COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.11.2020
COM(2020) 742 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Calitatea benzinei și a motorinei utilizate în transportul rutier în Uniunea Europeană (Anul de raportare 2018)

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Calitatea benzinei și a motorinei utilizate în transportul rutier în Uniunea Europeană (Anul de raportare 2018)

1. INTRODUCERE

În temeiul articolului 7a din Directiva 98/70/CE privind calitatea benzinei și a motorinei[1] (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 2018.

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 2018.

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 destinați transporturilor, mai exact emisiile de gaze cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață, per unitate de energie, de către carburanții și energia furnizate, cu cel puțin 6 % până la 31 decembrie 2020, comparativ cu standardul de carburant

[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.

de referință pentru 2010 de 94,1 g CO_2eq/MJ[4]. Emisiile de GES legate de ILUC nu sunt luate în considerare la evaluarea respectării obiectivului de reducere cu cel puțin 6 %.

În anul 2018, 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 gazelor cu efect de seră (GES) generate de carburanții și de energia furnizate în cele 28 de state membre raportoare a fost în 2018 de 90,6 gCO_2eq/MJ, ceea ce reprezintă o valoare cu 3,7 % mai mică decât nivelul de referință din 2010, de 94,1 g CO_2eq/MJ. Aceasta corespunde unei economii de 51 Mt de echivalent dioxid de carbon (CO_2eq) în anul 2018. Progresele realizate de furnizorii de combustibil au fost limitate între anii 2017 și 2018, cu o îmbunătățire de 0,3 puncte procentuale din intensitatea medie raportată a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de carburanți.

Datele raportate pentru 2018 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*). Trebuie menționat faptul că, în 2018, nu s-au raportat reduceri de emisii generate în amonte (UER)[5]. Se preconizează că acestea vor contribui la îndeplinirea obiectivului de reducere în anul 2020.

În plus, progresele variază foarte mult de la un stat membru la altul. În 23 de state membre, reducerile din 2018 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 % a emisiilor pentru 2020 (mai multe informații se găsesc în Raportul tehnic al AEM nr. 2/2020 privind intensitățile gazelor cu efect de seră ale carburanților destinați transporturilor în UE în 2018). Prin urmare, aproape toate statele membre trebuie să ia rapid măsuri suplimentare pentru a se asigura că obiectivul pentru 2020 este îndeplinit.

[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] „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.

