EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 19. 11. 2020
COM(2020) 742 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Kvalita benzínu a motorovej nafty, ktoré sa používajú v cestnej doprave v Európskej únii

(Rok podávania správ 2018)

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Kvalita benzínu a motorovej nafty, ktoré sa používajú v cestnej doprave v Európskej únii
(Rok podávania správ 2018)

1. ÚVOD

Podľa článku 7a smernice 98/70/ES[1] týkajúcej sa kvality benzínu a naftových palív (ďalej len „smernica o kvalite palív“) a článku 5 smernice Rady (EÚ) 2015/652, ktorou sa stanovujú metodiky výpočtu a požiadavky na predkladanie správ podľa smernice 98/70/ES[2], sa od členských štátov vyžaduje, aby každoročne podávali správy o intenzite emisií skleníkových plynov z palív a energie dodaných na ich území. V nadväznosti na uplatňovanie a transpozíciu smernice Rady (EÚ) 2015/652 sa táto oznamovacia povinnosť prvýkrát vzťahovala na rok podávania správ 2017. Táto výročná správa obsahuje údaje nahlásené za rok 2018.

Navyše podľa článku 8 ods. 3 smernice 98/70/ES sú členské štáty povinné predložiť správy o národných údajoch o kvalite palív za predchádzajúci kalendárny rok.

V tejto výročnej správe sú zhrnuté informácie, ktoré poskytli členské štáty v súvislosti s uvedenými požiadavkami na podávanie správ. Správa vychádza z údajov za rok 2018, ktoré predložili členské štáty Európskej environmentálnej agentúre (EEA).

2. OBJEM A INTENZITA EMISIÍ SKLENÍKOVÝCH PLYNOV POČAS ŽIVOTNÉHO CYKLU PALIVA A ENERGIE

V článku 7a smernice o kvalite palív v spojení so smernicou Rady (EÚ) 2015/652 sa stanovujú požiadavky na podávanie správ týkajúce sa:

- celkového objemu každého druhu paliva alebo energie dodávaných pre cestnú dopravu a necestné pojazdné stroje (vrátane plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy, ak sa neplavia po mori), poľnohospodárskych a lesných traktorov a rekreačných plavidiel, ak sa neplavia po mori,
- emisií skleníkových plynov počas životného cyklu na jednotku energie vrátane predbežných stredných hodnôt odhadovaných emisií z biopalív vyplývajúcich z nepriamej zmeny využívania pôdy[3],
- surovín a postupov výroby biopalív použitých v prípade jednotlivých biopalív dodaných na území členských štátov.

Podľa smernice o kvalite palív sú členské štáty povinné vyžadovať od dodávateľov palív, aby do 31. decembra 2020 znížili intenzitu emisií skleníkových plynov počas životného cyklu dopravných palív, t. j. emisií skleníkových plynov počas životného cyklu na jednotku energie z dodaných palív a energie, minimálne o 6 % v porovnaní so základnou normou platnou pre

[1] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES týkajúca sa kvality benzínu a naftových palív, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 93/12/EHS (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 58).

[2] Smernica Rady (EÚ) 2015/652 z 20. apríla 2015, ktorou sa stanovujú metodiky výpočtu a požiadavky na predkladanie správ podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES týkajúcej sa kvality benzínu a naftových palív (Ú. v. EÚ L 107, 25.4.2015, s. 26).

[3] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1513 z 9. septembra 2015, ktorou sa mení smernica 98/70/ES týkajúca sa kvality benzínu a naftových palív a ktorou sa mení smernica 2009/28/ES o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie (Ú. v. EÚ L 239, 15.9.2015, s. 8).

palivá v roku 2010, ktorá predstavovala 94,1 g ekvivalentu CO_2/MJ[4]. Emisie skleníkových plynov vyplývajúce z nepriamej zmeny využívania pôdy sa pri posudzovaní plnenia cieľa, ktorým je zníženie minimálne o 6 %, nezohľadňujú.

V roku 2018 poskytlo údaje o znížení emisií skleníkových plynov vo vhodnom formáte všetkých 28 členských štátov (ako aj Nórsko a Island).

