EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 19.11.2020
COM(2020) 742 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Jakost benzinu a motorové nafty používaných v silniční dopravě v Evropské unii (zpráva za rok 2018)

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Jakost benzinu a motorové nafty používaných v silniční dopravě v Evropské unii (zpráva za rok 2018)

1. ÚVOD

Podle článku 7a směrnice 98/70/ES[1] o jakosti benzinu 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/ES[2], jsou členské státy povinny podávat každoročně zprávu o intenzitě skleníkových plynů z paliv a energie dodaných na jejich území. V návaznosti na použitelnost a provedení směrnice Rady (EU) 2015/652 byl prvním vykazovaným obdobím, na které se tato informační povinnost vztahuje, rok 2017. Tato výroční zpráva obsahuje údaje vykázané za rok 2018.

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

Tato výroční zpráva shrnuje informace, jež členské státy na základě uvedených požadavků na podávání zpráv předložily. Vychází z údajů za rok 2018 předložených členskými státy Evropské agentuře pro životní prostředí (EEA).

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

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 půdy[3],
- vstupních surovin a způsobů výroby všech biopaliv dodávaných na území členských států.

Směrnice o jakosti paliv ukládá členským státům povinnost požadovat od dodavatelů paliv, aby intenzitu emisí skleníkových plynů během životního cyklu paliv používaných v dopravě, tj. emisí skleníkových plynů během životního cyklu na jednotku energie získané z dodaných paliv a energie, do 31. prosince 2020 snížili ve srovnání se základní normou pro paliva pro rok 2010 v hodnotě 94,1 gCO_{2eq}/MJ nejméně o 6 %[4]. Emise skleníkových plynů vyplývající z

[1] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES o jakosti benzinu 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 benzinu 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 benzinu a motorové nafty a směrnice 2009/28/ES o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 239, 15.9.2015, s. 8).

[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 benzinu a motorové nafty (Úř. věst. L 107, 25.4.2015, s. 26).

nepřímé změny ve využívání půdy se při posuzování toho, zda byl cíl snížení o nejméně 6 % splněn, nezapočítávají.

V roce 2018 poskytlo údaje o snížení emisí skleníkových plynů v odpovídajícím formátu všech 28 členských států (a také Norsko a Island).

