COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 26.10.2021
COM(2021) 961 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Calitatea benzinei și a motorinei utilizate în transportul rutier în Uniunea Europeană (Anul de raportare 2019)

{COM(2021) 950 final}

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Calitatea benzinei și a motorinei utilizate în transportul rutier în Uniunea Europeană (Anul de raportare 2019)

1. INTRODUCERE

În temeiul articolului 7a din Directiva 98/70/CE[1] 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/CE[2], 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 s-a aplicat pentru prima dată pentru anul de raportare 2017, în urma aplicării și a transpunerii Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului. Prezentul raport anual cuprinde datele raportate pentru anul 2019.

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 2019.

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 biocarburanți[3];
- materia primă și filiera de producție a biocarburanților utilizate pentru fiecare dintre biocarburanții furnizați pe teritoriul statelor membre.

Directiva privind calitatea carburanților obligă statele membre să le impună furnizorilor de carburanți obligația de a reduce intensitatea gazelor cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață de carburanții pentru transport, mai exact emisiile de gaze cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață, per unitate de energie, de către carburanții și energia

[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, p. 58.

[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, p. 26.

[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, p. 8.

furnizate, cu cel puțin 6 % până la 31 decembrie 2020, comparativ cu standardul de carburant de referință pentru 2010 de 94,1 gCO2eq/MJ[4]. Emisiile de GES legate de ILUC nu sunt luate în considerare la evaluarea respectării obiectivului de reducere cu cel puțin 6 %. Directiva (UE) 2018/2001 privind energia din surse regenerabile[5] prevede diferite măsuri de combatere a schimbării indirecte a utilizării terenurilor, inclusiv un plafon pentru biocombustibilii pe bază de alimente și de furaje, actul delegat[6] asociat acesteia stabilind criterii detaliate pentru determinarea materiilor prime pentru biocombustibili cu risc ridicat de ILUC care urmează să fie eliminate treptat până în 2030 și criteriile de certificare a biocombustibililor, a biolichidelor și a combustibililor din biomasă care prezintă riscuri reduse de ILUC.

În anul 2019, toate cele 28 de state membre, precum și Norvegia și Islanda, au furnizat date privind reducerile emisiilor de gaze cu efect de seră în formatul corespunzător.

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

Conform datelor furnizate, intensitatea medie a GES generate de carburanții și de energia furnizate în cele 28 de state membre raportoare a fost în 2019 de 90 gCO_{2eq}/MJ, ceea ce reprezintă o valoare cu 4,3 % mai mică decât nivelul de referință din 2010, de 94,1 gCO2eq/MJ. Aceasta corespunde unei economii de 54 Mt de echivalent dioxid de carbon (CO_{2eq}) în anul 2019. Progresele realizate de furnizorii de combustibil au fost limitate între anii 2018 și 2019, cu o îmbunătățire de 0,6 puncte procentuale din intensitatea medie raportată a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de carburanți.

Datele raportate pentru 2019 confirmă că furnizorii europeni de carburanți din cele 28 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 (a se vedea *Figura 1*). Este de remarcat faptul că, în 2019, utilizarea reducerilor emisiilor generate în amonte (UER)[7] a fost raportată pentru prima dată de Ungaria și Regatul Unit, ceea ce a contribuit la o reducere a intensității globale a GES cu aproximativ 0,2 puncte procentuale, aceasta ajungând la 4,3 % în total. UER declarate de un furnizor trebuie cuantificate și raportate în conformitate cu cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului. Informații mai detaliate privind metodele de cuantificare, monitorizare și raportare privind UER pot fi găsite într-o notă de orientare[8]. Se preconizează că UER vor contribui la îndeplinirea obiectivului de reducere în anul 2020.

În plus, progresele variază foarte mult de la un stat membru la altul (a se vedea Figura 1). În 20 de state membre, reducerile din 2019 rămân în continuare mai mici decât obiectivul intermediar opțional de 4 %, a cărui respectare putea fi deja impusă de statele membre furnizorilor de carburant pentru anul 2017. Suedia și Finlanda sunt singurele state membre care au depășit deja obiectivul de reducere cu 6 % pentru 2020, în timp ce Croația, Regatul Unit și Țările de Jos au înregistrat cele mai mari progrese, cu peste 1,5 puncte procentuale între 2018 și 2019. În același timp, Suedia, Polonia și Bulgaria au raportat o intensitate a GES ceva mai mare în 2019 decât în anul precedent. Informații suplimentare pot fi găsite în Raportul tehnic nr. 2/2021 al AEM privind intensitățile gazelor cu efect de seră aferente carburanților utilizați în transport în UE în 2019.