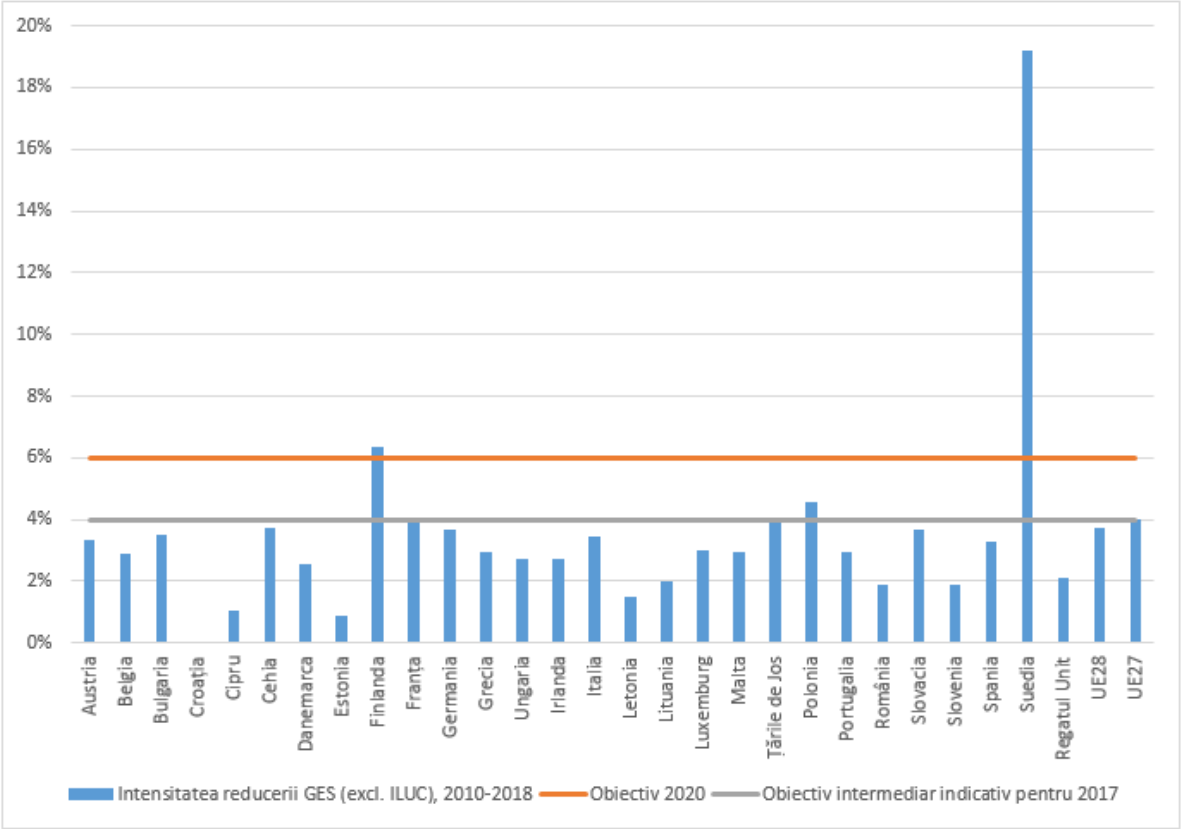


Figura 1: Reduceri ale intensității gazelor cu efect de seră aferente carburanților, realizate de furnizorii de carburanți din UE în statele membre, 2010-2018 *(Sursa: AEM)*

Ținând seama și de emisiile cauzate de ILUC[6], intensitatea medie a gazelor cu efect de seră generate de carburanții consumați în 2018 a fost cu 2,1 % mai mică decât în 2010. Aceasta corespunde unei economii de 29 Mt CO_2eq în anul 2018. Emisiile cauzate de ILUC nu sunt luate în considerare la evaluarea îndeplinirii obiectivului de reducere cu cel puțin 6 %.

2.2 Aprovizionarea cu carburant

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 carburant raportată era de 14 028 de petajouli (PJ), din care 94,8 % proveneau din combustibili fosili, iar 5,2 % din biocarburanți. În 2018 nu s-a raportat niciun fel de combustibil de origine nebiologică obținut din surse regenerabile.

Aprovizionarea cu combustibili fosili a fost dominată în 2018 de motorină (59,8 %; 8 386 PJ), urmată de benzină (23,3 %; 3 271 PJ) și motorină „roșie” (9,7 %; 1 363 PJ). Gazul petrolier lichefiat și gazul natural comprimat au avut o cotă totală de 2 % (275 PJ) (a se vedea *Figura 2*).

[6] 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.

