EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 19.11.2020
COM(2020) 742 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Kakovost motornega bencina in dizelskega goriva, ki se uporabljata v cestnem prometu v Evropski uniji

(leto poročanja 2018)

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Kakovost motornega bencina in dizelskega goriva, ki se uporabljata v cestnem prometu v Evropski uniji (leto poročanja 2018)

1. UVOD

Države članice morajo v skladu s členom 7a Direktive 98/70/ES[1] o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva (v nadaljnjem besedilu: direktiva o kakovosti goriv) in členom 5 Direktive Sveta (EU) 2015/652 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES[2] letno poročati o intenzivnosti toplogrednih plinov goriv in energije, dobavljenih na njihovem ozemlju. Ta obveznost glede poročanja se je prvič uporabila za leto poročanja 2017 po uporabi in prenosu Direktive Sveta (EU) 2015/652. To letno poročilo zajema podatke, sporočene za leto 2018.

Poleg tega morajo države članice v skladu s členom 8(3) Direktive 98/70/ES sporočiti nacionalne podatke o kakovosti goriva za predhodno koledarsko leto.

V tem letnem poročilu so povzete informacije, ki so jih države članice predložile v zvezi z navedenimi zahtevami glede poročanja. Poročilo temelji na podatkih, ki so jih države članice predložile Evropski agenciji za okolje (EEA) za leto 2018.

2. KOLIČINE IN INTENZIVNOST TOPLOGREDNIH PLINOV V ŽIVLJENJSKEM CIKLU VRST GORIV IN ENERGIJE

Člen 7a direktive o kakovosti goriv v povezavi z Direktivo Sveta (EU) 2015/652 določa zahteve glede poročanja v zvezi s:

- celotno količino vsake vrste goriva ali energije, dobavljene za cestna vozila in necestno mobilno mehanizacijo (vključno s plovili za celinske plovne poti, ko niso na morju), kmetijske in gozdarske traktorje ter plovila za rekreacijo, ko niso na morju;
- emisijami toplogrednih plinov v življenjskem ciklu na enoto energije, vključno z okvirnimi povprečnimi vrednostmi ocenjenih emisij iz biogoriv zaradi posredne spremembe rabe zemljišč[3];
- surovinami in postopki proizvodnje biogoriv, uporabljenimi za vsako od biogoriv, dobavljenih na ozemljih držav članic.

Države članice morajo v skladu z direktivo o kakovosti goriv od dobaviteljev zahtevati, naj intenzivnost toplogrednih plinov v življenjskem ciklu goriv, namenjenih uporabi v prometu, tj. emisije toplogrednih plinov v življenjskem ciklu goriva na enoto energije iz dobavljenega goriva in energije, glede na izhodiščni standard za leto 2010, ki je 94,1 g CO2eq/MJ, do

[1] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 98/70/ES z dne 13. oktobra 1998 o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 93/12/EGS (UL L 350, 28.12.1998, str. 58).

[2] Direktiva Sveta (EU) 2015/652 z dne 20. aprila 2015 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva (UL L 107, 25.4.2015, str. 26).

[3] Direktiva (EU) 2015/1513 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. septembra 2015 o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 239, 15.9.2015, str. 8).

31. decembra 2020 zmanjšajo za najmanj 6 %[4]. Emisije toplogrednih plinov zaradi posredne spremembe rabe zemljišč se ne upoštevajo pri ocenjevanju skladnosti s ciljem najmanj 6-odstotnega zmanjšanja emisij.

Leta 2018 je vseh 28 držav članic (ter Norveška in Islandija) v ustrezni obliki predložilo podatke o zmanjšanju emisij toplogrednih plinov.

