

PL

PL

PL



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 11.3.2011
KOM(2011) 116 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym
w Unii Europejskiej**

**Siódme sprawozdanie roczne
(Rok sprawozdawczy 2008)**

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej Siódme sprawozdanie roczne (rok sprawozdawczy 2008)

STRESZCZENIE

Dyrektywa 98/70/WE¹ ustala uzasadnione względami zdrowotnymi i środowiskowymi minimalne specyfikacje, mające zastosowanie do paliw przeznaczonych do użytku w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym i silniki z zapłonem samoczynnym. Jakość paliwa jest ważna z punktu widzenia środowiska naturalnego, ponieważ wpływa na emisję zanieczyszczeń pochodzących z silników, a przez to na jakość powietrza. Jakość paliwa przekłada się również na łatwość, z jaką producenci mogą osiągnąć wskazane limity emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych, oraz na związane z tym koszty. Dyrektywa 2003/17/WE², zmieniająca dyrektywę 98/70/WE, nakazuje dalsze ograniczanie zawartości siarki w benzynie i oleju napędowym. Rok 2008 był ostatnim rokiem, w którym paliwa o zawartości siarki przekraczającej 10 ppm spełniały wymagania tej dyrektywy.

Nieprzestrzeganie specyfikacji paliw może prowadzić do zwiększonej emisji zanieczyszczeń (np. nadmierna zawartość związków tlenowych może zwiększać emisję tlenków azotu (NO_x)), a nawet do uszkodzenia silnika i układów oczyszczania spalin (jak w przypadku nadmiernej zawartości siarki, uszkadzającej katalizatory), co z kolei prowadzi do większej emisji zanieczyszczeń powietrza. W celu zapewnienia zgodności z normami jakości paliwa obowiązującymi na mocy omawianej dyrektywy, państwa członkowskie są zobowiązane wprowadzić systemy monitorowania jakości paliwa.

Artykuł 8 dyrektywy 98/70/WE zobowiązuje Komisję do corocznego publikowania sprawozdania na temat jakości paliwa w państwach członkowskich. Niniejsze, siódme sprawozdanie Komisji zawiera podsumowanie przekazanych przez państwa członkowskie informacji na temat jakości benzyny i oleju napędowego oraz wielkości sprzedaży w roku 2008. Sprawozdania krajowe za 2008 r. przekazały wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Luksemburga, który nie przedstawił sprawozdania również za rok 2007.

Stwierdzono dalszą poprawę jakości systemów monitorowania w państwach członkowskich, zgodności z wartościami dopuszczalnymi i jakości informacji zawartych w przekazywanych sprawozdaniach. Komisja będzie nadal monitorować stan zgodności z określonymi w dyrektywie wymaganiami i w razie potrzeby proponować podjęcie stosownych i proporcjonalnych działań.

¹ Dyrektywa 98/70/WE 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 Dyrektywa 2003/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 marca 2003 r. zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych, Dz.U. L 76 z 22.3.2003, s. 10.

Jak odnotowano w latach 2006 i 2007, paliwa bezsiarkowe³ mają wprowadzić coraz większy udział wśród gatunków paliwa i w ich sprzedaży w państwach członkowskich, nadal jednak nie zawsze są oznaczone na dystrybutorze. Nadal występują problemy z terminowym przekazywaniem sprawozdań. Czternaście państw członkowskich przedstawiło sprawozdania po terminie, choć dziesięć spośród nich spóźniło się o mniej niż miesiąc. Malta przekazała sprawozdanie 7 miesięcy po terminie, Niemcy – 5 miesięcy, Zjednoczone Królestwo – 4 miesiące, a Hiszpania – 3 miesiące. Luksemburg nie przedstawił sprawozdania za rok 2008, podobnie jak za 2007.