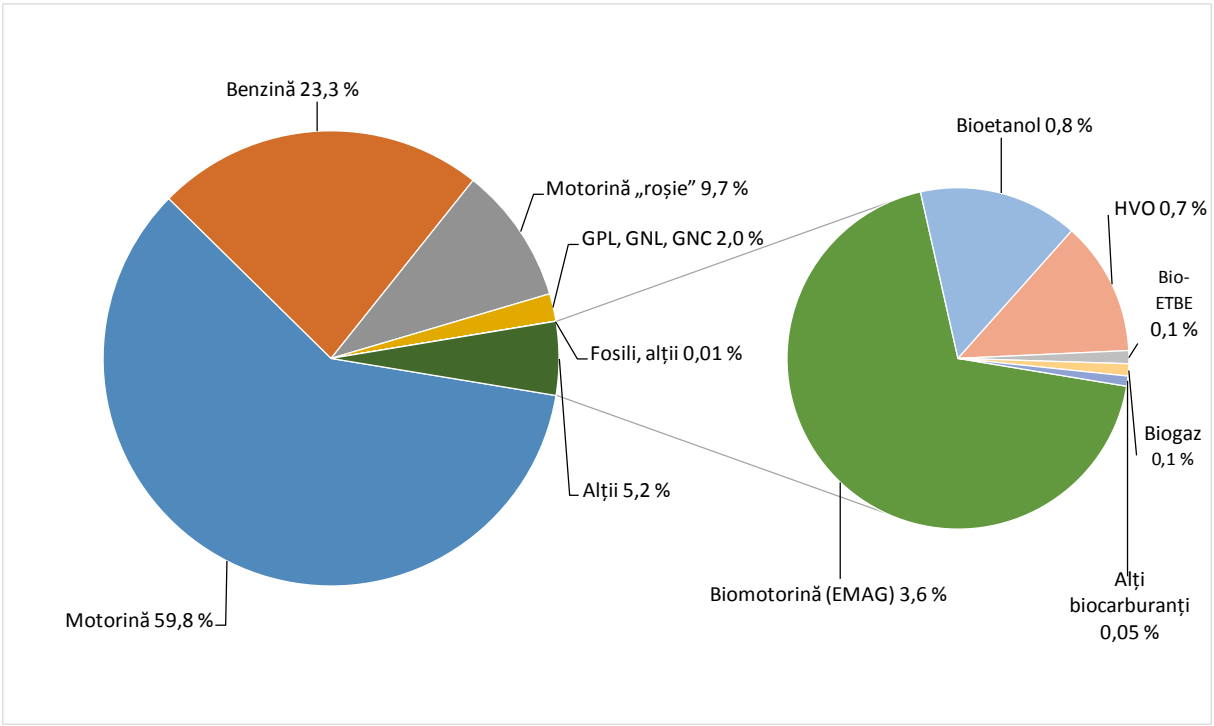


Figura 2: Cotele de aprovizionare cu energie pentru fiecare tip de carburant în 2018 (*Sursa: AEM)*

2.3 Consumul de biocarburanți

Consumul de biocarburanți în cele 28 de state membre continuă să fie dominat de biomotorină (esteri metilici ai acizilor grași, EMAG) (68,9 % din consumul total de biocarburanți; 504 PJ), urmată de bioetanol (15,1 %; 111 PJ) și de uleiul vegetal hidrotratat (HVO; 13,1 %; 93 PJ). Bio-ETBE (etil-terț-butil-eter produs pe bază de bioetanol) și biogazul reprezintă aproape 0,1 % din totalul consumului de biocarburanți (18 PJ). Toți ceilalți biocarburanți au reprezentat o cotă mult mai mică (a se vedea *Figura 3*).

Informații detaliate despre toți biocarburanții și toate filierele pot fi găsite în Raportul tehnic al AEM nr. 2/2020 privind intensitățile gazelor cu efect de seră ale carburanților destinați transporturilor în UE în 2018.

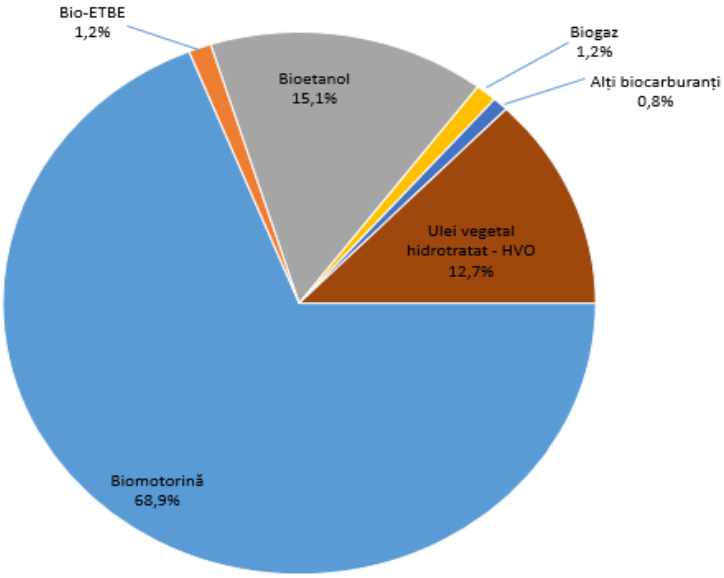


Figura 3: Cotele de aprovizionare cu energie pe bază de biocarburanți pentru fiecare tip de carburant în 2018 (*Sursa: AEM)*

2.4 Consumul de energie electrică

Raportarea consumului de energie electrică de către furnizorii de carburant este voluntară, iar zece state membre, comparativ cu șapte în 2017, au raportat date privind energia electrică consumată de vehiculele și motocicletele electrice (a se vedea *Tabelul 1*).