2.1. Emisie skleníkových plynov a vzdialenosť od cieľa na rok 2020

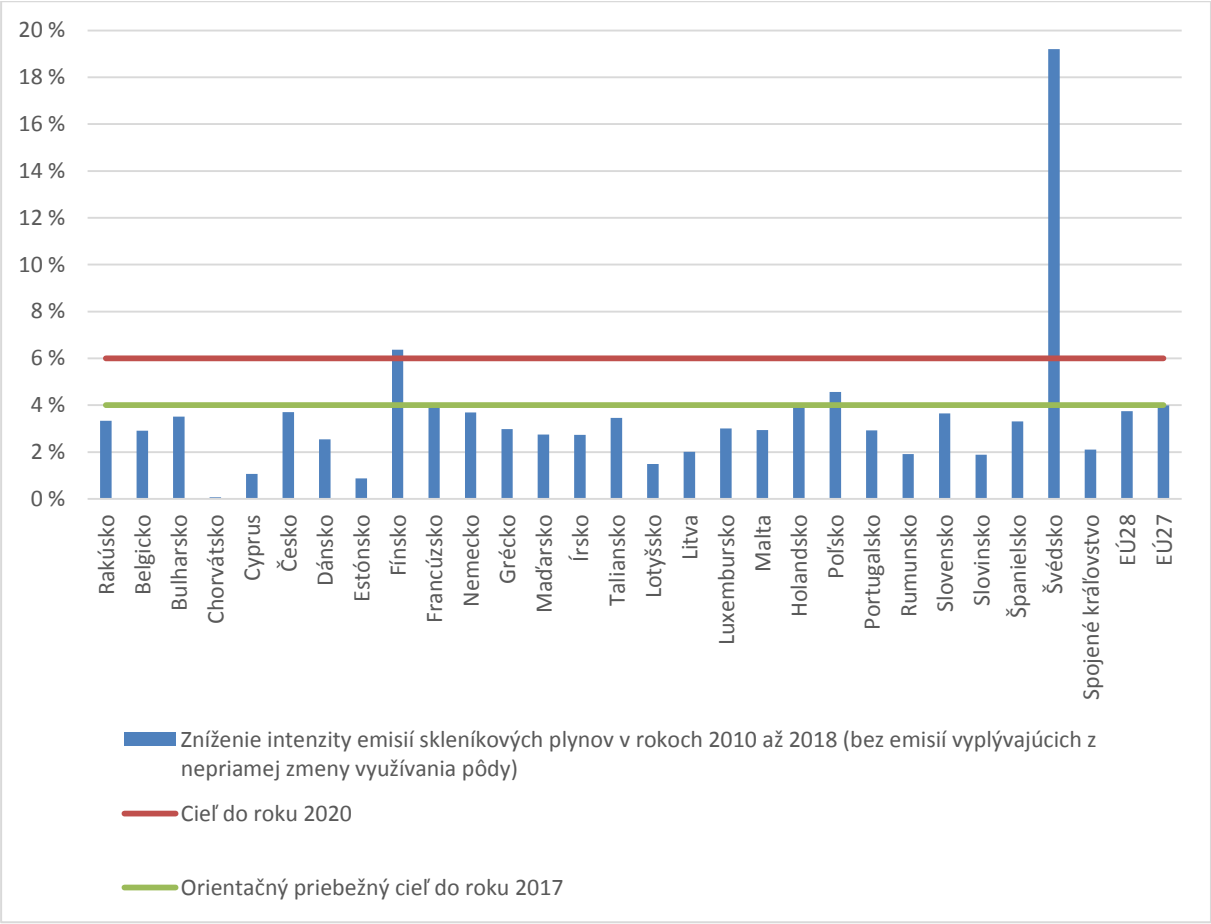
Podľa poskytnutých údajov bola priemerná intenzita emisií skleníkových plynov z palív a energie dodaných v 28 nahlasujúcich členských štátoch v roku 2018 90,6 g ekvivalentu CO_2/MJ, t. j. o 3,7 % nižšia ako základná norma v roku 2010, ktorá predstavovala 94,1 g ekvivalentu CO_2/MJ. To zodpovedá úspore 51 Mt ekvivalentu oxidu uhličitého (ekvivalent CO_{2eq}) počas roka 2018. Pokrok, ktorý dosiahli dodávatelia palív, bol v období 2017 až 2018 obmedzený, pričom nahlásená priemerná intenzita emisií skleníkových plynov z palív sa zlepšila o 0,3 percentuálneho bodu.