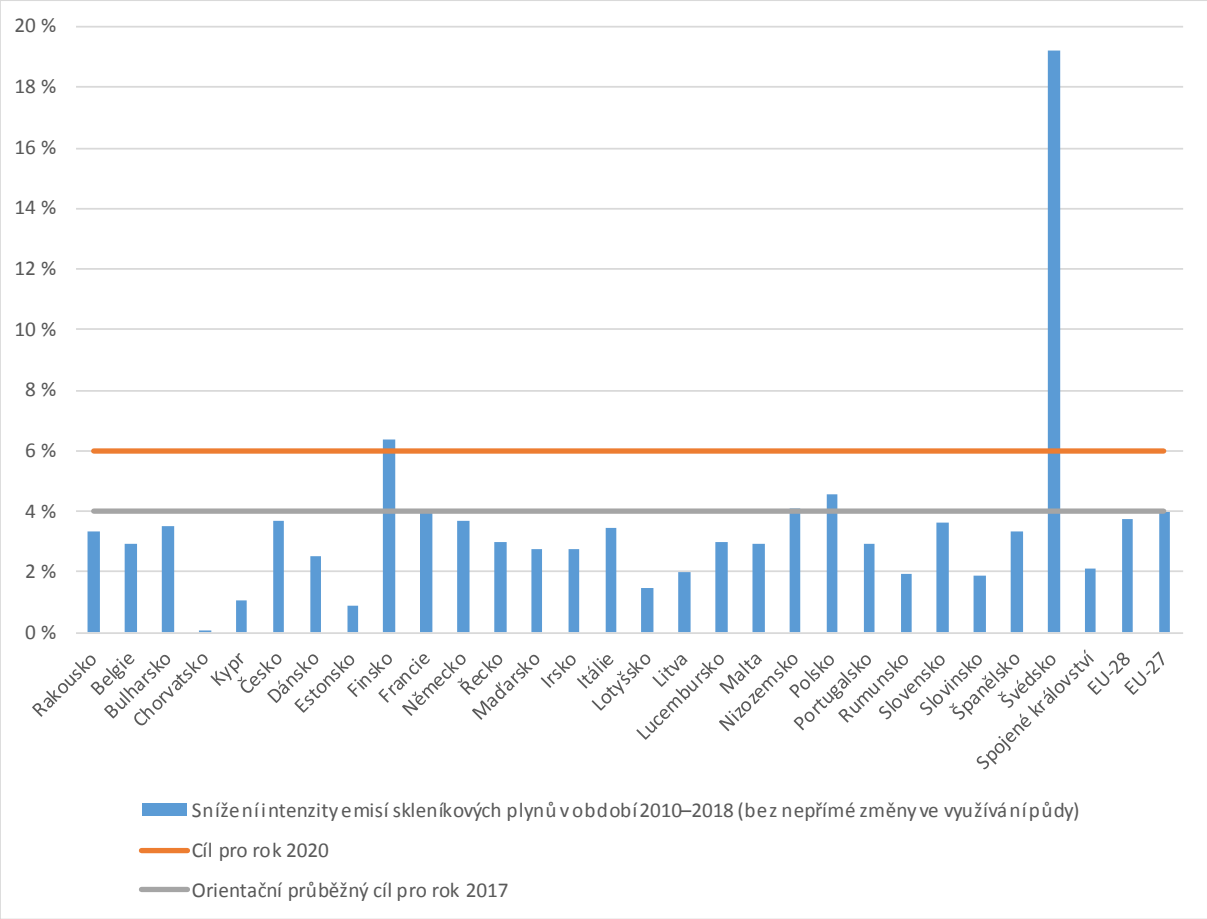
2.1 Emise skleníkových plynů a plnění cíle na rok 2020

Průměrná intenzita emisí skleníkových plynů z paliv a energie dodaných v roce 2018 do 28 členských států, které předložily zprávu, činila podle poskytnutých údajů 90,6 gCO_{2eq}/MJ, což je o 3,7 % méně než základní norma 94,1 gCO_{2eq}/MJ pro rok 2010. Za rok 2018 to odpovídá úspoře 51 Mt ekvivalentu oxidu uhličitého (CO_{2eq}). Pokrok dosažený dodavateli paliv mezi lety 2017 a 2018 byl omezený; došlo ke zlepšení o 0,3 procentního bodu vykázané průměrné intenzity emisí skleníkových plynů z paliv.

Údaje vykázané za rok 2018 potvrzují, že dodavatelé paliv z EU v 28 členských státech, které předložily zprávu, zaostávali za cílem snížit do roku 2020 intenzitu emisí skleníkových plynů z paliv v dopravě oproti roku 2010 v průměru o 6 % (viz *graf 1*). Je třeba poznamenat, že za rok 2018 nebylo vykázáno žádné snížení emisí z těžby[5]. To se přitom má na celkovém snížení emisí v roce 2020 podílet.

Kromě toho se pokrok v jednotlivých členských státech značně liší. Ve 23 členských státech zůstává snížení v roce 2018 stále nižší než nepovinný průběžný cíl ve výši 4 %, jehož splnění mohly členské státy od dodavatelů paliv požadovat již v roce 2017. Švédsko a Finsko jsou jedinými členskými státy, které cíl 6% snížení emisí do roku 2020 již překročily (další informace lze nalézt v technické zprávě Evropské agentury pro životní prostředí č. 2/2020 „Intenzita emisí skleníkových plynů z paliv používaných v dopravě v EU v roce 2018“). Téměř všechny členské státy tak musí urychleně přijmout další opatření, aby se cíle do roku 2020 dosáhlo.

[5] „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.