Stat membru	Cantitatea de energie, excluzând eficiența grupului motopropulsor (GJ)	Cantitatea de energie, incluzând eficiența grupului motopropulsor (GJ)	Intensitatea GES raportată de statul membru (g CO_2e/MJ)	Intensitatea GES raportată de statul membru (g CO_2e/KWh)
Bulgaria	189 652	75 861	-	-
Franța	1 122 448	448 979	20.4	73
Germania	774 000	309 600	153	551
Italia	1 444 681	577 872	110,3	397
Țările de Jos	236 081	94 432	165	594
Portugalia	19 224	7 690	74,7	269
Slovacia	1 407	563	46,4	167
Slovenia	318	127	-	-
Suedia	52	21	169,2	609
Regatul Unit	867 996	347 198	85,3	307

Tabelul 1: Energia electrică consumată de vehiculele și motocicletele electrice în 2018 ca contribuție raportată de furnizorii de carburant la îndeplinirea obiectivului lor de reducere a GES (*Sursa: AEM*)

3. PREZENTARE GENERALĂ A DATELOR PRIVIND CALITATEA CARBURANȚILOR DIN UE ÎN 2018

În conformitate cu articolul 8 din Directiva privind calitatea carburanților, toate statele membre, precum și Islanda au prezentat rapoarte cu privire la datele naționale referitoare la calitatea carburanților pentru anul 2018.

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

Motorina continuă să domine vânzările de carburanți în UE: 72,3 % din carburanții vânduți în 2018 au fost reprezentați de motorină, iar 27,7 % de benzină, la fel ca în 2017 (a se vedea *Tabelul 2*).

	2017	**2018**
Vânzările de motorină	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Vânzările de benzină	103 766 (27,7 %)	103 856 (27,7 %)

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

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 72,3 % în 2018. Aceasta reflectă într-o mare măsură tendința crescândă de trecere la motorină a parcului de vehicule al Europei în această perioadă.

Consumul de motorină este dominant în majoritatea statelor membre ale UE, reprezentând peste 60 % din totalul vânzărilor de carburanți în toate țările cu excepția Ciprului, a Greciei și a Țărilor de Jos.

Majoritatea vânzărilor de benzină în 2018 au fost vânzări ale sortimentului de benzină 95 COR (cifra octanică de cercetare), a cărui cotă a înregistrat o ușoară scădere comparativ cu 2017. Cota vânzărilor de carburant cu $95 \leq \text{COR} < 98$ a crescut, în timp ce ponderea vânzărilor de carburant cu $\text{COR} \geq 98$ a scăzut din 2017 (a se vedea *Tabelul 3*).

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

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

Toate tipurile de motorină vândute în UE sunt comercializate drept carburant care conține biomotorină, iar aproape 96 % din benzină drept carburant care conține bioetanol. Din benzina vândută în UE în 2018, 84,3 % a avut un conținut de etanol de până la 5 % în volum, iar 11,4 % un conținut de etanol de până la 10 %. În cazul motorinei vândute, 99,2 % a conținut până la 7 % esteri metilici ai acizilor grași și 0,8 % a avut un conținut mai ridicat.

3.2 Conformitatea carburanților vânduți cu limitele în materie de calitate

În general, limitele de calitate sunt în mare măsură respectate în UE. În privința unei foarte mari majorități dintre parametrii-cheie ai carburanților din eșantioanele prelevate în 2018 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. Limitele au fost verificate și raportate ca fiind pe deplin respectate de către șase state membre (Bulgaria, Grecia, Letonia, Lituania, Slovenia și Suedia) pentru benzină și de către douăsprezece state membre (Austria, Croația, Grecia, Finlanda, Germania, Ungaria, Irlanda, Lituania, Polonia, România, Slovenia și Suedia) pentru motorină. Un stat membru (Belgia) a raportat peste 100 de cazuri de neconformitate pentru benzină și 30 pentru motorină în 2018, însă aceasta reprezintă o mică parte din numărul total de eșantioane prelevate în Belgia.

Statele membre au raportat pentru anul 2018 un număr total de 410 cazuri de neconformitate pentru benzină și 114 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 nouăsprezece state membre), cifra octanică de cercetare (COR) (în zece state membre), cifra octanică „motor” (MON) (în opt state membre) și conținutul de sulf (în cinci state membre). În ceea ce privește motorina, parametrii care nu au fost conformi cu specificațiile cel mai des au fost conținutul de esteri metilici ai acizilor grași (EMAG) (în șapte state membre) și conținutul de sulf (în opt state membre).

Toate statele membre au descris acțiunile întreprinse atunci când probele prelevate s-au dovedit a fi neconforme. Acestea au inclus 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.

Prin urmare, Comisia nu a fost nevoită să lanseze noi investigații în acest domeniu.