---

[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, p. 26.

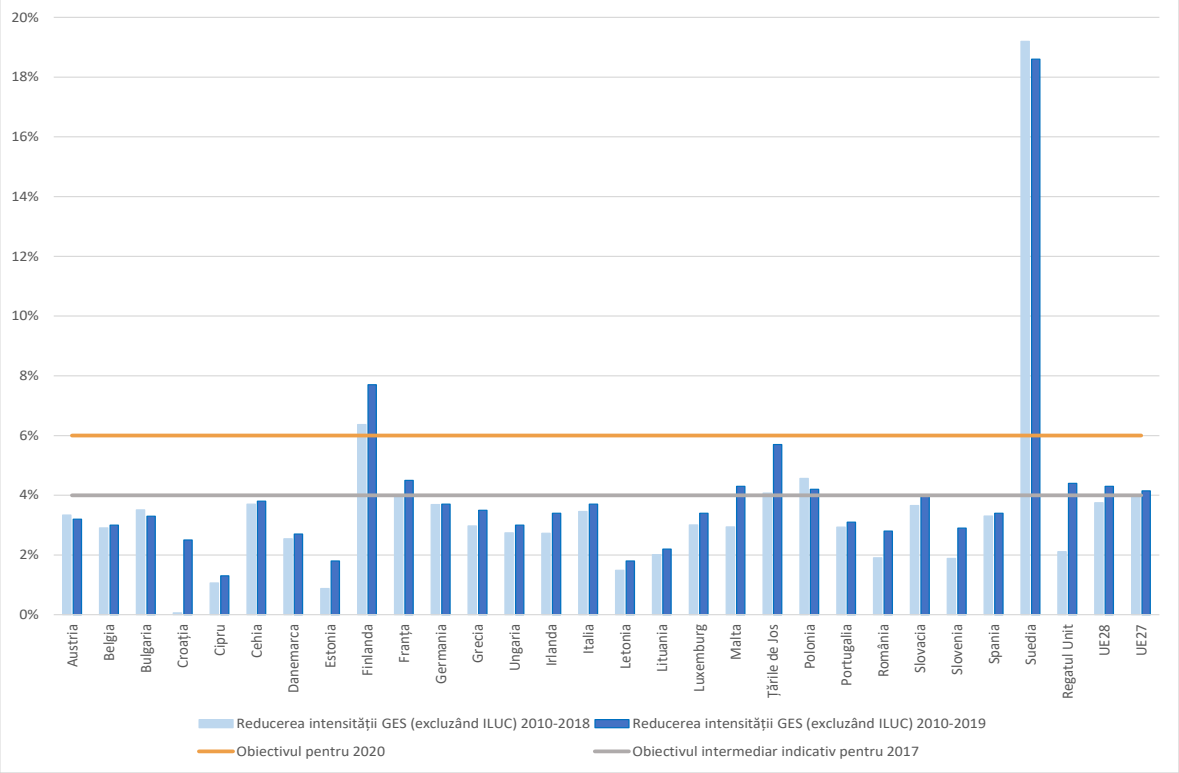
[5] Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

[6] C(2019) 2055 final: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2_en_act_part1_v3.pdf

[7] „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.

[8] https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/guidance_note_on_uer_en.pdf

Figura 1: Reduceri ale intensității GES aferente carburanților, realizate de furnizorii de carburanți din UE în statele membre, 2010-2019 (*Sursa: AEM)*



Drept consecință, aproape toate statele membre trebuie să ia rapid măsuri suplimentare pentru a se asigura că obiectivul pentru 2020 este îndeplinit. Există mai multe modalități de acțiune pe care statele membre le pot adopta în acest sens, de exemplu prin extinderea în continuare a utilizării energiei electrice în transportul rutier, prin sprijinirea utilizării sporite a biocombustibililor (în special a biocombustibililor avansați), prin stimularea dezvoltării de combustibili regenerabili de origine nebiologică și prin reducerea emisiilor din amonte care apar înainte de procesele de rafinare. Statele membre au în continuare obligația de a se asigura că furnizorii respectă obiectivul de reducere cu 6 % după anul 2020 și de a monitoriza și raporta intensitatea emisiilor lor de GES după această dată.

