



Bruxelles, 31.10.2019.
COM(2019) 561 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**Kakvoća benzinskih i dizelskih goriva koja se upotrebljavaju za cestovni prijevoz u
Europskoj uniji
(Godina izvješćivanja 2017.)**

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Kakvoća benzinskih i dizelskih goriva koja se upotrebljavaju za cestovni prijevoz u Europskoj uniji (Godina izvješćivanja 2017.)

1. UVOD

U skladu s člankom 7.a Direktive 98/70/EZ¹ o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva (dalje u tekstu „Direktiva o kakvoći goriva“) i člankom 5. Direktive Vijeća (EU) 2015/652 o utvrđivanju metoda izračuna i zahtjeva u vezi s izvješćivanjem u skladu s Direktivom 98/70/EZ², države članice dužne su na godišnjoj razini izvješćivati o intenzitetu stakleničkih plinova iz goriva i opskrbi energijom na svojim državnim područjima. Ta obveza izvješćivanja primjenjuje se prvi put za godinu izvješćivanja 2017. na temelju primjene i prenošenja Direktive Vijeća (EU) 2015/652.

Nadalje, u skladu s člankom 8. stavkom 3. Direktive 98/70/EZ države članice dužne su podnijeti izvješće s nacionalnim podacima o kakvoći goriva za prethodnu kalendarsku godinu.

U godišnjem izvješću navode se sažete informacije koje su dostavile države članice o prethodno navedenim zahtjevima u vezi s izvješćivanjem. Izvješće se temelji na podacima za 2017. koje su države članice dostavile Europskoj agenciji za okoliš.

2. KOLIČINE I INTENZITET STAKLENIČKIH PLINOVA U ŽIVOTNOM VIJEKU PREMA VRSTI GORIVA I ENERGENTA

Člankom 7.a Direktive o kakvoći goriva, a u vezi s Direktivom Vijeća (EU) 2015/652, utvrđuju se zahtjevi za izvješćivanje koji se odnose na sljedeće:

- ukupnu količinu svake isporučene vrste goriva ili energenta za cestovni prijevoz i necestovne pokretne strojeve (uključujući plovila za promet unutarnjim plovnim putovima kada ne plove morem), poljoprivredne i šumske traktore te rekreacijska plovila kada ne plove morem;
- emisije stakleničkih plinova u životnom ciklusu po energetskej jedinici, uključujući privremene srednje vrijednosti procijenjenih emisija iz biogoriva u vezi s neizravnom prenamjenom zemljišta³
- sirovine i proces dobivanja biogoriva koji se koristi za svako biogorivo isporučeno na državnom području država članica.

Na temelju Direktive o kakvoći goriva države članice dužne su zahtijevati od opskrbljivača gorivom smanjenje intenziteta stakleničkih plinova u životnom vijeku goriva namijenjenih uporabi u prometu, tj. emisija stakleničkih plinova u životnom vijeku isporučenoga goriva i energenta po energetskej jedinici, za minimalno 6 % do 31. prosinca 2020. u odnosu na osnovnu normu za gorivo za 2010. koja iznosi 94,1 g ekvivalenta CO₂/MJ⁴. Emisije stakleničkih plinova u vezi s neizravnom promjenom uporabe zemljišta ne uzimaju se u obzir za procjenu usklađenosti s minimalnim ciljem smanjenja od 6 %.

¹ Direktiva 98/70/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva i izmjeni Direktive Vijeća 93/12/EEZ, SL L 350, 28.12.1998.

² Direktiva Vijeća (EU) 2015/652 od 20. travnja 2015. o utvrđivanju metoda izračuna i zahtjeva u vezi s izvješćivanjem u skladu s Direktivom 98/70/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva, SL L 107, 25.4.2015.

³ Direktiva (EU) 2015/1513 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. rujna 2015. o izmjeni Direktive 98/70/EZ o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva i izmjeni Direktive 2009/28/EZ o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora, SL L 239, 15.9.2015.