Graf 1: Snížení intenzity emisí skleníkových plynů z paliv dosažené dodavateli paliv z EU v členských státech, období 2010–2018 (*zdroj: EEA)*

Započítají-li se emise skleníkových plynů vyplývající z nepřímé změny ve využívání půd[6], byla průměrná intenzita emisí skleníkových plynů z paliv spotřebovaných v roce 2018 o 2,1 % nižší než v roce 2010. Za rok 2018 to odpovídá úspoře 29 Mt CO_{2eq}. Emise vyplývající z nepřímé změny ve využívání půdy se však při posuzování toho, zda byl cíl snížení o nejméně 6 % splněn, nezapočítávají.

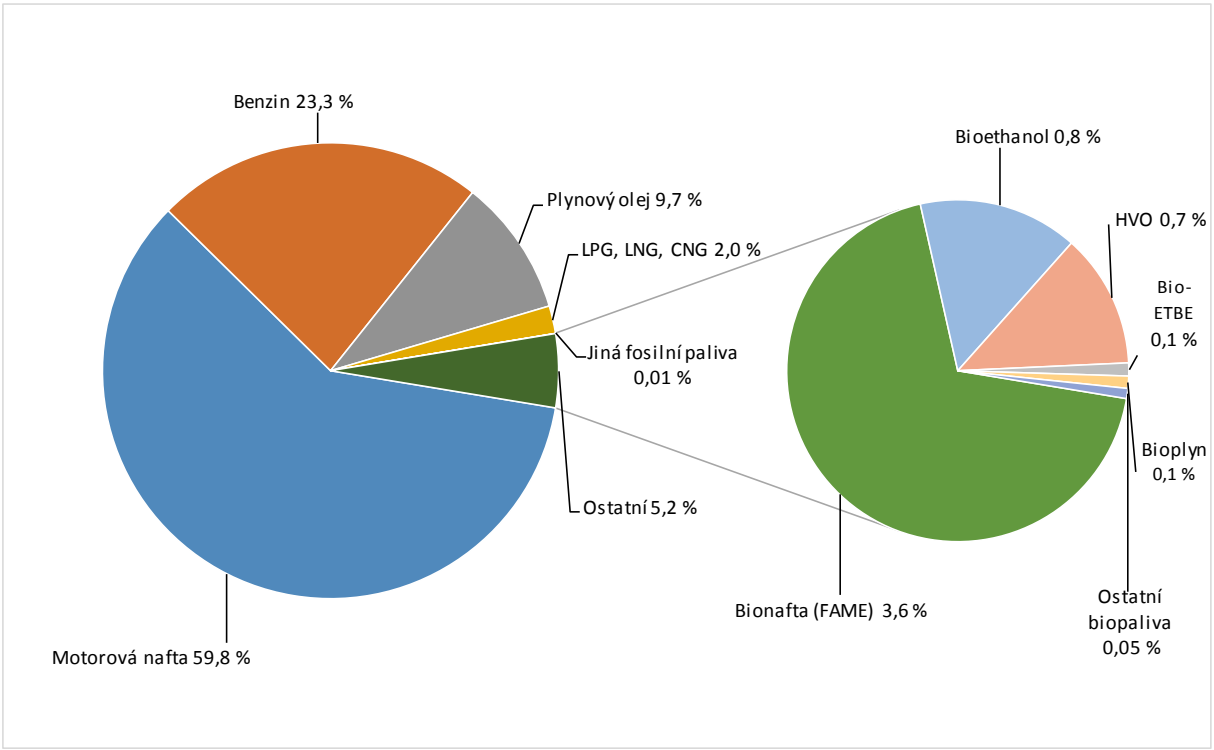
2.2 Dodávky paliv

V této části jsou uvedeny údaje předložené členskými státy o veškerých fosilních palivech, biopalivech a palivech nebiologického původu spadajících od oblasti působnosti směrnice o jakosti paliv a používaných v silniční dopravě a v nesilničních pojízdných strojích.

Celkový objem dodaných paliv, který členské státy vykázaly, činil 14 028 petajoulů (PJ). Z toho 94,8 % tvořila fosilní paliva a 5,2 % biopaliva. Za rok 2018 nebyla vykázána žádná obnovitelná paliva nebiologického původu.