2.1 Emisije toplogrednih plinov in oddaljenost od cilja za leto 2020

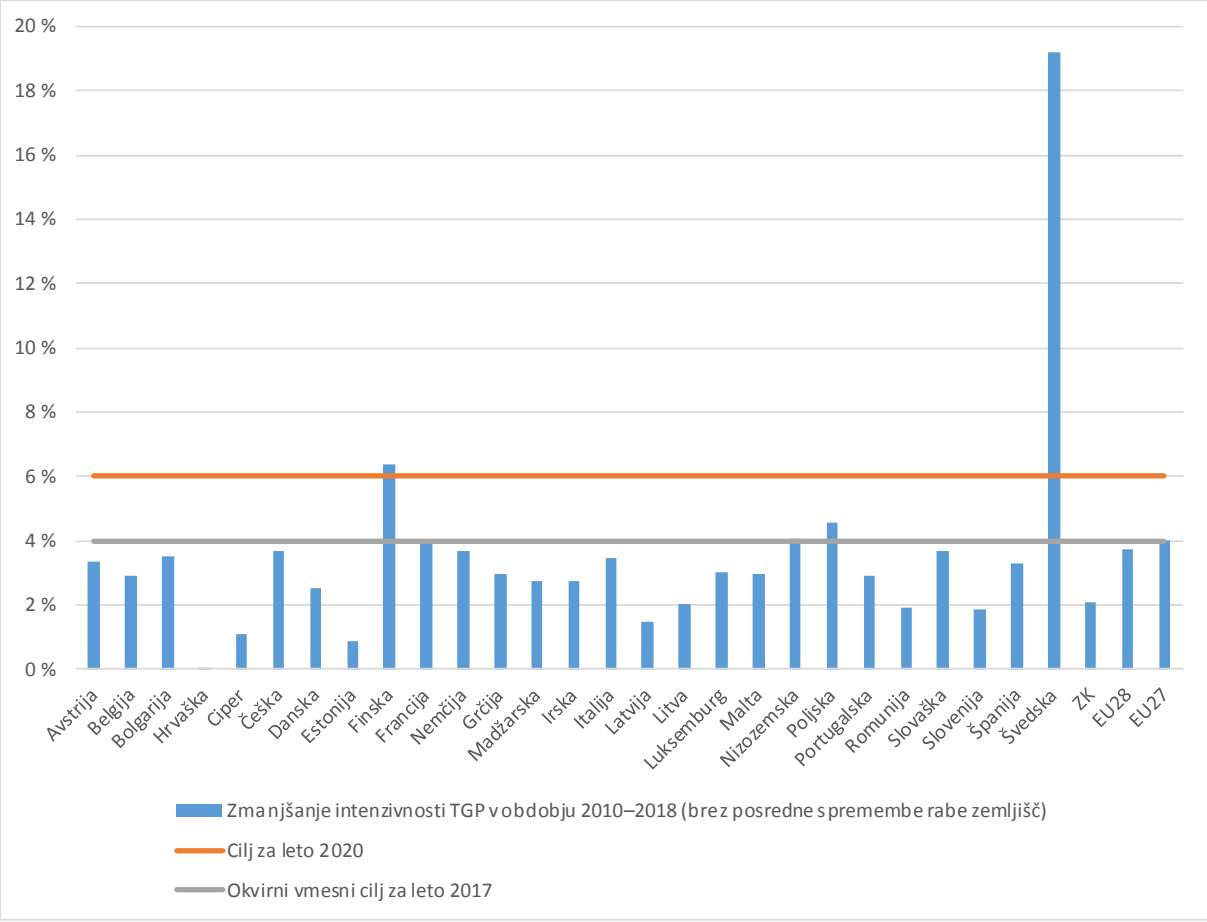
V skladu s predloženimi podatki je bila leta 2018 povprečna intenzivnost toplogrednih plinov goriv in energije, dobavljenih v 28 državah članicah, ki so poročale, 90,6 g CO_{2eq}/MJ, kar je za 3,7 % nižje od izhodiščne vrednosti za leto 2010, tj. 94,1 g $CO2_{eq}$/MJ. To ustreza prihranku 51 Mt ekvivalenta ogljikovega dioksida (CO_{2eq}) v letu 2018. Napredek, ki so ga dosegli dobavitelji goriv, je bil med letoma 2017 in 2018 omejen, pri čemer se je sporočena povprečna intenzivnost toplogrednih plinov goriv izboljšala za 0,3 odstotne točke.