⁴ Direktiva Vijeća (EU) 2015/652 od 20. travnja 2015. o utvrđivanju metoda izračuna i zahtjeva u vezi s izvješćivanjem u skladu s Direktivom 98/70/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva, SL L 107, 25.4.2015.

S obzirom na to da je 2017. prva godina izvješćivanja i da je prenošenje Direktive Vijeća (EU) 2015/652 bilo odgođeno u mnogim državama članicama, prvo izvješće o količinama i intenzitetu emisija stakleničkih plinova u životnom vijeku prema vrsti goriva i energenta još uvijek nije dovršeno. Ukupno 22 države članice te Island i Norveška dostavili su tražene podatke u odgovarajućem formatu. Estonija, Litva, Poljska, Portugal, Rumunjska i Španjolska dostavile su izvješća o kakvoći goriva koja opskrbljivači gorivom stavljaju na tržište, no nisu dostavile izvješće o intenzitetu stakleničkih plinova.⁵

2.1. Emisije stakleničkih plinova i udaljenost od cilja za 2020.

Prema dostavljenim podacima prosječni intenzitet stakleničkih plinova iz isporučenih goriva i energenata u 2017. u 22 države članice koje su dostavile izvješće bio je 3,4 % niži od referentne vrijednosti za 2010. To odgovara uštedi od 29 Mt ekvivalenta ugljikova dioksida (CO_{2eq}) u 2017.

Da bi se osigurao minimalni cilj smanjenja od 6 % do 2020., u Direktivi o kakvoći goriva navodi se da države članice mogu zahtijevati od opskrbljivača gorivom usklađivanje s prijelaznim ciljem smanjenja od 4 % za 2017.

Uzme li se taj cilj kao referenca za procjenu postignutog napretka, vidljivo je da su 2017. opskrbljivači gorivom iz EU-a u 22 države članice koje su dostavile izvješće u prosjeku zaostajali za ciljem smanjenja intenziteta stakleničkih plinova iz goriva namijenjenih uporabi u prometu od 6 % do 2020. u usporedbi s 2010. (slika 1.) Potrebno je napomenuti da u 2017. nije bilo prijavljenih smanjenja emisija nastalih istraživanjem i proizvodnjom nafte i plina⁶. Očekuje se da će one doprinijeti cilju smanjenja u 2020., za koju moraju biti prijavljene.

