 28.12.1998.

² Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului din 20 aprilie 2015 de stabilire a metodelor de calcul și a cerințelor de raportare în temeiul Directivei 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind calitatea benzinei și a motorinei, JO L 107, 25.4.2015.

³ Directiva (UE) 2015/1513 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 de modificare a Directivei 98/70/CE privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 2009/28/CE privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, JO L 239, 15.9.2015.

pentru 2010 de 94,1 g CO₂eq/MJ⁴. Emisiile de GES legate de ILUC nu sunt luate în considerare la evaluarea respectării obiectivului de reducere cu cel puțin 6 %.

Având în vedere că 2017 este primul an de raportare, iar transpunerea Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului a fost amânată în multe state membre, acest prim raport privind volumele și intensitatea gazelor cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață de tipurile de carburant și de energie nu este complet deocamdată. Un număr total de 22 de state membre, precum și Islanda și Norvegia au furnizat datele corespunzătoare în formatul adecvat. Estonia, Lituania, Polonia, Portugalia, România și Spania au prezentat rapoarte privind calitatea carburanților introduși pe piață de către furnizorii de carburanți, dar nu și privind intensitatea gazelor cu efect de seră⁵.

2.1 Emisiile de gaze cu efect de seră și ecartul față de obiectivul din 2020

Conform datelor furnizate, intensitatea medie a gazelor cu efect de seră (GES) generate de carburanții și de energia furnizate în cele 22 de state membre raportoare a fost în 2017 cu 3,4 % mai mică decât nivelul de referință din 2010. Aceasta corespunde unei economii de 29 Mt echivalent dioxid de carbon (CO₂eq) în anul 2017.

Pentru a asigura îndeplinirea obiectivului de reducere cu cel puțin 6 % până în 2020, Directiva privind calitatea carburanților specifică faptul că statele membre le pot solicita furnizorilor de carburanți să respecte un obiectiv de reducere intermediar de 4 % pentru anul 2017.

Utilizarea acestei valori ca referință pentru evaluarea progreselor înregistrate indică faptul că, în 2017, furnizorii europeni de carburanți din cele 22 de state membre raportoare au fost, în medie, în urmă față de obiectivul de a reduce intensitatea gazelor cu efect de seră generate de carburanții pentru transporturi cu 6 % până în 2020, comparativ cu anul 2010 (figura 1). Trebuie menționat faptul că, în 2017, nu s-au raportat reduceri de emisii generate în amonte (UER)⁶. Se preconizează că acestea vor contribui la îndeplinirea obiectivului de reducere în anul 2020, an pentru care trebuie să fie raportate.

Progresele realizate de furnizorii de carburanți variază foarte mult de la un stat membru la altul. În 5 din cele 22 de state membre raportoare, reducerile au fost de cel puțin 4 %, Suedia fiind singurul stat membru care a depășit obiectivul de reducere cu 6 % pentru 2020. Prin urmare, aproape toate statele membre trebuie să ia rapid măsuri suplimentare pentru a se asigura că obiectivul pentru 2020 este îndeplinit.