Podatki, sporočeni za leto 2018, potrjujejo, da so dobavitelji goriv v EU v 28 državah članicah, ki so poročale, v povprečju za svojim ciljem zmanjšanja intenzivnosti toplogrednih plinov goriv, namenjenih uporabi v prometu, zaostajali za 6 % do leta 2020 v primerjavi z letom 2010 (glej *Sliko 1*). Opozoriti je treba, da leta 2018 ni bilo sporočeno nobeno zmanjšanje primarnih emisij[5]. Za to zmanjšanje se pričakuje, da bo prispevalo k cilju zmanjšanja leta 2020.

Poleg tega se napredek po državah članicah zelo razlikuje. V 23 državah članicah zmanjšanja v letu 2018 še vedno ostajajo manjša od neobveznega vmesnega cilja 4 %, izpolnitev katerega bi lahko države članice od dobaviteljev goriva zahtevale že za leto 2017. Švedska in Finska sta edini državi članici, ki sta že presegli 6-odstotni cilj zmanjšanja za leto 2020 (dodatne informacije so na voljo v tehničnem poročilu EEA št. 2/2020 z naslovom „Greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2018“ (Intenzivnost toplogrednih plinov goriv, namenjenih uporabi v prometu, v EU v letu 2018). Zato morajo skoraj vse države članice hitro sprejeti nadaljnje ukrepe, da zagotovijo izpolnitev cilja za leto 2020.

[4] Direktiva Sveta (EU) 2015/652 z dne 20. aprila 2015 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES Evropskega parlamenta in Sveta o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva (UL L 107, 25.4.2015, str. 26).

[5] „Primarne emisije“ pomeni vse emisije toplogrednih plinov, ki nastanejo pred dostavo surovin v rafinerijo ali predelovalni obrat, v katerem je bilo proizvedeno gorivo.



Slika 1: Zmanjšanje intenzivnosti toplogrednih plinov goriv, ki so ga dobavitelji goriv v EU dosegli v državah članicah, 2010–2018 *(Vir: EEA)*

Ob upoštevanju emisij zaradi posredne spremembe rabe zemljišč[6] je bila povprečna intenzivnost toplogrednih plinov goriv, porabljenih leta 2018, za 2,1 % manjša kot leta 2010. To ustreza prihranku 29 Mt CO_{2eq} v letu 2018. Emisije zaradi posredne spremembe rabe zemljišč se ne upoštevajo pri ocenjevanju skladnosti s ciljem najmanj 6-odstotnega zmanjšanja emisij.