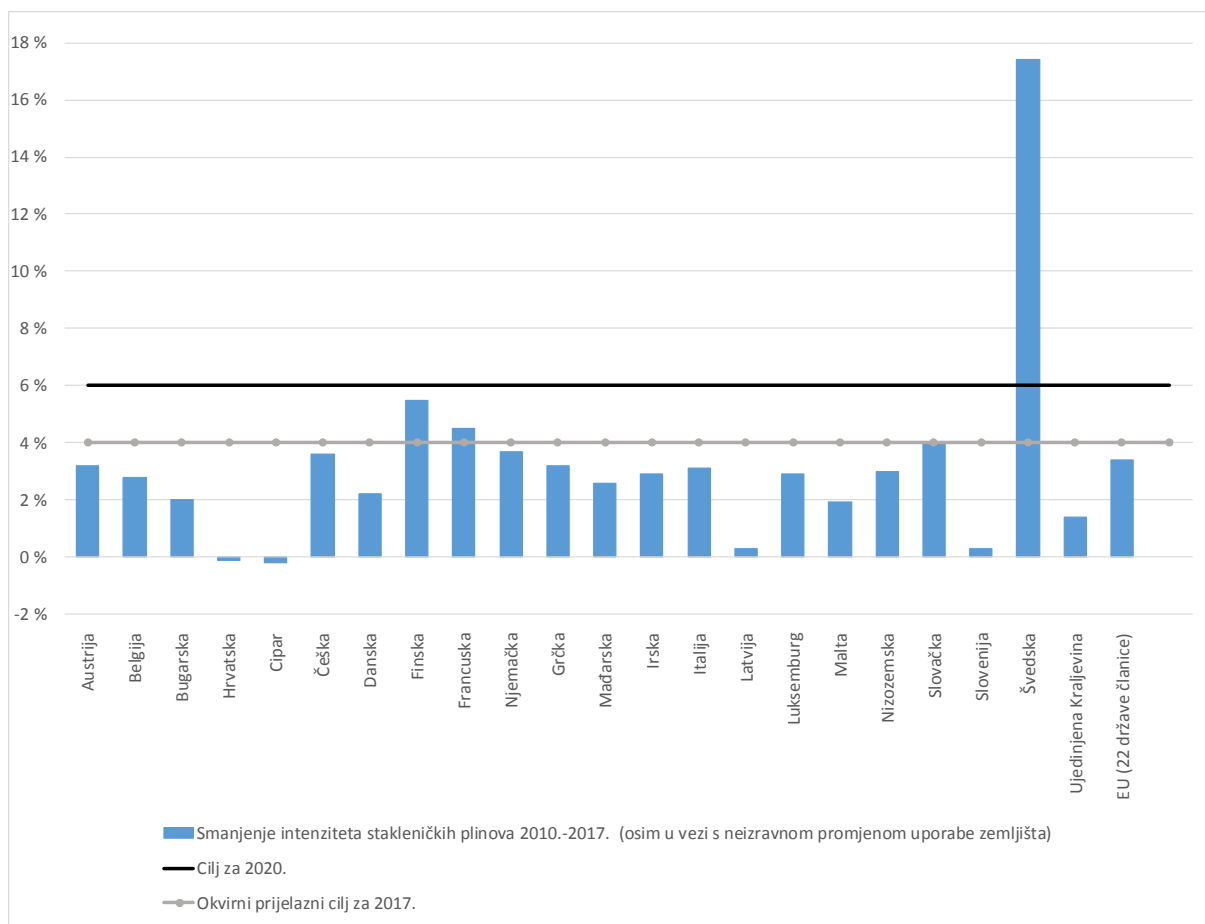
Napredak koji su ostvarili opskrbljivači gorivom uvelike se razlikuje među državama članicama. U pet od 22 države članice koje su dostavile izvješće smanjenja su bila jednaka ili veća od 4 %, dok je Švedska jedina država članica koja je već nadmašila cilj smanjenja od 6 % za 2020. Stoga bi gotovo sve države članice morale što prije poduzeti daljnje mjere kako bi se postigao cilj za 2020.

Uzimajući u obzir emisije u vezi s neizravnom promjenom uporabe zemljišta⁷, prosječni intenzitet stakleničkih plinova iz goriva potrošenih u 2017. bio je 2,3 % manji nego 2010. To znači da je 2017. ušteda iznosila nešto manje od 20 Mt CO_{2eq}. Emisije u vezi s neizravnom promjenom uporabe zemljišta ne uzimaju se u obzir u procjeni usklađenosti s minimalnim ciljem smanjenja od 6 %.

⁵ Europska komisija prati ispravno i potpuno prenošenje Direktive Vijeća (EU) 2015/652 kako bi osigurala pravilnu provedbu tog izvješća.

⁶ „Emisije nastale istraživanjem i proizvodnjom nafte i plina“ su sve emisije stakleničkih plinova nastale prije nego što sirovina dospije u rafineriju ili postrojenje za preradu u kojoj odnosno u kojem je gorivo proizvedeno

⁷ Za ovaj izračun uzete su u obzir privremene procijenjene emisije u vezi s neizravnom promjenom uporabe zemljišta iz biogoriva koje su navedene u Prilogu V. Direktivi o kakvoći goriva.



