KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 6.2.2018r.
COM(2018) 56 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej (rok sprawozdawczy 2016)

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej (rok sprawozdawczy 2016)

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 98/70/WE[1] odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych (zwanej dalej „dyrektywą w sprawie jakości paliw") państwa członkowskie mają obowiązek składać co roku sprawozdanie zawierające informacje o łącznej ilości i jakości benzyny i olejów napędowych sprzedanych do stosowania w transporcie drogowym.

Niniejsze sprawozdanie oparte jest na danych za rok 2016, przekazanych Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) przez państwa członkowskie. Kompilację i analizę danych dostarczonych przez państwa członkowskie przedstawiono w sprawozdaniu technicznym EEA nr 24/2017 pt. „Jakość paliw w UE w 2016 r.".

Państwa członkowskie oceniają jakość paliw przy użyciu systemu monitorowania jakości paliwa (FQMS)[2]. Państwa członkowskie muszą co roku pobierać próbki paliw i analizować ich właściwości techniczne, aby zapewnić zgodność tych paliw z wymogami określonymi w dyrektywie w sprawie jakości paliw. Wartości graniczne określone w dyrektywie w sprawie jakości paliw dotyczą takich parametrów, jak:

- w odniesieniu do benzyny: destylacja, zawartość węglowodorów, zawartość ołowiu, zawartość manganu, motorowa liczba oktanowa (MON), zawartość tlenu, związki tlenowe, badawcza liczba oktanowa (RON), zawartość siarki oraz prężność par w okresie letnim;

- w odniesieniu do oleju napędowego: liczba cetanowa, gęstość w temperaturze 15 °C, destylacja, zawartość estrów metylowych kwasów tłuszczowych (FAME), zawartość manganu, wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych oraz zawartość siarki.

2. PRZEGLĄD DANYCH DOTYCZĄCYCH JAKOŚCI PALIWA W UE ZA 2016 R.

Wszystkie państwa członkowskie UE, a także Norwegia i Islandia, przedłożyły sprawozdania na temat jakości paliwa za rok 2016.

Sprzedaż paliw, rodzaje i zawartość biokomponentów

W sprzedaży paliw w UE w dalszym ciągu dominuje olej napędowy: 71,8 % (257 206 mln litrów) sprzedanych paliw stanowił olej napędowy, a 28,2 % (100 838 mln litrów) – benzyna. Całkowita ilość sprzedanych paliw wzrosła w porównaniu z 2015 r. o 2,7 %. Sprzedaż benzyny w 2016 r. utrzymała się niemal na tym samym poziomie, natomiast sprzedaż oleju napędowego wzrosła o 3,8 %.

Udział oleju napędowego w sprzedaży paliw ogółem wzrasta już od lat, od udziału w wysokości 55,6 % sprzedaży ogółem w 2001 r. do udziału w wysokości 71,8 % w 2016 r. Odzwierciedla to w dużym stopniu zwiększanie liczby pojazdów z silnikiem Diesla we flocie

[1] Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG, Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

[2] Norma europejska EN 14274 zawiera informacje na temat sposobu tworzenia systemu monitorowania jakości paliwa w zależności od wielkości kraju i stosowanego modelu statystycznego, jak również wytyczne dotyczące określenia minimalnej liczby próbek do pobrania.

pojazdów w Europie w tym okresie. Zużycie oleju napędowego w większości z 28 państw członkowskich UE było znaczące (> 60 % całkowitej sprzedaży paliw); wyjątek stanowiły: Cypr, Grecja, Malta i Niderlandy.

Większość sprzedanej w 2016 r. benzyny stanowił gatunek benzyny o RON wynoszącej 95, którego udział w całkowitej sprzedaży benzyny wyniósł 86,3 %; 7,6 % sprzedaży stanowiła benzyna gatunków o 95 < RON < 98; a 5,8 % – benzyna gatunków o RON ≥ 98. Benzyna gatunku o RON = 91 stanowiła jedynie nieznaczną część sprzedaży.

Prawie wszystkie oleje napędowe sprzedawane w UE zawierają biodiesel, natomiast 85 % sprzedawanej benzyny zawiera bioetanol. W 75 % paliw benzynowych sprzedanych w UE w 2016 r. objętościowa zawartość etanolu wynosiła do 5 %, a w 10 % zawartość ta wynosiła do 10 %. 83 % sprzedanych olei napędowych zawierało do 7 % estrów metylowych kwasów tłuszczowych (FAME), a 17 % zawierało większą ilość takich estrów.

Zgodność sprzedanego paliwa z limitami określonymi w dyrektywie w sprawie jakości paliwa

W swych sprawozdaniach pięć państw członkowskich zgłosiło pełną zgodność w odniesieniu do benzyny (Grecja, Litwa, Niderlandy, Słowenia i Szwecja), a dziewięć w odniesieniu do oleju napędowego (Bułgaria, Chorwacja, Finlandia, Irlandia, Litwa, Malta, Niemcy, Słowenia i Szwecja). Litwa, Słowenia i Szwecja zgłosiły stan pełnej zgodności w odniesieniu do obu paliw. Natomiast jedno państwo członkowskie (Belgia) zgłosiło ponad 100 przypadków braku zgodności w odniesieniu do benzyny w 2016 r.

Ogółem za 2016 r. państwa członkowskie zgłosiły 507 przypadków braku zgodności w odniesieniu do benzyny i 101 takich przypadków w odniesieniu do oleju napędowego. W przypadku benzyny parametrami najczęściej niezgodnymi ze specyfikacjami były: prężność par w okresie letnim (w 14 państwach członkowskich), RON (w 11 państwach członkowskich) oraz MON (w 7 państwach członkowskich). 14 państw członkowskich zgłosiło przekroczenie dopuszczalnych wartości takich parametrów jak: substancje aromatyczne, zawartość tlenu lub destylacja. W przypadku oleju napędowego parametrami najczęściej niezgodnymi ze specyfikacjami były: zawartość siarki (w 7 państwach członkowskich) i zawartość estrów metylowych kwasów tłuszczowych (FAME) (w 7 państwach członkowskich).

Wszystkie państwa członkowskie opisały działania podjęte w przypadku wykrycia próbek niezgodnych z wymaganiami. Działania te obejmują: informowanie właściwych organów, wszczynanie dochodzeń, nakładanie kar i grzywien lub ponowne pobieranie próbek. W niewielkiej liczbie przypadków nie podjęto żadnych działań ze względu na fakt, że niezgodną z wymogami wartość parametrów uznano za bardzo bliską granic tolerancji.

Nie było zatem powodu, by Komisja wszczynała jakiekolwiek nowe dochodzenia w tym obszarze.