Wyniki monitorowania jakości paliwa w 2008 r. wykazują, że specyfikacje benzyny i oleju napędowego określone w dyrektywie 98/70/WE są generalnie przestrzegane; ponownie stwierdzono nieliczne przypadki naruszeń. W przypadku benzyny stwierdzono przekroczenia następujących głównych parametrów: badawcza lub motorowa liczba oktanowa (RON/MON)⁴, prężność par w okresie letnim⁵ oraz procent odparowania przy temperaturze 100/150 °C podczas destylacji⁶. Wzrosła również liczba próbek, w których przekroczona była dopuszczalna zawartość siarki. W przypadku oleju napędowego stwierdzono przekroczenia następujących głównych parametrów: zawartość siarki, punkt destylacji 95 % składu frakcyjnego oraz liczba cetanowa.

Ponieważ przypadki naruszeń są stosunkowo rzadkie, a większość państw członkowskich podejmuje działania w celu usunięcia niespełniającego specyfikacji paliwa z obrotu, Komisja nie posiada informacji o negatywnym wpływie tych naruszeń na emisje zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów bądź na funkcjonowanie silników. Komisja zachęca jednak państwa członkowskie do dalszego podejmowania działań mających doprowadzić do zapewnienia pełnej zgodności ze specyfikacjami, by wyeliminować podobne problemy w przyszłości. Przekazane przez państwa członkowskie szczegółowe informacje na temat podjętych przez nie działań zamieszczono w poświęconych poszczególnym krajom rozdziałach sprawozdania szczegółowego za rok 2008⁷. Komisja będzie nadal monitorować stan zgodności z określonymi w dyrektywie wymaganiami w zakresie jakości paliw.

Niska zawartość siarki przyczynia się do ograniczania zanieczyszczeń powietrza oraz wprowadzania nowych rozwiązań technicznych w silnikach. W 2008 r. średnia zawartość siarki zmniejszyła się i była znacznie niższa w porównaniu z danymi zgłoszonymi za rok 2004, co widać w tabeli 1. Był to największy spadek od roku 2005, w którym w całej UE wszedł w życie obowiązek stosowania paliw niskosiarkowych⁸ oraz wprowadzono do

³ Termin „bezsiarkowe” oznacza zawartość siarki <10 ppm.

⁴ Badawcza liczba oktanowa (RON) określa ilościowo maksymalny stopień sprężania paliwa w silniku, przy którym nie dochodzi do samozapłonu części mieszanki znajdującej się w silniku. Samozapłon prowadzi do nadmiernego zużycia paliwa i zwiększenia emisji lotnych związków organicznych oraz tlenu węgla.

⁵ Prężność par określa lotność paliwa. Jest oznaczana w okresie letnim, ponieważ temperatury o tej porze roku mogą prowadzić do większej emisji lotnych związków organicznych, które przyczyniają się do tworzenia ozonu w przyziemnych warstwach atmosfery. Przekroczenie dopuszczalnych wartości powoduje większą emisję lotnych związków organicznych.

⁶ Parametr dotyczący destylacji określa, jaki procent paliwa odparowuje w temp. 100 °C i 150 °C. Zawęża się w ten sposób selekcję lżejszych składników, które wolno domieszać do paliwa. Przekroczenie dopuszczalnych wartości może prowadzić do powstawania korków parowych w przewodach i do problemów z jazdą.

⁷ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

⁸ Termin „niskosiarkowe” oznacza zawartość siarki <50 ppm.

sprzedaży paliwa bezsiarkowe. Rok 2008 był ostatnim rokiem, w którym paliwa niskosiarkowe spełniały wymagania dyrektywy. Zmniejszenie średniej zawartości siarki może być zatem wynikiem przygotowań państw członkowskich do mającej obowiązywać od 2009 r. wartości dopuszczalnej <10 ppm.

Tabela 1: Roczna tendencja w zakresie średniej zawartości siarki w benzynie i oleju napędowym

UE	Średnia zawartość siarki w ppm								UE-15	UE-12
	Paliwo/rok	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2006**	2007***	2008***	2008
	<i>Benzyna</i>	68	51	37	38	19	18	18	14	15
	<i>Olej napędowy</i>	223	169	125	113	25	22	23	18	23

* Z wyłączeniem Francji, która nie przekazała sprawozdań za lata 2003-2005. W 2004 r. do UE przystąpiły nowe państwa UE-10.