În plus, la 14 iulie 2021, Comisia a prezentat, ca parte a pachetului de măsuri pentru realizarea Pactului verde european și a ambiției sporite în materie de climă, o revizuire a Directivei privind energia din surse regenerabile[9], în care se propune reducerea intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de carburanții utilizați în transport cu 13 % până în 2030, comparativ cu nivelul de referință din 2010. Această propunere, care urmează să fie discutată în cadrul procedurii de codecizie, ar abroga obiectivul de 6 % stabilit în Directiva privind calitatea carburanților, pentru a raționaliza legislația și a evita dublarea cerințelor de reglementare.

Ținând seama de emisiile aferente ILUC[10], intensitatea medie a gazelor cu efect de seră generate de carburanții consumați în UE în 2019 a fost cu 2,6 % mai mică decât în 2010. Aceasta corespunde unei economii de 33 Mt CO_{2eq} în anul 2019. În conformitate cu

[9] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:dbb7eb9c-e575-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0010.02/DOC_1&format=PDF

[10] 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.

articolul 7d din Directiva 98/70/CE de stabilire a calculării emisiilor de gaze cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață de biocarburanți, emisiile aferente ILUC nu sunt luate în considerare la evaluarea respectării obiectivului de reducere cu cel puțin 6 %.

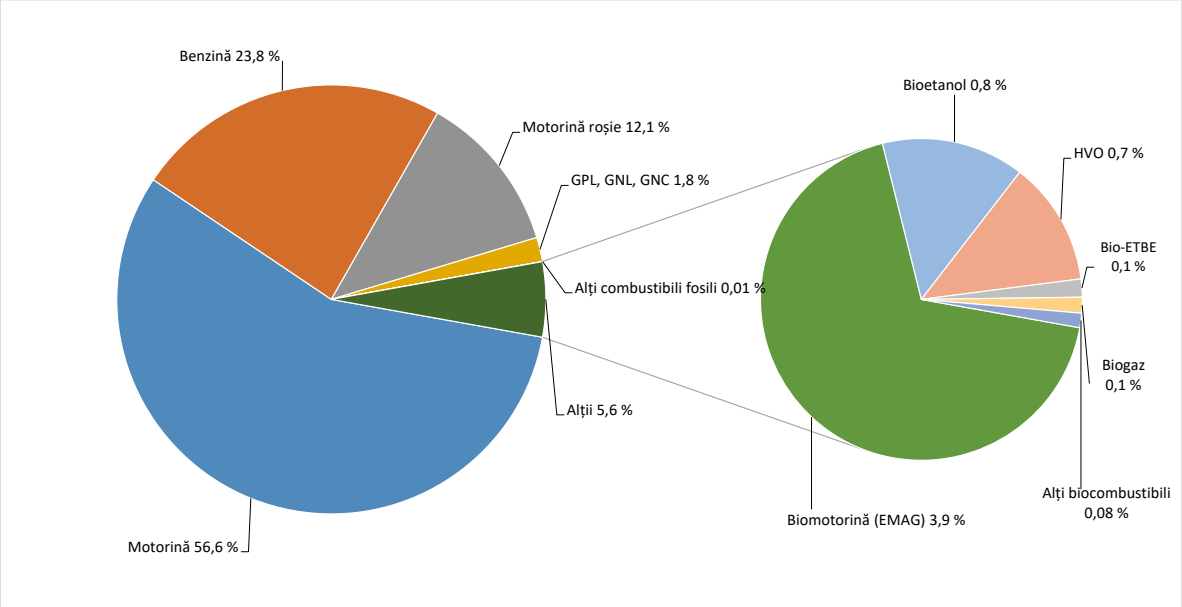
2.2 Aprovizionarea cu combustibil

Prezenta secțiune furnizează datele transmise de statele membre privind 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 combustibil raportată în 2019 a fost de 13 675 petajouli (PJ), ceea ce reprezintă o ușoară scădere de 3 % față de 2018. Aprovizionarea cu combustibili a fost în continuare dominată în mare parte de combustibilii fosili (94,4 %), urmați de biocombustibili (5,6 %) și de o proporție foarte mică (0,01 %) de energie electrică (a se vedea *secțiunea 2.4*). Singurul combustibil din surse regenerabile de origine nebiologică raportat pentru 2019 a fost metanolul nebiologic din surse regenerabile raportat de Regatul Unit la un procent foarte mic în raport cu cantitatea totală de energie.

Aprovizionarea cu combustibili fosili a fost în continuare dominată în 2019 de motorină (56,1 %; 7 665 PJ), urmată de benzină (23,8 %; 3 258 PJ) și motorină „roșie" (12,6 %; 1 729 PJ). Gazul petrolier lichefiat și gazul natural lichefiat au avut o cotă combinată de 1,8 % (250 PJ) (a se vedea *Figura 2*).

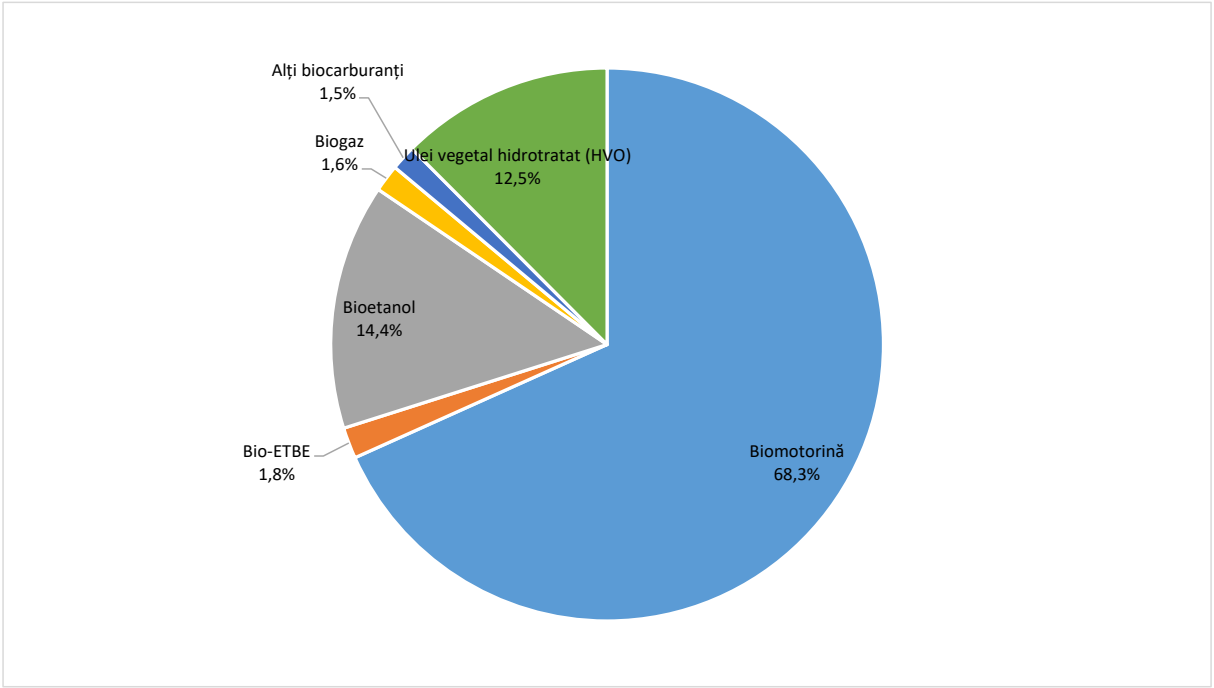
Figura 2: Cotele de aprovizionare cu energie pe bază de combustibil pentru fiecare tip de carburant în 2019 (*Sursa: AEM)*