Dodávkám fosilních paliv v roce 2018 dominovala motorová nafta (59,8 %; 8 386 PJ), za níž následoval benzin (23,3 %; 3 271 PJ) a plynový olej (9,7 %; 1 363 PJ). Celkový podíl zkapalněného ropného plynu a stlačeného zemního plynu tvořil 2 % (275 PJ) (viz *graf 2*).

[6] 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.

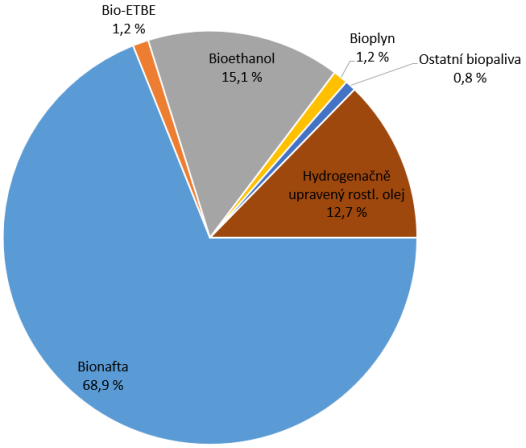


Graf 2: Podíly dodávek paliv podle typu paliva v roce 2018 (*zdroj: EEA)*

2.3 Spotřeba biopaliv

Ve spotřebě biopaliv převládá v dotčených 28 členských státech i nadále bionafta (methylester mastné kyseliny, FAME) (68,9 % celkové spotřeby biopaliv; 504 PJ), za níž následuje bioethanol (15,1 %; 111 PJ) a hydrogenačně upravený rostlinný olej (13,1 %; 93 PJ, v grafu 2 jako HVO). Bio-*terc*-butyl(ethyl)ether (bio-ETBE) a bioplyn tvořily téměř 0,1 % celkové spotřeby biopaliv (18 PJ). Všechna ostatní biopaliva byla zastoupena výrazně menší měrou (viz *graf 3*).

Podrobnosti o jednotlivých biopalivech a způsobech jejich výroby lze nalézt v technické zprávě EEA č. 2/2020 „Intenzita emisí skleníkových plynů z paliv používaných v dopravě v EU v roce 2018“.



Graf 3: Podíly dodávek biopaliv podle typu paliva v roce 2018 (*zdroj: EEA)*

2.4 Spotřeba elektřiny

Vykazování spotřeby elektřiny dodavateli paliv je dobrovolné a deset členských států, oproti sedmi v roce 2017, vykázalo údaje o spotřebě elektřiny elektrickými vozidly a motocykly (viz *tabulka 1*).

Členský stát	Množství energie bez účinnosti hnacího ústrojí (GJ)	Množství energie včetně účinnosti hnacího ústrojí (GJ)	Intenzita emisí skleníkových plynů vykázaná členským státem (g CO_2e/MJ)	Intenzita emisí skleníkových plynů vykázaná členským státem (g CO_2e/kWh)
Bulharsko	189 652	75 861	—	—
Francie	1 122 448	448 979	20,4	73
Německo	774 000	309 600	153	551
Itálie	1 444 681	577 872	110,3	397
Nizozemsko	236 081	94 432	165	594
Portugalsko	19 224	7 690	74,7	269
Slovensko	1 407	563	46,4	167
Slovinsko	318	127	—	—
Švédsko	52	21	169,2	609
Spojené království	867 996	347 198	85,3	307

Tabulka 1: Elektřina spotřebovaná elektrickými vozidly a motocykly v roce 2018 jako vykázaný příspěvek dodavatelů paliv k jejich cíli snižování emisí skleníkových plynů (*zdroj: EEA*)

3. PŘEHLED ÚDAJŮ O JAKOSTI PALIV V EU ZA ROK 2018

Všechny členské státy, včetně Islandu, předložily v souladu s článkem 8 směrnice o jakosti paliv zprávu o jakosti paliv na vnitrostátní úrovni za rok 2018.