** Z wyłączeniem Malty, która nie przekazała sprawozdania za 2006 r.

*** Z wyłączeniem Luksemburga, który nie przekazał sprawozdań za lata 2007 i 2008.

Krajowe systemy monitorowania jakości paliwa nadal znacznie różnią się między sobą. Mimo to przewiduje się, że wymagania przewidziane w dyrektywie spowodują ujednolicenie tych systemów oraz przyczynią się do poprawy jakości danych sprawozdawczych.

2. WPROWADZENIE

Specyfikacje benzyny i oleju napędowego sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej określono w załącznikach do dyrektywy 98/70/WE. Od dnia 1 stycznia 2005 r. stosuje się tylko jeden zbiór specyfikacji paliw. Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do składania podsumowań dotyczących jakości paliw sprzedanych na ich terytorium. Począwszy od 2004 r. państwa członkowskie mają obowiązek składania sprawozdań na temat prowadzonego monitorowania zgodnie z normą europejską EN 14274⁹ lub z systemem o równoważnym stopniu wiarygodności. Artykuł 8 dyrektywy 98/70/WE, zmieniony artykułem 1 ust. 5 dyrektywy 2003/17/WE, zobowiązuje Komisję do udostępniania wyników sprawozdań na temat jakości paliwa w poszczególnych państwach członkowskich. Zgodnie z tym obowiązkiem niniejsze siódme sprawozdanie Komisji zawiera podsumowanie informacji na temat jakości benzyny i oleju napędowego oraz wielkości sprzedaży na terenie Wspólnoty w roku 2008. Sprawozdania z ubiegłych lat są dostępne na stronach internetowych Komisji¹⁰.

3. KRAJOWE SYSTEMY MONITOROWANIA

W formacie sprawozdań wprowadzono zmiany w stosunku do decyzji Komisji 2002/159/WE i normy europejskiej EN 14274: 2003. Zmiany te, uwzględnione w szablonie sprawozdania w formacie Excela, przyczyniły się do zwiększenia przydatności informacji i ułatwiły analizę tendencji panujących w UE. W większości przypadków stwierdzono dalszą poprawę jakości systemów monitorowania, zgodności z wartościami dopuszczalnymi i jakości informacji zawartych w przekazywanych sprawozdaniach. Nadal istnieją jednak kluczowe obszary, w których konieczna jest poprawa. Oto ich zestawienie:

Niektóre z państw członkowskich przedstawiły sprawozdania po terminie. Malta, Niemcy, Zjednoczone Królestwo i Hiszpania przedstawiły sprawozdania z ponadtrzymiesięcznym opóźnieniem. Państwa te wzywa się do terminowego składania sprawozdań, aby nie podważać starań pozostałych państw.

Kilka państw członkowskich nie pobrało wystarczającej liczby próbek dla wszystkich paliw lub nie pobrało ich w wystarczającej liczbie na stacjach paliwowych (w odróżnieniu od magazynów lub rafinerii). Próbkę pobierane w magazynach lub rafineriach powinny mieć charakter *uzupełniający* wobec minimalnej liczby próbek, które należy pobrać na stacjach paliwowych.

W przypadku stosowania przez państwa członkowskie własnych systemów krajowych, system taki powinien być w pełni opisany, aby umożliwić weryfikację jego zgodności z normą europejską. Opis ten powinien wykazywać równoważność wiarygodności statystycznej stosowanego systemu monitorowania z normą EN 14274: 2003. W wielu przypadkach opis taki *nadal* nie został przedstawiony w odniesieniu do monitorowania prowadzonego w latach 2004-2008 i powinien zostać przedstawiony w przyszłości.