Izvor: Europska agencija za okoliš

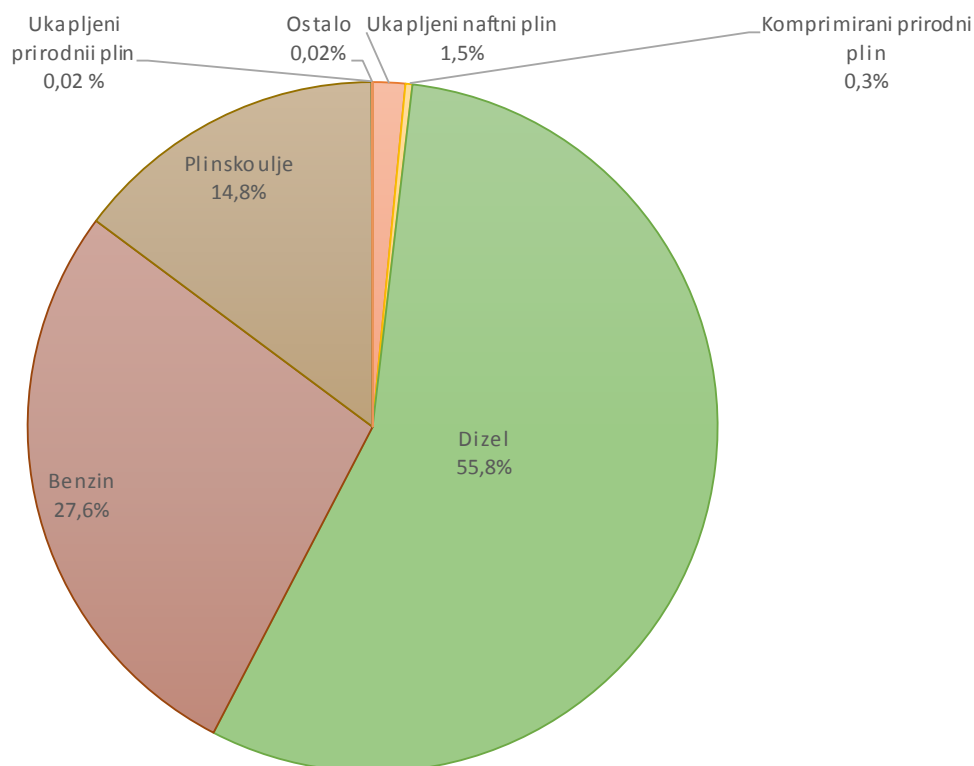
Slika 1.: Smanjenje intenziteta emisija stakleničkih plinova iz goriva koje su postigli opskrbljivači gorivom EU-a od 2010. – 2017. u 22 države članice koje su dostavile izvješće

2.2. Opskrba gorivom

U ovom dijelu navode se podaci koje su 22 države članice prvi put dostavile o svim fosilnim gorivima, biogorivima i gorivima nebiološkog podrijetla i koje su obuhvaćene Direktivom o kakvoći goriva za cestovni promet i necestovne pokretne strojeve.

Ukupna prijavljena opskrba gorivom iznosila je 8 976 petadžula (PJ) od čega je 95,5 % bilo iz fosilnih goriva, a 4,5 % iz biogoriva. Nije bilo prijavljenih obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla u 2017.

Najveći udio u opskrbi fosilnim gorivima u 2017. činio je dizel (55,8 %; 5 007 PJ), nakon čega su slijedili benzin (27,6 %; 2 474 PJ) i plinsko ulje (14,8 %; 1 324 PJ). Ukupan postotak ukapljenog naftnog plina i komprimiranog prirodnog plina iznosio je 1,8 % (167 PJ).

