KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.2.2017 r.
COM(2017) 49 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej
(Rok sprawozdawczy 2014 i 2015)

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej (Rok sprawozdawczy 2014 i 2015)

1. WPROWADZENIE

To, by benzyna i olej napędowy stosowane w transporcie drogowym spełniały w sposób ciągły wymogi unijne w zakresie jakości, ma fundamentalne znaczenie w zapewnianiu istotnych korzyści dla zdrowia i środowiska.

Niniejsze sprawozdanie oparte jest na sprawozdaniach przedstawionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 98/70/WE[1] (dyrektywa odnosząca się do jakości paliw) dotyczących jakości benzyny i olejów napędowych stosowanych w transporcie drogowym w UE w roku 2014.

Europejska Agencja Środowiska (EEA) przeprowadziła proces poświadczania wiarygodności i zapewniania dobrej jakości danych przekazywanych przez państwa członkowskie, którego celem była poprawa danych. Gromadzenie i analiza danych przekazywanych przez państwa członkowskie, jak przedstawiono w sprawozdaniu technicznym EEA nr 26/2015 pt. „Monitorowanie jakości paliw w UE – 2014 r." i sprawozdaniu technicznym nr 36/2016 pt. „Monitorowanie jakości paliw w UE – 2015 r."[2].

2. PRZEGLĄD DANYCH DOTYCZĄCYCH JAKOŚCI PALIWA W UE ZA 2014 R.

Wyniki monitorowania jakości paliwa w 2014 r. i 2015 r. nadal wykazały, że doszło do bardzo niewielu odchyleń od specyfikacji benzyny i oleju napędowego określonych w dyrektywie odnoszącej się do jakości paliwa. Ponadto wynika z niego, iż wszystkie państwa członkowskie stosują normy specyfikacji paliw nakładające ograniczenie siarki do 10 ppm w paliwach stosowanych w transporcie drogowym.

Jedną z kluczowych kwestii w zakresie monitorowania zgodności z wymogami dotyczącymi jakości paliwa jest pobieranie próbek paliw. W związku z ustaleniami zawartymi w sprawozdaniu dotyczącym danych za 2013 r.[3] oraz późniejszymi kontaktami dwustronnymi między Komisją a państwami członkowskimi dane przekazane przez państwa członkowskie wskazują, że w 2014 r. nastąpiła poprawa sposobu, w jaki państwa członkowskie wywiązują się ze swoich swoje obowiązków w zakresie sprawozdawczości i monitorowania, stosując lepsze systemy monitorowania jakości paliwa, dzięki którym pobieranie próbek paliwa jest dokładniejsze i solidniejsze.

W 2014 r. wszystkie państwa członkowskie przedstawiły minimalne wymagane informacje na temat zgodności paliw. Komisja nie potrzebowała zatem rozpoczynać żadnych nowych dochodzeń w tej dziedzinie.

W 2015 r. większość państw członkowskich przedstawiła minimalne wymagane informacje na temat zgodności paliw. Komisja zwróciła się o dalsze informacje do państw członkowskich, które nie zgłosiły niezbędnych informacji na temat zgodności paliw.

---

1 Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

2 http://www.eea.europa.eu/publications/eu-fuel-quality-monitoring-2014 i http://www.eea.europa.eu/publications/eu-fuel-quality-monitoring-2015

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/fuel/docs/com_2015_70_en.pdf

W obydwu latach rzadko zgłaszano niezgodność wprowadzanych na rynek paliw. Jeśli ma to miejsce, państwa członkowskie informują zwykle, że podejmują działania w celu wycofania niezgodnego paliwa ze sprzedaży. Ponadto nie ma dowodów, by takie przypadki niezgodności miały jakikolwiek negatywny wpływ na emitowanie zanieczyszczeń przez pojazdy bądź na funkcjonowanie silników.