W przypadku posługiwania się przewidzianym w EN 14274 modelem statystycznym C,

⁹ EN 14274:2003 – Paliwa do pojazdów samochodowych. Ocena jakości benzyny i olejów napędowych. System monitorowania jakości paliwa (FQMS).

¹⁰ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

państwo członkowskie powinno przedstawić przejrzyste uzasadnienie wyboru tego modelu. Wydaje się, że dla kilku państw członkowskich uzasadnione byłoby zastosowanie modelu A lub B zamiast modelu C.

Paliwa bezsiarkowe powinny być wyraźnie oznakowane, aby zapewnić nabywcom możliwość ich wyboru. W niektórych państwach członkowskich zawartość siarki nie jest wyraźnie oznaczona na dystrybutorze. Począwszy od 2009 r. nie powinno to być konieczne, ponieważ od tej pory będzie można sprzedawać wyłącznie paliwa bezsiarkowe.

Ponieważ rok 2008 jest ostatnim rokiem, w którym paliwa o zawartości siarki przekraczającej 10 ppm powinny być dostępne w sprzedaży na terenie UE, państwa członkowskie powinny były być w stanie zebrać dane dotyczące wielkości sprzedaży i pobranych próbek w rozbiciu według zawartości siarki. Jednak niektóre z państw członkowskich tego nie uczyniły.

Sprawozdania państw członkowskich są oceniane według pór roku, aby zapewnić porównywalność do celów sprawozdawczości ogólnounijnej. W przypadku wybrania przez państwo członkowskie innej pory roku niż wskazana, w krajowym załączniku do sprawozdania z monitorowania jakości paliwa należy podać stosowne informacje.