Údaje nahlásené za rok 2018 potvrdzujú, že oproti roku 2010 dodávatelia palív EÚ v 28 nahlasujúcich členských štátoch v priemere zaostávali za svojím cieľom znížiť intenzitu emisií skleníkových plynov z dopravných palív o 6 % do roku 2020 (pozri *obrázok* 1). Treba poznamenať, že v roku 2018 nebolo nahlásené žiadne zníženie emisií v predvýrobnej fáze[5]. Očakáva sa, že práve toto zníženie prispeje k cieľu zníženia emisií v roku 2020.

Okrem toho sa pokrok dosiahnutý v jednotlivých členských štátoch výrazne líši. V 23 členských štátoch bolo zníženie v roku 2018 stále nižšie ako dobrovoľný priebežný cieľ zníženia o 4 %, ktorého splnenie mohli členské štáty vyžadovať od dodávateľov palív vyžadovať už do roku 2017. Švédsko a Fínsko sú jediné členské štáty, ktoré už prekročili cieľ zníženia o 6 % do roku 2020 (ďalšie informácie sú uvedené v technickej správe EEA č. 2/2020 o intenzite emisií skleníkových plynov z dopravných palív v EÚ v roku 2018). Takmer všetky členské štáty preto musia urýchlene prijať ďalšie opatrenia, aby sa cieľ do roku 2020 skutočne dosiahol.

[4] Smernica Rady (EÚ) 2015/652 z 20. apríla 2015, ktorou sa stanovujú metodiky výpočtu a požiadavky na predkladanie správ podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES týkajúcej sa kvality benzínu a naftových palív (Ú. v. EÚ L 107, 25.4.2015, s. 26).

[5] „Emisie v predvýrobnej fáze“ sú všetky emisie skleníkových plynov, ktoré vznikajú predtým, ako sa surovina dostane do rafinérie alebo do spracovateľského závodu, v ktorom sa vyrába palivo.



Obrázok 1: Zníženie intenzity emisií skleníkových plynov z palív, ktoré dosiahli dodávatelia palív EÚ v členských štátoch v období 2010 – 2018 (*zdroj: EEA)*

Po zohľadnení emisií vyplývajúcich z nepriamej zmeny využívania pôdy[6] bola priemerná intenzita emisií skleníkových plynov z palív spotrebovaných v roku 2018 o 2,1 % nižšia ako v roku 2010. To zodpovedá úspore 29 Mt ekvivalentu CO_2 počas roka 2018. Emisie vyplývajúce z nepriamej zmeny využívania pôdy sa však pri posudzovaní plnenia cieľa zníženia o minimálne 6 % nezohľadňujú.