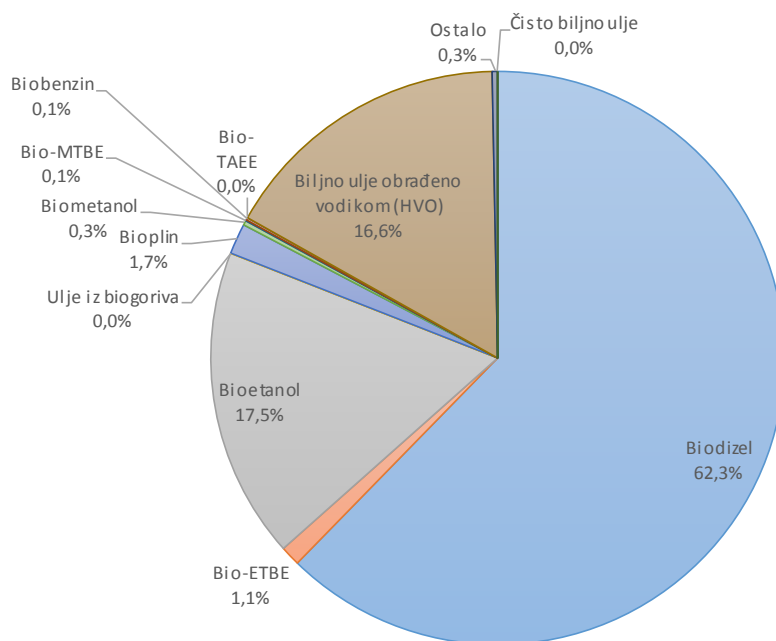


Izvor: Europska agencija za okoliš

Slika 2.: Udio fosilnih goriva u opskrbi energijom prema vrsti goriva u 2017. u 22 zemlje članice koje su dostavile izvješće

2.3. Potrošnja biogoriva

Najveći dio potrošnje biogoriva u 22 zemlje članice koje su dostavile izvješće odnosio se na biodizel (metilni ester masnih kiselina, FAME) (62,3 %; 267 PJ), zatim bioetanol (17,5 %; 75 PJ) i biljno ulje obrađeno vodikom (HVO; 16,6 %; 71 PJ). Bio-etil-*tert*-butil-eter (bio-ETBE) i bioplin činili su gotovo 3 % (12 PJ). Ostala biogoriva imala su mnogo manji udio (oko 1 %). Detaljne informacije o svim biogorivima i procesima njihova dobivanja dostupne su u Tehničkom izvješću Europske agencije za okoliš o „Kakvoći i intenzitetu stakleničkih plinova iz transportnih goriva u EU u 2017.“



Napomena: ETBE: Etil-*tert*-butil-eter MTBE: metil-*tert*-butil-eter TAEE: *tert*-amil-etil-eter

Slika 3.: Udio biogoriva u opskrbi energijom prema vrsti goriva u 2017. u 22 zemlje članice koje su dostavile izvješće

2.4. Potrošnja električne energije

Samo sedam država članica dostavilo je izvješće o potrošenoj električnoj energiji u električnim vozilima i motociklima (ukupno 1,2 % PJ). S obzirom na to da opskrbljivači gorivom dobrovoljno dostavljaju izvješće, prijavljena količina električne energije bila je manja od stvarne potrošene količine u 2017.

3. PREGLED PODATAKA O KAKVOĆI GORIVA U EU-U ZA 2017.

U skladu s člankom 8. Direktive o kakvoći goriva sve države članice i Island dostavile su izvješće s nacionalnim podacima o kakvoći goriva za 2017.

U ovom dijelu navedeni su podaci o prodaji benzinskih i dizelskih goriva te njihovih biokomponenta za cestovni promet koje su dostavile sve države članice EU-a. Ne navode se ostala fosilna goriva, ostala biogoriva te goriva nebiološkog podrijetla, kao ni goriva koja se koriste za necestovne pokretne strojeve.