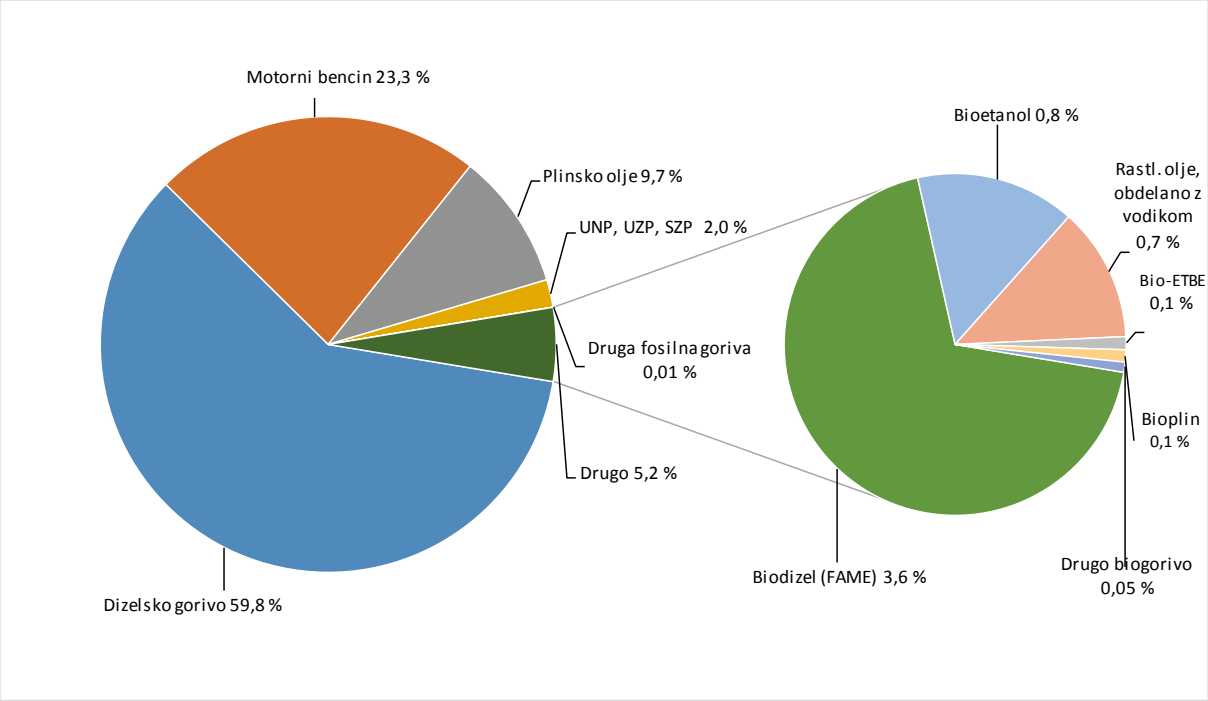
2.2 Dobava goriva

Ta oddelek zajema podatke, ki so jih države članice predložile o vseh fosilnih gorivih, biogorivih in gorivih nebiološkega izvora, ki spadajo na področje uporabe direktive o kakovosti goriv, za vozila v cestnem prometu in necestno mobilno mehanizacijo.

Skupna dobava goriva je po poročanju zajemala 14 028 petajoulov (PJ), od tega 94,8 % iz fosilnih goriv in 5,2 % iz biogoriv. Leta 2018 se ni poročalo o gorivu nebiološkega izvora iz obnovljivih virov.

Pri dobavi fosilnih goriv je leta 2018 prevladovalo dizelsko gorivo (59,8 %; 8 386 PJ), ki sta mu sledila motorni bencin (23,3 %; 3 271 PJ) in plinsko olje (9,7 %; 1 363 PJ). Skupni delež utekočinjenega naftnega plina in stisnjenega zemeljskega plina je znašal 2 % (275 PJ) (glej *Sliko 2*).

[6] Pri tem izračunu so se upoštevale okvirne ocenjene emisije iz biogoriv zaradi posredne spremembe rabe zemljišč, kakor je navedeno v Prilogi V k direktivi o kakovosti goriv.

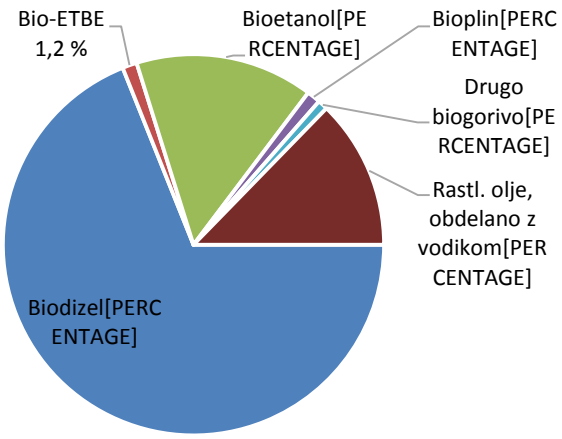


Slika 2: Deleži dobave energije iz goriv glede na vrsto goriva v letu 2018 *(Vir: EEA)*