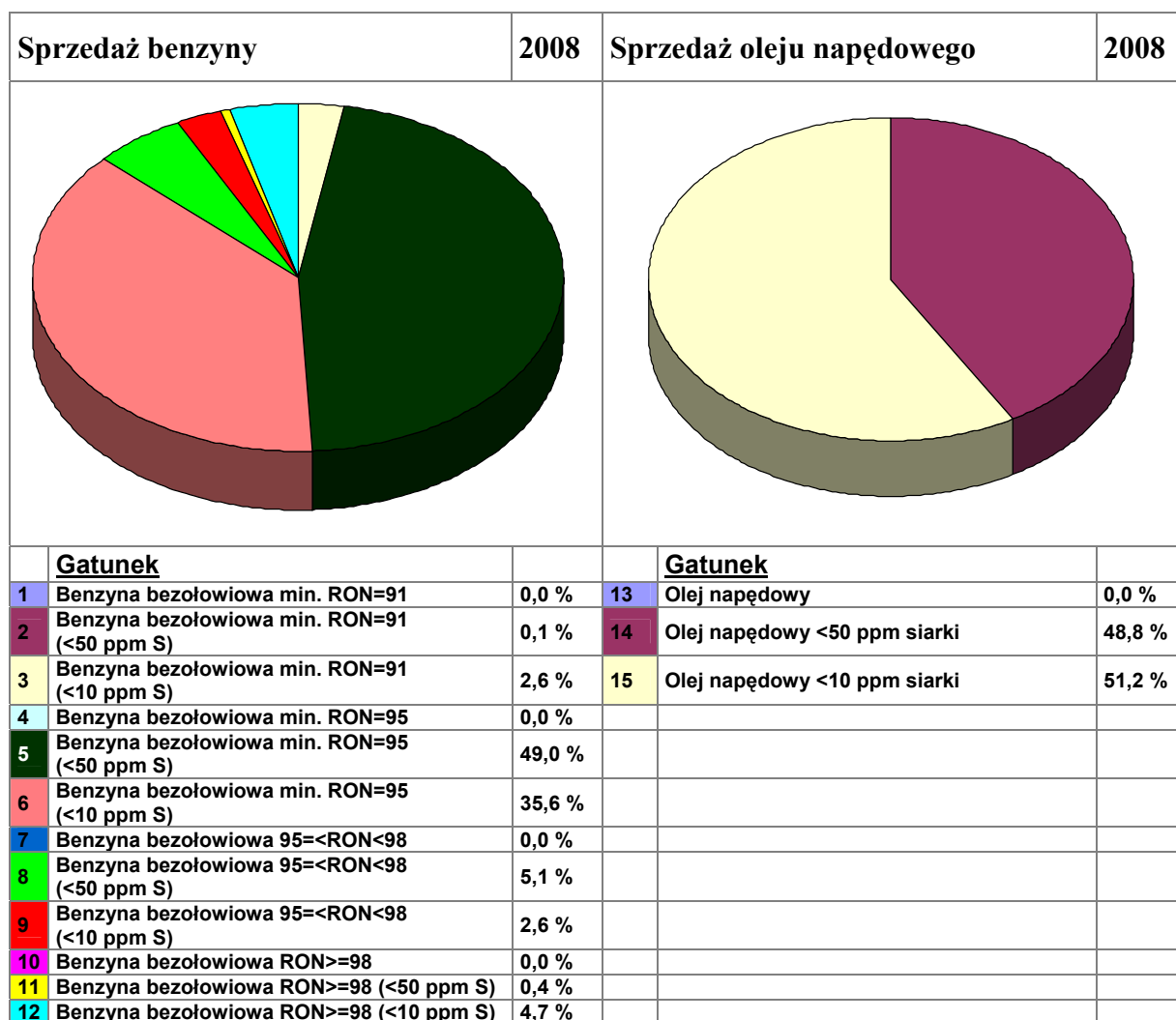
4. DANE SPRAWOZDAWCZE ZA ROK 2008

4.1 Jakość i ilość paliw

Całość benzyny i oleju napędowego sprzedawanych w UE stanowią obecnie paliwa niskosiarkowe i bezsiarkowe. W całkowitej ilości sprzedanej benzyny 55 % stanowiła benzyna niskosiarkowa, a 45 % benzyna bezsiarkowa (<10 ppm). W przypadku oleju napędowego odpowiednie proporcje wyniosły 49 % i 51 %.

Dostępny w UE szeroki wybór gatunków paliwa różniących się między sobą liczbą oktanową i zawartością siarki zmniejszył się wraz z wprowadzeniem w 2005 r. nowego ograniczenia dopuszczalnej zawartości siarki, która może wynosić <50 ppm. Większość sprzedaży benzyny w 2008 r. przypadała na benzynę o liczbie oktanowej 95 (84 %, z czego 46 % przypadało na benzynę niskosiarkową i 38 % na bezsiarkową). Szczegółowe dane w rozbiciu na poszczególne państwa członkowskie zawiera wykres 1 oraz tabela w załączniku.

Wykres 1: Procentowy udział poszczególnych gatunków paliw w całości sprzedaży na terenie UE w 2008 r.



Podobnie jak w latach 2001-2007, największą sprzedaż paliw odnotowano w 2008 r. we Francji, w Niemczech, we Włoszech, w Hiszpanii i Zjednoczonym Królestwie (wykres 3). W niemal wszystkich państwach członkowskich przeważa sprzedaż oleju napędowego, jednak proporcje sprzedaży benzyny i oleju napędowego różnią się znacznie.

Sprzedaż w państwach członkowskich UE-12 stanowiła odpowiednio 14,0 % łącznej sprzedaży benzyny oraz 15,8 % łącznej sprzedaży oleju napędowego na terenie UE (co stanowi znaczący wzrost wobec – odpowiednio – 12,4 % i 12,6 % w 2007 r.).