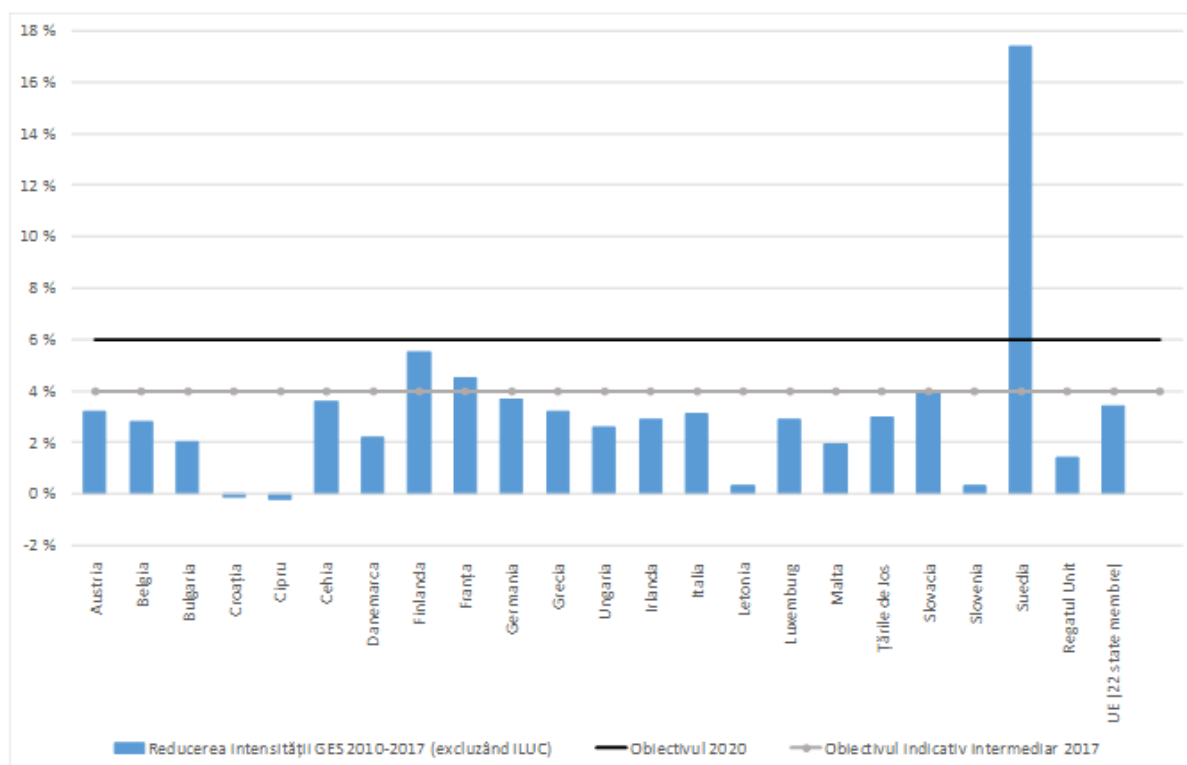
Ținând seama de emisiile cauzate de ILUC⁷, intensitatea medie a gazelor cu efect de seră generate de carburanții consumați în 2017 a fost cu 2,3 % mai scăzută decât în 2010. Aceasta corespunde unei economii care reprezintă puțin sub 20 Mt CO₂eq în anul 2017. Emisiile cauzate de ILUC nu sunt luate în considerare la evaluarea îndeplinirii obiectivului de reducere cu cel puțin 6 %.

⁴ Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului din 20 aprilie 2015 de stabilire a metodelor de calcul și a cerințelor de raportare în temeiul Directivei 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind calitatea benzinei și a motorinei, JO L 107, 25.4.2015.

⁵ Comisia Europeană monitorizează transpunerea corectă și completă a Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului pentru a asigura punerea în aplicare corectă a acesteia.

⁶ „emisii generate în amonte” înseamnă toate emisiile de gaze cu efect de seră care sunt generate înainte ca materiile prime să ajungă la o rafinărie sau la o instalație de prelucrare unde se produce carburantul.

⁷ Pentru acest calcul, emisiile estimate provizorii legate de schimbarea indirectă a utilizării terenurilor generate de biocarburanți au fost luate în considerare în conformitate cu anexa V la Directiva privind calitatea carburanților.



Sursă: SEE

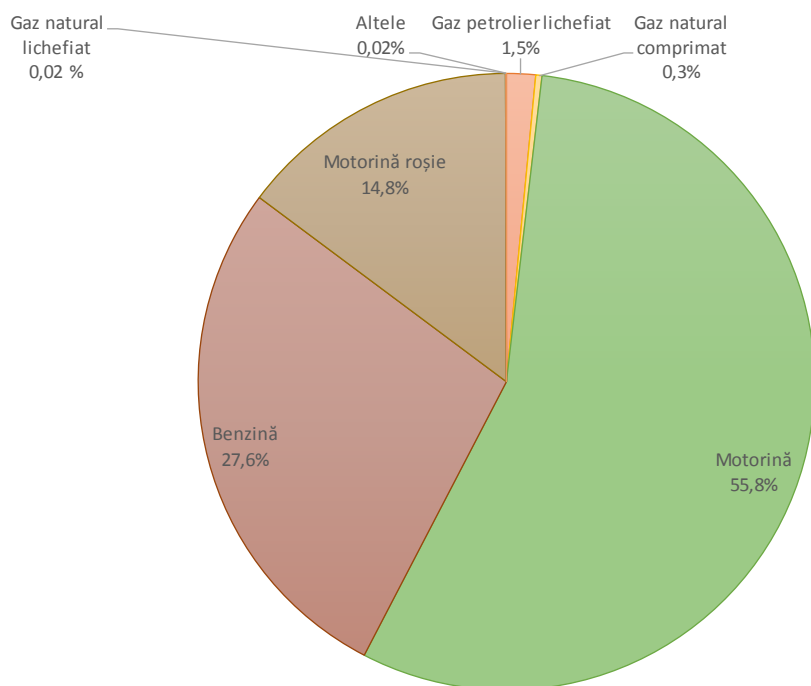
Figura 1: Reduceri ale intensității gazelor cu efect de seră aferente carburanților, realizate de furnizorii de carburanți din UE în cele 22 de state membre raportoare, 2010-2017

2.2 Aprovizionarea cu carburant

Prezenta secțiune furnizează datele transmise pentru prima dată de către 22 de state membre care au prezentat rapoarte cu privire la toți combustibilii fosili, biocarburanții și combustibilii de origine nebiologică ce intră în domeniul de aplicare al Directivei privind calitatea carburanților utilizați pentru transportul rutier și pentru utilajele mobile nerutiere.