3.1. Sadržaj biokomponenti benzina i dizela

Dizel čini najveći dio prodaje goriva u EU-u. Udio dizela u ukupno prodanom gorivu u 2017. iznosio je 72,3 % (270 668 milijuna litara), a udio benzina 27,7 % (103 766 milijuna litara). Prodaja benzina u 2017. porasla je za 2,9 % u odnosu na 2016., dok je prodaja dizela porasla za 5,2 %. Ukupna prodaja benzinskih i dizelskih goriva porasla je za 4,6 % u odnosu na 2016. To je rezultat povećane potražnje za prijevozom koja je poništila povećanje energetske učinkovitosti u voznom parku.

Udio prodaje dizelskih goriva u odnosu na benzinska goriva postupno raste; 2001. njihov udio u ukupnoj prodaji bio je 55,6 %, a 2017. 72,3 %. To je uvelike posljedica porasta broja dizelskih vozila

u Europi tijekom tog razdoblja. Prodaja dizelskih goriva porasla je za gotovo 9 % od 2007. do 2017., dok je prodaja benzinskih goriva u istom vremenskom razdoblju pala za 9 %.

Potrošnja dizelskog goriva znatna je u većini država članica EU-a (> 60 % ukupne prodaje goriva u 23 države članice), a iznimke su Cipar, Grčka, Malta i Nizozemska (Rumunjska nije dostavila cjelovito izvješće za 2017.).

Većina prodaje benzina u 2017. obuhvaćala je goriva čiji RON iznosi 95, točnije 85,7 % ukupnog prodanog benzinskog goriva; 8,3 % prodanog goriva imalo je RON iznad 95 i ispod 98; i 5,8 % imalo je RON 98 ili viši. Udio prodaje goriva čiji RON iznosi 91 bio je neznatan.

Sva dizelska goriva koja se prodaju u EU-u sadržavaju biodizel, a 87,6 % benzinskih goriva sadržava bioetanol. Nadalje, 71,9 % benzinskog goriva prodanog u EU-u 2017. sadržavalo je do 5 % volumnog udjela etanola, a 15,7 % sadržavalo je do 10 % etanola. Od ukupno prodanih dizelskih goriva 83,8 % sadržavalo je do 7 % FAME-a, a 16,2 % tih goriva i viši udio.

3.2. Usklađenost prodanih goriva s graničnim vrijednostima kakvoće

Ukupna kakvoća goriva u EU je visoka. Bugarska, Malta i Švedska potvrdile su i izvijestile o potpunoj usklađenosti za benzinska i dizelska goriva. Devet država članica potvrdilo je i izvijestilo o potpunoj usklađenosti za benzinska goriva (Austrija, Bugarska, Grčka, Mađarska, Litva, Malta, Nizozemska, Slovenija i Švedska), a sedam za dizelska goriva (Bugarska, Hrvatska, Cipar, Finska, Latvija, Malta i Švedska). Jedna država članica (Belgija) zabilježila je u 2017. više od stotinu slučajeva neusklađenosti benzina.

Države članice izvijestile su o ukupno 496 slučajeva neusklađenosti benzina i o 141 slučaju neusklađenosti dizela 2017. Kad je riječ o benzinu, unutar specifikacija najčešće nisu sljedeći parametri: tlak pare u ljetnom razdoblju (u 13 država članica), RON (u devet država članica) i MON (u sedam država članica). Kad je riječ o dizelu, unutar specifikacija najčešće nisu sljedeći parametri: sadržaj metilnih estera masnih kiselina (FAME) (u dvanaest država članica) i sadržaj sumpora (u šest država članica).

Sve su države članice opisale mjere poduzete u slučajevima u kojima su zabilježeni neusklađeni uzorci. Te mjere uključuju obavješćivanje nadležnih tijela, pokretanje istraga, izricanje sankcija i novčanih kazni ili ponovno uzimanje uzorka. U malom broju slučajeva nisu poduzete mjere jer su parametri u kojima je zabilježena neusklađenost neznatno odstupali od graničnih vrijednosti.

Stoga nije bilo potrebe da Komisija pokrene novu istragu u tom području.