2.3 Consumul de biocarburanți

Consumul total de biocarburanți a crescut ușor de la 732 PJ la 771 PJ între 2018 și 2019. Consumul continuă să fie dominat de biomotorină (esteri metilici ai acizilor grași, EMAG) (68,3 % din consumul total de biocarburanți; 527 PJ), urmată de bioetanol (14,4 %; 111 PJ) și de uleiul vegetal hidrotratat (HVO; 12,5 %; 96 PJ). Bio-ETBE (etil-terț-butil-eter produs pe bază de bioetanol) și biogazul au reprezentat aproape 3,4 % din totalul consumului de biocarburanți (26 PJ). Toți ceilalți biocarburanți au reprezentat o cotă mult mai mică (a se vedea Figura 3). Proporția rămâne stabilă în comparație cu 2018. Informații detaliate privind toți biocarburanții și toate filierele pot fi găsite în Raportul tehnic nr. 2/2021 al AEM.

Figura 3: Cotele de aprovizionare cu energie pe bază de biocarburanți pentru fiecare tip de carburant în 2019 (Sursa: *AEM)*



2.4 Consumul de energie electrică

Raportarea consumului de energie electrică de către furnizorii de carburant se face pe bază voluntară, iar doisprezece state membre (comparativ cu zece în 2018) au raportat date privind energia electrică consumată de vehiculele și motocicletele electrice (a se vedea *Tabelul 1*). Cantitatea totală raportată de energie electrică consumată de vehiculele electrice a rămas relativ stabilă, situându-se la 1 506 362 GJ (incluzând eficiența grupului motopropulsor).

Tabelul 1: Energia electrică consumată de vehiculele și motocicletele electrice în 2019 ca contribuție raportată de furnizorii de carburant la îndeplinirea obiectivului lor de reducere a GES (*Sursa: AEM*)

Stat membru	Cantitatea de energie		Intensitatea GES	
	exceptând eficiența grupului motopropulsor (GJ)	incluzând eficiența grupului motopropulsor (GJ)	raportată de statul membru (g CO_2e/MJ)	raportată de statul membru (g CO_2e/kWh)
Bulgaria	128 502	51 401	522,9	1 882
Franța	1 467 058	586 823	10,8	39
Germania	1 209 600	483 840	147	529
Ungaria	5 779	2 312	139,5	502
Irlanda	92 426	36 970	127,5	459
Italia	229 605	91 842	110,3	397
Țările de Jos	532 307	212 923	154,2	555
Portugalia	42 430	16 972	71	256
Slovacia	2 652	1 061	46,4	167
Slovenia	1 854	742	-	-
Suedia	2 431	972	13,1	47
Regatul Unit	51 261	20 504	5,6	20

3. PREZENTARE GENERALĂ A DATELOR PRIVIND CALITATEA CARBURANȚILOR DIN UE ÎN 2019

În conformitate cu articolul 8 din Directiva privind calitatea carburanților, toate statele membre, precum și Norvegia, au prezentat rapoarte cu privire la datele naționale referitoare la calitatea carburanților pentru anul 2019.

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 biocarburanți și combustibilii de origine nebiologică, precum și carburanții utilizați pentru utilajele mobile nerutiere.

3.1 Benzina, motorina și conținutul de biocomponente al acestora

Cota vânzărilor de motorină în raport cu cele de benzină a crescut de-a lungul anilor, de la 55,6 % din totalul vânzărilor în 2001 la 72 % în 2019. Aceasta reflectă într-o mare măsură tendința crescândă de trecere la motorină a parcului de vehicule al Europei în această perioadă. Totuși, această cotă rămâne stabilă din 2017 (a se vedea *Tabelul 2*).

Tabelul 2: Vânzările de motorină și de benzină (în milioane de litri, cu cotele aferente) în 2017, 2018 și 2019

	2017	2018	2019
Vânzările de motorină	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)	272 026 (72 %)
Vânzările de benzină	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)	105 866 (28 %)

Consumul de motorină este dominant în majoritatea statelor membre ale UE, cu excepția Ciprului, a Greciei și a Țărilor de Jos.

Majoritatea vânzărilor de benzină din 2019 au fost vânzări ale sortimentului de benzină 95 COR (cifra octanică de cercetare), a cărui cotă a înregistrat o ușoară scădere comparativ cu 2018. Cota vânzărilor de carburant cu $95 \leq \text{COR} < 98$ a crescut, iar ponderea vânzărilor de carburant cu $\text{COR} \geq 98$ a rămas la un nivel similar celui din 2018 (a se vedea Tabelul 3).