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

3.1 Benzin, motorová nafta a biosložky

V prodejích paliv v EU nadále převládá motorová nafta: stejně jako v roce 2017 tvořila motorová nafta 72,3 % paliva prodaného v roce 2018 a benzin 27,7 % (viz *tabulka 2*).

	2017	2018
Prodej motorové nafty	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Prodej benzinu	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

Tabulka 2: Prodej motorové nafty a benzinu (v milionech litrů a jejich příslušných podílech) v letech 2017 a 2018

Podíl prodeje motorové nafty na celkovém objemu prodeje ve srovnání s prodejem benzinu postupně vzrostl z 55,6 % v roce 2001 na 72,3 % v roce 2018. To do značné míry odráží narůstající převahu naftových motorů ve vozovém parku v Evropě během tohoto období.

Spotřeba motorové nafty dominuje ve většině členských států EU (což představuje více než 60 % celkového prodeje paliv) s výjimkou Kypru, Řecka a Nizozemska.

Většinu benzinu prodaného v roce 2018 tvořila paliva třídy benzinu s oktanovým číslem výzkumnou metodou (OČVM) 95, jehož podíl se oproti roku 2017 mírně snížil. Podíl prodeje benzinu 95 ≤ OČVM < 98 se zvýšil, zatímco podíl prodeje benzinu OČVM ≥ 98 se od roku 2017 snížil (viz *tabulka 3*).

	2017	**2018**
OČVM 95	85,7 %	82 %
95 ≤ OČVM < 98	8,3 %	13,7 %
OČVM ≥ 98	5,8 %	4,2 %
OČVM = 91	0,1 %	0,1 %

Tabulka 3: Podíl prodeje benzinu podle OČVM

Všechna motorová nafta v EU se prodává jako nafta obsahující bionaftu, zatímco benzinu se jako benzinu obsahujícího bioethanol prodává téměř 96 %. Celkem 84,3 % benzinu prodaného v EU v roce 2018 obsahovalo až 5 % objemových ethanolu a 11,4 % mělo až 10% obsah ethanolu. U motorové nafty obsahovalo 99,2 % prodaného množství až 7 % FAME a u 0,8 % byl obsah ještě vyšší.

3.2 Dodržování mezních hodnot jakosti prodávaných paliv

Celkově jsou v EU mezní hodnoty jakosti dodržovány ve vysoké míře. Naprostá většina vykázaných klíčových parametrů paliv ve vzorcích odebraných v roce 2018 se pohybovala v mezích tolerance.

Litva, Slovinsko a Švédsko ověřily a vykázaly dodržení mezních hodnot jak u benzinu, tak u motorové nafty. Šest členských států ověřilo a vykázalo dodržení mezních hodnot u benzinu (Bulharsko, Litva, Lotyšsko, Řecko, Slovinsko a Švédsko) a dvanáct u motorové nafty (Finsko, Chorvatsko, Irsko, Litva, Maďarsko, Německo, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovinsko a Švédsko). Jeden členský stát (Belgie) vykázal v roce 2018 více než 100 případů nedodržení mezních hodnot u benzinu a 30 u motorové nafty, což však představuje pouze malý zlomek celkového počtu vzorků odebraných v Belgii.

Celkem členské státy za rok 2018 vykázaly 410 případů nedodržení mezních hodnot u benzinu a 114 u motorové nafty. U benzinu byly nejčastějšími parametry, které neodpovídaly daným specifikacím, tlak páry v letním období (v devatenácti členských státech), oktanové číslo výzkumnou metodou (OČVM) (v deseti členských státech), oktanové číslo motorovou metodou (OČMM) (v osmi členských státech) a obsah síry (v pěti členských státech). U nafty byly nejčastějšími parametry, které neodpovídaly daným specifikacím, obsah FAME (v sedmi členských státech) a obsah síry (v osmi členských státech).

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

Komise tedy v této oblasti nemusela zahajovat nové šetření.