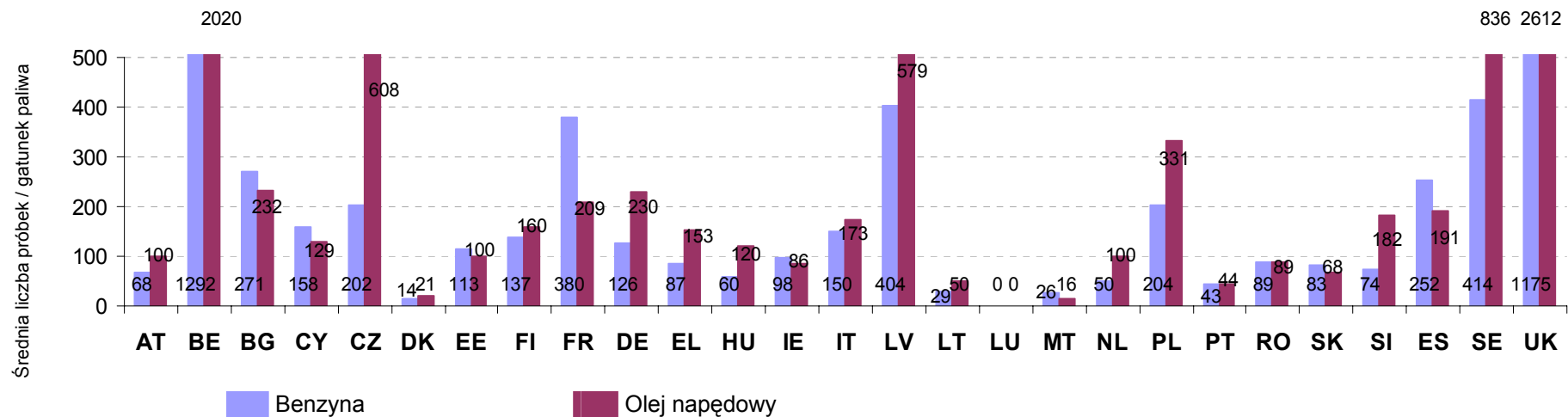
Większość (14) państw członkowskich podała w swoich sprawozdaniach za 2008 r., że na ich terytorium dostępne są dwa gatunki benzyny, natomiast Bułgaria, Irlandia i Malta podały, że posiadają w sprzedaży tylko jeden jej gatunek. Gatunki paliwa różnią się głównie liczbą oktanową (RON). Szesnaście państw członkowskich podało, że w 2008 r. miało w sprzedaży tylko jeden gatunek oleju napędowego. Więcej informacji zawiera wykres 4.

Pełne przejście na paliwa bezsiarkowe jest wymagane od państw członkowskich dopiero od 2009 r. W swoich sprawozdaniach za 2008 rok osiem państw członkowskich podało jednak, że w sprzedaży posiada tylko benzynę bezsiarkową, a osiem państw posiada w sprzedaży tylko bezsiarkowy olej napędowy. W Niemczech bezsiarkowy olej napędowy jest dostępny w

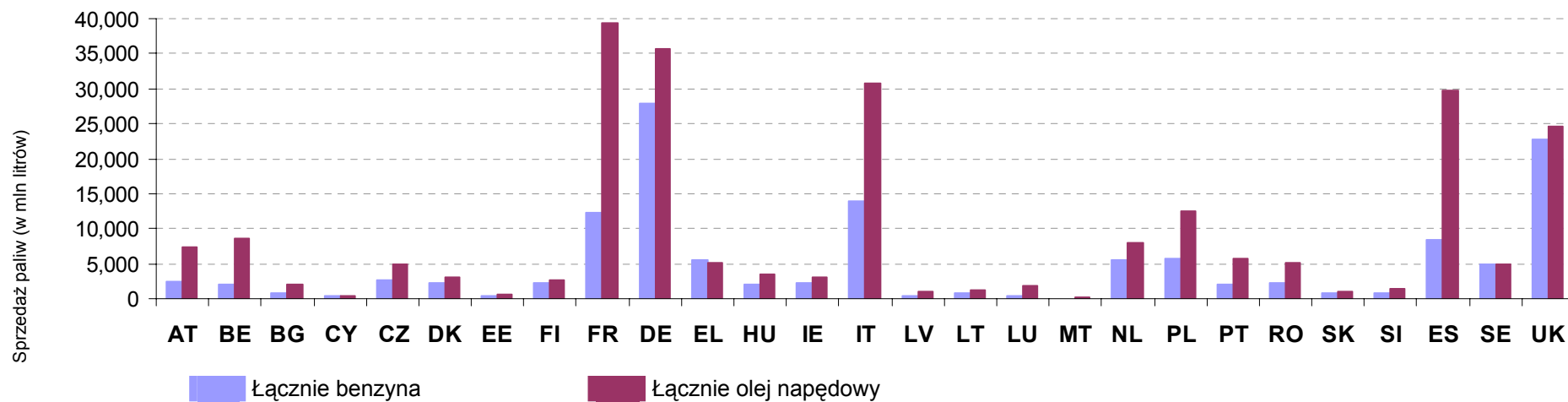
sprzedaży od 2003 r., a w Szwecji praktycznie wszystkie stosowane oleje napędowe to od 1999 r. oleje bezsiarkowe.