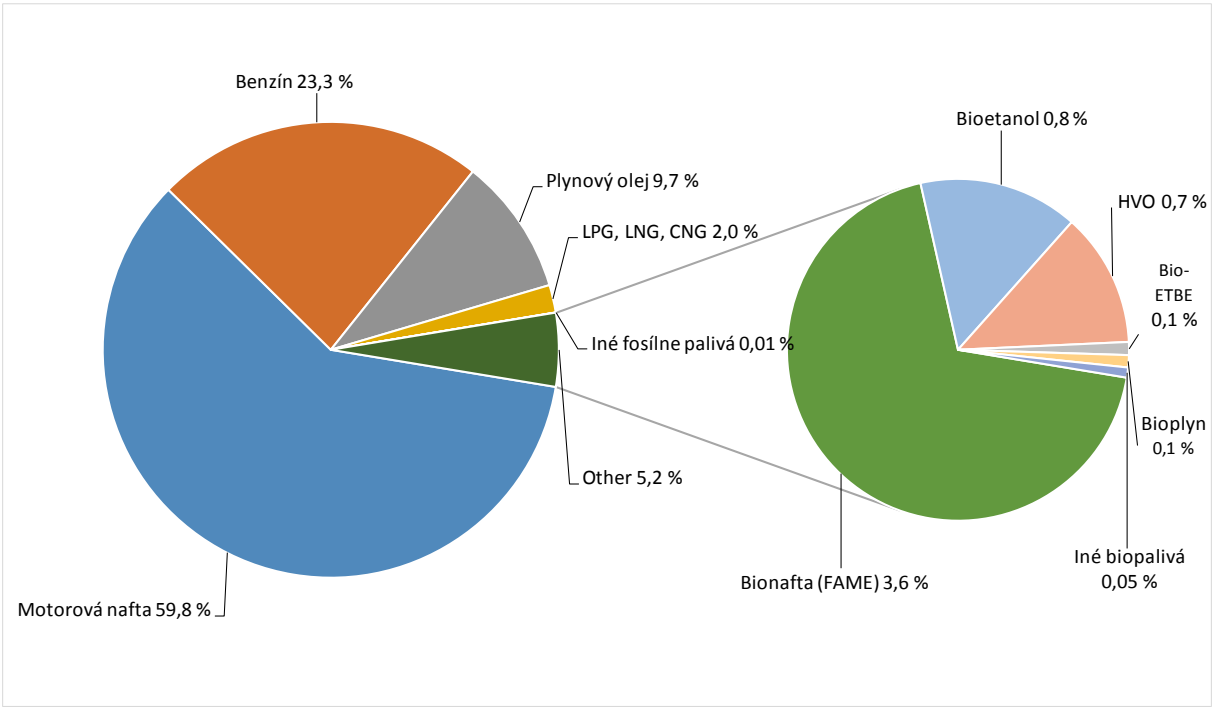
2.2. Dodávky paliva

V tomto oddiele sa uvádzajú údaje, ktoré predložili členské štáty o všetkých fosílnych palivách, biopalivách a palivách nebiologického pôvodu v rozsahu pôsobnosti smernice o kvalite palív pre cestnú dopravu a necestné pojazdné stroje.

Celkové vykázané dodávky paliva predstavovali 14 028 petajoulov (PJ), z čoho 94,8 % pripadalo na fosílne palivá a 5,2 % na biopalivá. V roku 2018 neboli vykázané žiadne palivá nebiologického pôvodu z obnoviteľných zdrojov energie.

V rámci dodávok fosílnych palív v roku 2018 prevládala motorová nafta (59,8 %; 8 386 PJ), po ktorej nasledoval benzín (23,3 %; 3 271 PJ) a plynový olej (9,7 %; 1 363 PJ). Celkový podiel skvapalneného ropného plynu a stlačeného zemného plynu predstavoval 2 % (275 PJ) (pozri *obrázok 2*).

[6] Do tohto výpočtu boli zahrnuté predbežné odhadované emisie z biopalív vyplývajúce z nepriamej zmeny využívania pôdy, ako sa uvádza v prílohe V k smernici o kvalite palív.

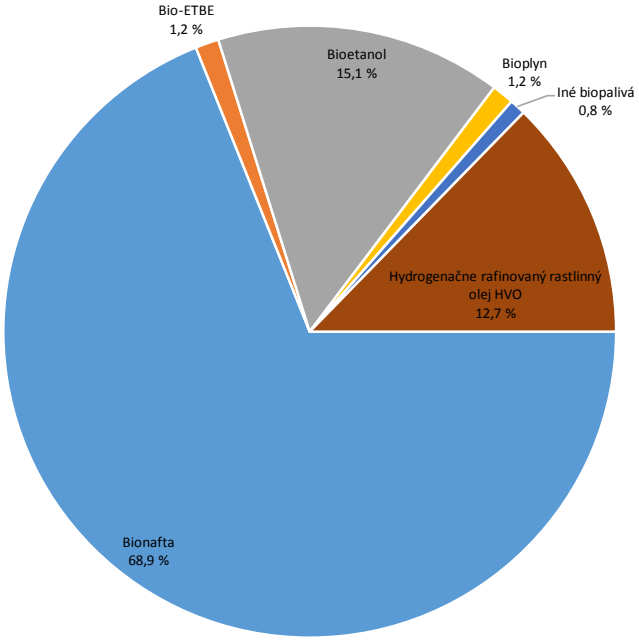


Obrázok 2: Podiel jednotlivých palív na dodávkach energie z palív v roku 2018 *(zdroj: EEA)*