Cantitatea totală de carburant raportată era de 8 976 de petajouli (PJ), din care 95,5 % proveneau din combustibili fosili, iar 4,5 % din biocarburanți. În 2017 nu s-a raportat niciun fel de combustibil de origine nebiologică obținut din surse regenerabile.

Aprovizionarea cu combustibili fosili a fost dominată în 2017 de motorină (55,8 %; 5 007 PJ), urmată de benzină (27,6 %; 2 474 PJ) și motorină roșie (14,8 %; 1 324 PJ). Gazul petrolier lichefiat și gazul natural comprimat au avut o cotă totală de 1,8 % (167 PJ).

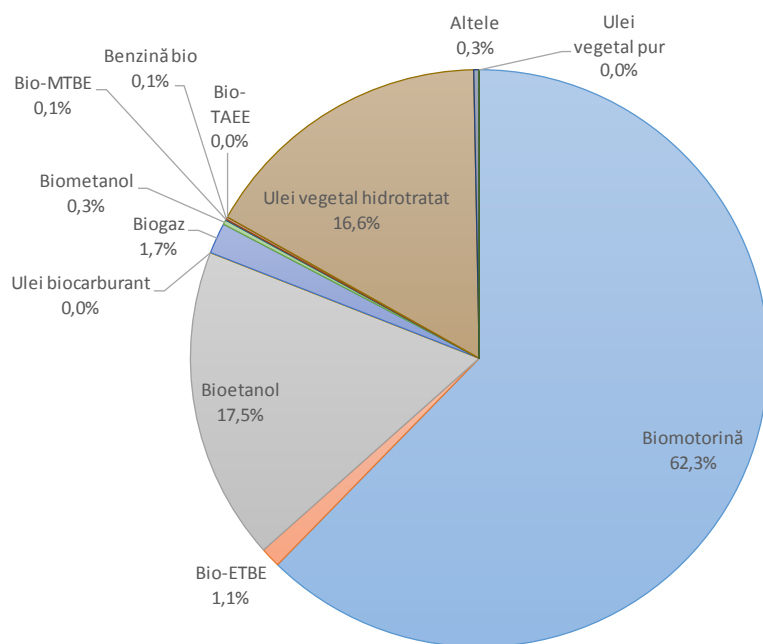


Sursă: SEE

Figura 2: Cotele de aprovizionare cu energie pe bază de combustibili fosili pentru fiecare tip de carburant în 2017 în cele 22 de state membre raportoare

2.3 Consumul de biocarburanți

Consumul de biocarburanți în cele 22 de state membre raportoare a fost dominat de biomotorină (esteri metilici ai acizilor grași, EMAG) (62,3 %; 267 PJ), urmată de bioetanol (17,5 %; 75 PJ) și de uleiul vegetal hidrotratat (HVO; 16,6 %; 71 PJ). Bio-ETBE (etil-terț-butil-eter produs pe bază de bioetanol) și biogazul reprezintă aproape 3 % (12 PJ). Toți ceilalți biocarburanți au reprezentat o cotă mult mai mică (aproximativ 1 %). Informații detaliate despre toți biocarburanții și filierele pot fi găsite în Raportul tehnic al AEM privind calitatea și intensitățile gazelor cu efect de seră ale carburanților destinați transporturilor în UE în 2017.



Notă: ETBE: etil-terț-butil-eter; MTBE: metil-terț-butil-eter; TAEE: terț-amil-etil-eter.

Figura 3: Cotele de aprovizionare cu energie pe bază de biocarbanți pentru fiecare tip de carburant în 2017 în cele 22 de state membre raportoare

2.4 Consumul de energie electrică

Numai șapte state membre au raportat energia electrică consumată de vehiculele electrice și de motocicletele (1,2 PJ în total). Întrucât această raportare de către furnizorii de carburanți este pe bază de voluntariat, cantitatea raportată de energie electrică a fost mai mică decât cantitatea efectiv consumată în 2017.

3. PREZENTARE GENERALĂ A DATELOR PRIVIND CALITATEA CARBURANȚILOR DIN UE ÎN 2017

În conformitate cu articolul 8 din Directiva privind calitatea carburanților, toate statele membre, precum și Islanda au prezentat rapoarte cu privire la datele naționale referitoare la calitatea carburanților pentru anul 2017.