2.3 Poraba biogoriva

Pri porabi biogoriv v 28 državah članicah še naprej prevladuje biodizel (metil ester maščobnih kislin, FAME) (68,9 % skupne porabe biogoriv; 504 PJ), sledita mu bioetanol (15,1 %; 111 PJ) in rastlinsko olje, obdelano z vodikom (HVO; 13,1 %; 93 PJ). Bio etil-terc-butil eter (bio-ETBE) in bioplin predstavljata skoraj 0,1 % skupne porabe biogoriv (18 PJ). Delež vseh drugih biogoriv je bil precej manjši (glej *Sliko 3*).

Podrobne informacije o vseh biogorivih in postopkih proizvodnje so na voljo v tehničnem poročilu Evropske agencije za okolje št. 2/2020 z naslovom „Greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2018“ (Intenzivnost toplogrednih plinov goriv, namenjenih uporabi v prometu, v EU v letu 2018).



Slika 3: Deleži dobave energije iz biogoriv glede na vrsto goriva v letu 2018 *(Vir: EEA)*

2.4 Poraba električne energije

Dobavitelji goriva o porabi električne energije poročajo prostovoljno, podatke o električni energiji, ki so jo porabila električna vozila in motorna kolesa, pa je sporočilo deset držav članic v primerjavi s sedmimi leta 2017 (glej *preglednico 1*).

Država članica	Količina energije brez učinkovitosti pogonskega sistema (GJ)	Količina energije, vključno z učinkovitostjo pogonskega sistema (GJ)	Intenzivnost TGP, ki jo je sporočila država članica (g CO_2e/MJ)	Intenzivnost TGP, ki jo je sporočila država članica (g CO_2e/kWh)
Bolgarija	189 652	75 861	–	–
Francija	1 122 448	448 979	20,4	73
Nemčija	774 000	309 600	153	551
Italija	1 444 681	577 872	110,3	397
Nizozemska	236 081	94 432	165	594
Portugalska	19 224	7 690	74,7	269
Slovaška	1 407	563	46,4	167
Slovenija	318	127	–	–
Švedska	52	21	169,2	609
Združeno kraljestvo	867 996	347 198	85,3	307

Preglednica 1: Električna energija, ki so jo porabila električna vozila in motorna kolesa v letu 2018, kot sporočeni prispevek dobaviteljev goriva k njihovemu cilju zmanjšanja toplogrednih plinov (*Vir: EEA*)

3. PREGLED PODATKOV O KAKOVOSTI GORIV V EU ZA LETO 2018

Vse države članice in Islandija so predložile poročila o nacionalnih podatkih o kakovosti goriv za leto 2018 v skladu s členom 8 direktive o kakovosti goriv.

Ta oddelek zajema podatke za prodajo motornega bencina in dizelskega goriva ter biokomponent, ki jih vključujeta, za cestni promet, ki so jih sporočile vse države članice EU. Ne vključuje podatkov za druga fosilna goriva, druga biogoriva in goriva nebiološkega izvora ter goriva, ki se uporabljajo za necestno mobilno mehanizacijo.

3.1 Motorni bencin in dizelsko gorivo ter vsebnost biokomponent

Dizelsko gorivo še naprej prevladuje pri prodaji goriv v EU: 72,3 % goriva, prodanega leta 2018, je bilo dizelskega, 27,7 % pa bencinskega tako kot leta 2017 (glej *preglednico 2*).