2.3. Spotreba biopalív

V rámci spotreby biopalív v 28 členských štátoch naďalej prevláda bionafta (metylester mastnej kyseliny, FAME) (68,9 % z celkovej spotreby biopalív; 504 PJ), po ktorej nasledoval bioetanol (15,1 %; 111 PJ) a hydrogenačne rafinovaný rastlinný olej (HVO; 13,1 %; 93 PJ). Bio-etyl-terc-butyl-éter (bio-ETBE) a bioplyn tvoria takmer 0,1 % z celkovej spotreby biopalív (18 PJ). Všetky ostatné biopalivá predstavovali oveľa menší podiel (pozri *obrázok 3*).

Podrobné informácie o všetkých biopalivách a postupoch výroby sa uvádzajú v technickej správe EEA č. 2/2020 o intenzite emisií skleníkových plynov z dopravných palív v EÚ v roku 2018.



Obrázok 3: Podiel jednotlivých biopalív na dodávkach energie z biopalív v roku 2018 *(zdroj: EEA)*

2.4. Spotreba elektrickej energie

Nahlasovanie spotreby elektrickej energie dodávateľmi palív je dobrovoľné a desať členských štátov (v porovnaní so siedmimi v roku 2017) nahlásilo údaje o elektrickej energii, ktorú spotrebovali elektrické vozidlá a motocykle (pozri *tabuľku 1*).

Členský štát	Množstvo energie bez účinnosti hnacej sústavy (GJ)	Množstvo energie vrátane účinnosti hnacej sústavy (GJ)	Intenzita emisií skleníkových plynov nahlásená členským štátom (g CO_2e/MJ)	Intenzita emisií skleníkových plynov nahlásená členským štátom (g CO_2e/kWh)
Bulharsko	189 652	75 861	–	–
Francúzsko	1 122 448	448 979	20,4	73
Nemecko	774 000	309 600	153	551
Taliansko	1 444 681	577 872	110,3	397
Holandsko	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 kráľovstvo	867 996	347 198	85,3	307

Tabuľka 1: Elektrická energia, ktorú spotrebovali elektrické vozidlá a motocykle v roku 2018, uvedená ako vykázaný príspevok dodávateľov palív k ich cieľu zníženia emisií skleníkových plynov (*zdroj: EEA*)

3. PREHĽAD ÚDAJOV O KVALITE PALÍV V EÚ ZA ROK 2018

Podľa článku 8 smernice o kvalite palív všetky členské štáty, ako aj Island, predložili správy o národných údajoch o kvalite palív za rok 2018.

V tomto oddiele sa uvádzajú údaje, ktoré oznámili všetky členské štáty EÚ o predaji benzínu a motorovej nafty používaných v cestnej doprave a o biozložkách, ktoré tieto palivá obsahujú. Nie sú v ňom zahrnuté iné fosílne palivá, iné biopalivá ani palivá nebiologického pôvodu či palivá používané pre necestné pojazdné stroje.

3.1. Benzín, motorová nafta a obsah biozložky

Motorová nafta v rámci predaja palív v EÚ stále prevláda: z palív predaných v roku 2018 predstavovala motorová nafta 72,3 % a benzín 27,7 %, rovnako ako v roku 2017 (pozri *tabuľku 2*).

	2017	2018
Predaj motorovej nafty	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Predaj benzínu	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

Tabuľka 2: Predaj motorovej nafty a benzínu (v miliónoch litrov a ich príslušné podiely) v rokoch 2017 a 2018.

Podiel motorovej nafty v porovnaní s predajom benzínu sa v priebehu rokov zvýšil z 55,6 % z celkového predaja v roku 2001 na 72,3 % v roku 2018. To vo veľkej miere odráža čoraz väčšiu prevahu motorovej nafty v európskom vozovom parku počas uvedeného obdobia.