Tabelul 3: Cota vânzărilor de benzină în funcție de numerele COR

	2017	2018	2019
COR 95	85,7 %	82 %	80,2 %
95 ≤ COR < 98	8,3 %	13,7 %	15,1 %
COR ≥ 98	5,8 %	4,2 %	4,6 %
COR = 91	0,1 %	0,1 %	0,1 %

Toate tipurile de motorină vândute în UE sunt comercializate drept carburant care conține biomotorină și toate tipurile de benzină drept carburant care conține bioetanol. În 2019, 77,1 % din benzina vândută în UE avea un conținut de etanol de până la 5 % în volum (E5), ceea ce reprezintă cu 7,2 puncte procentuale mai puțin decât în 2018, în timp ce 22 % din benzină avea un conținut de etanol de până la 10 % (E10), care este aproape dublu față de

2018, iar 0,3 % conținea mai mult (E+[11]). În cazul motorinei vândute, 99,2 % a conținut până la 7 % esteri metilici ai acizilor grași (B7) și 0,8 % a avut un conținut mai ridicat (B+[12]) (a se vedea *Tabelul 4*).

Tabelul 4: Utilizarea de biocomponente în benzina și motorina vândute în UE în perioada 2017-2019

Tipul de combustibil		2017	2018	2019
Benzină	**E0**	12,2 %	4,1 %	0,6 %
	E5	71,9 %	84,3 %	77,1 %
	E10	15,7 %	11,4 %	22,0 %
	E+	0,1 %	0,2 %	0,3 %
Motorină	**B0**	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	B7	83,8 %	99,2 %	99,2 %
	B+	16,2 %	0,8 %	0,8 %

3.2 Conformitatea carburanților vânduți cu limitele în materie de calitate

În general, limitele în materie de calitate a carburanților sunt în mare măsură respectate în UE. În privința unei foarte mari majorități dintre parametrii-cheie ai carburanților din eșantioanele prelevate în 2019 s-a raportat că se înscriau în limitele de toleranță.

Lituania, Slovenia și Suedia au verificat și au raportat o respectare deplină a limitelor atât pentru benzină, cât și pentru motorină. Cinci state membre au verificat și au raportat conformitatea deplină pentru benzină (Irlanda, Lituania, Malta, Slovenia și Suedia) și unsprezece state membre pentru motorină (Austria, Croația, Danemarca, Estonia, Finlanda, Lituania, România, Luxemburg, Portugalia, Slovenia și Suedia). Un stat membru (Belgia) a raportat peste 200 de cazuri de neconformitate pentru benzină și 88 pentru motorină în 2019, însă aceasta reprezintă o mică parte din numărul total de eșantioane prelevate în Belgia, care este de aproximativ 8000.

Statele membre au raportat pentru anul 2019 un număr total de 424 de cazuri de neconformitate pentru benzină și 134 pentru motorină. În ceea ce privește benzina, parametrii care nu au fost conformi cu specificațiile cel mai des au fost presiunea vaporilor în perioada verii (în șaptesprezece state membre), cifra octanică de cercetare (COR, în zece state membre), cifra octanică „motor” (MON, în trei state membre) și conținutul de sulf (în patru state membre). În ceea ce privește motorina, parametrii care nu au fost conformi cu specificațiile cel mai des au fost conținutul de sulf (în treisprezece state membre) și conținutul de esteri metilici ai acizilor grași (EMAG, în unsprezece state membre).

Toate statele membre au descris acțiunile întreprinse atunci când probele prelevate s-au dovedit a fi neconforme. Printre aceste acțiuni s-au numărat 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.

[11] E+ este benzină cu un conținut de etanol > 10 % (% v/v)

[12] B+ este motorină cu un conținut de biomotorină > 7 % (% v/v)

Prin urmare, Comisia nu a fost nevoită să lanseze nicio investigație în acest domeniu. Se poate concluziona că sistemul existent de monitorizare a calității carburanților asigură comercializarea în UE a unor carburanți de înaltă calitate, în conformitate cu cerințele Directivei privind calitatea carburanților.