	2017	2018
Prodaja dizelskega goriva	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Prodaja bencinskega goriva	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

Preglednica 2: Prodaja dizelskega in bencinskega goriva (v milijonih litrov in njunih ustreznih deležih) v letih 2017 in 2018

Prodajni delež dizelskih goriv v primerjavi s prodajo motornega bencina se je z leti povečal, saj se je s 55,6 % skupne prodaje leta 2001 povečal na 72,3 % leta 2018. To v velikem obsegu kaže na povečanje števila dizelskih vozil v Evropi v tem obdobju.

Poraba dizelskega goriva je velika v večini držav članic EU (predstavlja več kot 60 % skupne prodaje goriv), razen na Cipru, v Grčiji in na Nizozemskem.

Kar zadeva prodajo motornega bencina, je v letu 2018 prevladoval motorni bencin z raziskovalnim oktanskim številom (RON) 95, katerega delež se je v primerjavi z letom 2017 nekoliko zmanjšal. Delež prodaje motornega bencina z RON 95 ali več in pod 98 se je od leta 2017 povečal, medtem ko se je delež prodaje motornega bencina z RON 98 ali več zmanjšal (glej *preglednico 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 %

Preglednica 3: Prodajni delež motornega bencina glede na številke RON

Vsa dizelska goriva, ki se prodajajo v EU, se tržijo kot goriva, ki vsebujejo biodizel, skoraj 96 % motornega bencina pa se trži kot motorni bencin, ki vsebuje bioetanol. Pri 84,3 % motornega bencina, prodanega v EU v letu 2018, je bil volumenski delež etanola do 5-odstoten, pri 11,4 % pa do 10-odstoten. Pri 99,2 % prodanega dizelskega goriva je bila vsebnost metil estrov maščobnih kislin (FAME) do 7-odstotna, pri 0,8 % pa višja.

3.2 Skladnost prodanih goriv z mejnimi vrednostmi za kakovost

Na splošno se v EU ugotavlja velika skladnost z mejnimi vrednostmi za kakovost. Velika večina ključnih parametrov goriva v vzorcih, vzetih leta 2018, je bila znotraj dovoljenega odstopanja.

Litva, Slovenija in Švedska so preverile in sporočile popolno skladnost za bencinska in dizelska goriva. Šest držav članic je preverilo in sporočilo popolno skladnost za motorni bencin (Bolgarija, Grčija, Latvija, Litva, Slovenija in Švedska), dvanajst pa za dizelsko gorivo (Avstrija, Hrvaška, Grčija, Finska, Nemčija, Madžarska, Irska, Litva, Poljska, Romunija, Slovenija in Švedska). Ena država članica (Belgija) je za leto 2018 poročala o več kot 100 primerih neskladnosti za motorni bencin in 30 primerih za dizelsko gorivo, vendar to predstavlja le majhen delež skupnega števila odvzetih vzorcev v Belgiji.

Skupno so države članice za leto 2018 poročale o 410 primerih neskladnosti za motorni bencin in 114 primerih neskladnosti za dizel. Pri motornem bencinu so bili parametri, ki so bili najpogosteje neskladni z zahtevami, parni tlak v poletnem obdobju (v 19 državah članicah), raziskovalno oktansko število (RON) (v desetih državah članicah), motorno oktansko število (MON) (v osmih državah članicah) in vsebnost žvepla (v petih državah članicah). Pri dizelskem gorivu sta bila parametra, ki sta bila najpogosteje neskladna z zahtevami, vsebnost metil estrov maščobnih kislin (FAME) (v sedmih državah članicah) in vsebnost žvepla (v osmih državah članicah).

Vse države članice so opisale ukrepe, sprejete v primeru odkritja neskladnih vzorcev. Med njimi so bili obveščanje pristojnih organov, začetek preiskav, naložitev sankcij in glob ter ponovno vzorčenje. V majhnem številu primerov države članice niso ukrepale, če so bili neskladni parametri zelo blizu mejnim vrednostim odstopanja.

Zato ni bilo potrebno, da bi Komisija sprožila kakršno koli novo preiskavo na tem področju.