Spotreba motorovej nafty má prevahu vo väčšine členských štátov EÚ (predstavuje viac ako 60 % z celkového predaja palív) okrem Cypru, Grécka a Holandska.

Väčšinu objemu predaja benzínu v roku 2018 tvorili palivá s oktánovým číslom výskumnou metódou (RON) 95, ktorých podiel sa v porovnaní s rokom 2017 mierne znížil. Od roku 2017 sa zvýšil podiel predaja paliva s oktánovým číslom RON 95 alebo vyšším, no nižším ako 98, pričom sa znížil podiel predaja paliva s oktánovým číslom RON 98 alebo vyšším (pozri *tabuľku 3*).

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

Tabuľka 3: Podiel predaja benzínu podľa čísla RON.

Všetka motorová nafta, ktorá sa predáva v EÚ, sa uvádza na trh ako motorová nafta obsahujúca bionaftu, zatiaľ čo takmer 96 % benzínu sa uvádza na trh ako benzín obsahujúci bioetanol. V roku 2018 obsahovalo 84,3 % benzínu predaného v EÚ až 5 objemových % etanolu a 11,4 % benzínu obsahovalo až 10 objemových % etanolu. Z predanej motorovej nafty 99,2 % obsahovalo až 7 % metylesterov mastných kyselín (FAME), pričom 0,8 % motorovej nafty ho obsahovalo ešte viac.

3.2. Súlad predávaných palív s limitmi kvality

Limity kvality sú celkovo v EÚ vo veľkej miere dodržiavané. Veľká väčšina nahlásených základných palivových parametrov vo vzorkách odobratých v roku 2018 bola v rámci prípustnej odchýlky.

Litva, Slovinsko a Švédsko overili a nahlásili úplné dodržiavanie predpisov týkajúcich sa benzínu aj motorovej nafty. Šesť členských štátov overilo a nahlásilo úplné dodržiavanie predpisov týkajúcich sa benzínu (Bulharsko, Grécko, Litva, Lotyšsko, Slovinsko a Švédsko) a dvanásť členských štátov overilo a nahlásilo úplné dodržiavanie predpisov týkajúcich sa motorovej nafty (Fínsko, Grécko, Chorvátsko, Írsko, Litva, Maďarsko, Nemecko, Poľsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovinsko a Švédsko). Jeden členský štát (Belgicko) nahlásil v roku 2018 viac ako 100 prípadov nedodržania predpisov týkajúcich sa benzínu a 30 prípadov nedodržania predpisov týkajúcich sa motorovej nafty, čo však predstavuje len malú časť z celkového počtu vzoriek odobratých v Belgicku.

V roku 2018 členské štáty nahlásili spolu 410 prípadov nedodržania predpisov týkajúcich sa benzínu a 114 prípadov nedodržania predpisov týkajúcich sa motorovej nafty. Pokiaľ ide o benzín, medzi najčastejšie parametre, ktoré nespĺňali špecifikácie, patril tlak pár v letnom období (v 19 členských štátoch), oktánové číslo výskumnou metódou (RON) (v desiatich členských štátoch), oktánové číslo motorovou metódou (MON) (v ôsmich členských štátoch) a obsah síry (v piatich členských štátoch). Pokiaľ ide o motorovú naftu, medzi najčastejšie parametre, ktoré nespĺňali špecifikácie, patril obsah metylesterov mastných kyselín (FAME) (v siedmich členských štátoch) a obsah síry (v ôsmich členských štátoch).

Všetky členské štáty opísali opatrenia, ktoré prijali po zistení nevyhovujúcich vzoriek. Medzi spomínané opatrenia patrilo informovanie príslušných orgánov, začatie vyšetrovania, ukladanie sankcií a pokút a opätovný odber vzoriek. V malom počte prípadov nedošlo k prijatiu žiadnych opatrení, a to keď sa zistené nevyhovujúce parametre len nepatrne odklonili od prípustnej odchýlky.

Preto Komisia nepotrebovala v tejto oblasti začať nové vyšetrovanie.