În prezenta secțiune sunt furnizate date referitoare la vânzările de benzină și motorină, precum și la biocomponentele acestora, pentru transportul rutier, conform raportărilor primite de la toate statele membre ale UE. Sunt excluși alți combustibili fosili, alți biocarbanți și combustibilii de origine nebiologică, precum și carburanții utilizați pentru utilajele mobile nerutiere.

3.1 Benzina, motorina și conținutul de biocomponente al acestora

Motorina continuă să domine vânzările de carburanți în UE: motorina a reprezentat 72,3 % din vânzări (270 668 milioane de litri) în 2017, iar benzina 27,7 % (103 766 milioane de litri). Vânzările de benzină au crescut cu 2,9 % în 2017 în comparație cu 2016, iar vânzările de motorină au crescut cu 5,2 %. În ansamblu, vânzările de benzină și de motorină au crescut cu

4,6 % comparativ cu 2016, ca urmare a unei creșteri a cererii de transport care a depășit avantajele câștigate de pe urma eficienței în ceea ce privește parcul de vehicule.

Ponderea motorinei în raport cu vânzările de benzină a crescut de-a lungul anilor, de la 55,6 % din totalul vânzărilor în 2001 la 72,3 % în 2017. Aceasta reflectă într-o mare măsură tendința crescândă de trecere la motorină a parcului de vehicule al Europei în această perioadă. Deși vânzările de motorină au crescut cu aproape 9 % între 2007 și 2017, vânzările de carburanți pe bază de benzină au scăzut cu 9 % în aceeași perioadă de 10 ani.

Consumul de motorină este semnificativ în majoritatea statelor membre ale UE, reprezentând peste 60 % din totalul vânzărilor de carburanți în 23 de state membre (toate, cu excepția Ciprului, a Greciei, a Maltei și a Țărilor de Jos; România nu a prezentat un raport complet pentru anul 2017).

Majoritatea vânzărilor de benzină în 2017 au fost vânzări ale sortimentului de benzină 95 COR (cifra octanică de cercetare), care au reprezentat 85,7 % din totalul vânzărilor de benzină; sortimentul $95 \leq \text{COR} < 98$ a reprezentat 8,3 % din vânzări, iar sortimentul $\text{COR} \geq 98$ a reprezentat 5,8 % din vânzări. Procentul din vânzări corespunzător sortimentului $\text{COR} = 91$ a fost nesemnificativ.

Aproape toate tipurile de motorină vândute în UE conțin biomotorină, iar 87,6 % din benzina vândută conține bioetanol. Din benzina vândută în UE în 2017, 71,9 % a avut un conținut de etanol de până la 5 % în volum, iar 15,7 % – un conținut de etanol de până la 10 %. În cazul motorinei vândute, 83,8 % a conținut până la 7 % esteri metilici ai acizilor grași și 16,2 % a avut un conținut mai ridicat.

3.2 Conformitatea carburanților vânduți cu limitele în materie de calitate

În general, calitatea carburanților în UE este ridicată. Bulgaria, Malta și Suedia au raportat, în urma verificărilor, respectarea deplină a normelor atât pentru benzină, cât și pentru motorină, iar nouă state membre au raportat, în urma verificărilor, respectarea deplină a normelor pentru benzină (Austria, Bulgaria, Grecia, Ungaria, Lituania, Malta, Țările de Jos, Slovenia și Suedia) și șapte state membre – pentru motorină (Bulgaria, Croația, Cipru, Finlanda, Letonia, Malta și Suedia). Un stat membru (Belgia) a raportat peste 100 de neconformități pentru benzină în 2017.

Statele membre au raportat pentru anul 2017 un număr total de 496 de cazuri de neconformitate pentru benzină și 141 pentru motorină. În ceea ce privește benzina, parametrii care nu au respectat cel mai des specificațiile au fost presiunea vaporilor în perioada verii (în 13 state membre), cifra octanică de cercetare (COR) (în nouă state membre) și cifra octanică „motor” (MON) (în șapte state membre). În ceea ce privește motorina, parametrii care nu au respectat cel mai des specificațiile au fost conținutul de esteri metilici ai acizilor grași (EMAG) (în 12 state membre) și conținutul de sulf (în șase state membre).

Toate statele membre au descris acțiunile întreprinse atunci când probele prelevate s-au dovedit a fi neconforme. Acestea au inclus informarea autorităților competente, inițierea de investigații, aplicarea de sancțiuni și amenzi și prelevarea de noi probe. Într-un număr redus de cazuri, în care s-a constatat că parametrii neconformi erau foarte aproape de limitele de toleranță, nu s-a întreprins nicio acțiune.

Prin urmare, Comisia nu a fost nevoită să lanseze noi investigații în acest domeniu.