W Republice Czeskiej, w Polsce i na Słowacji średnia zawartość siarki jest niższa od wartości dopuszczalnej od 2009 r. (<10 ppm), jednak nie wszystkie z tych państw podają w swoich sprawozdaniach stuprocentową dostępność paliwa bezsiarkowego (zob. wykres 7). Wydaje się, że w tych krajach prowadzi się sprzedaż paliw bezsiarkowych, chociaż nie są one tak oznaczone. Ponadto niektóre państwa członkowskie nie przekazały dostatecznych informacji pozwalających ocenić, czy paliwa bezsiarkowe są dostępne „z uwzględnieniem odpowiednich kryteriów geograficznych”, jak wymaga tego dyrektywa.

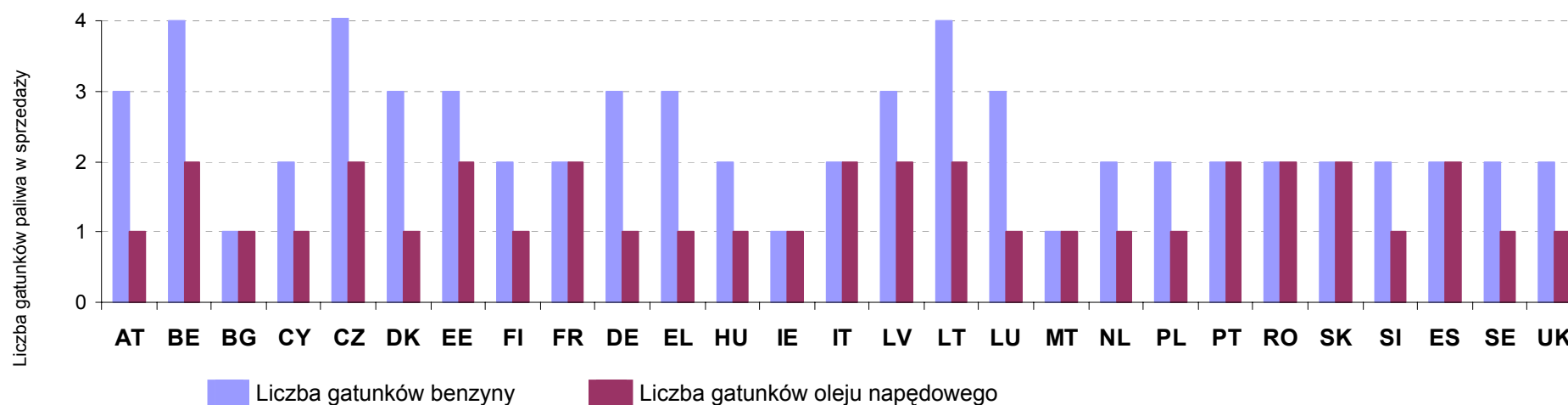
**Wykres 2: Monitorowanie jakości paliwa: liczba próbek pobranych w poszczególnych państwach UE w roku 2008
(średnia liczba próbek dla każdego gatunku paliwa)**



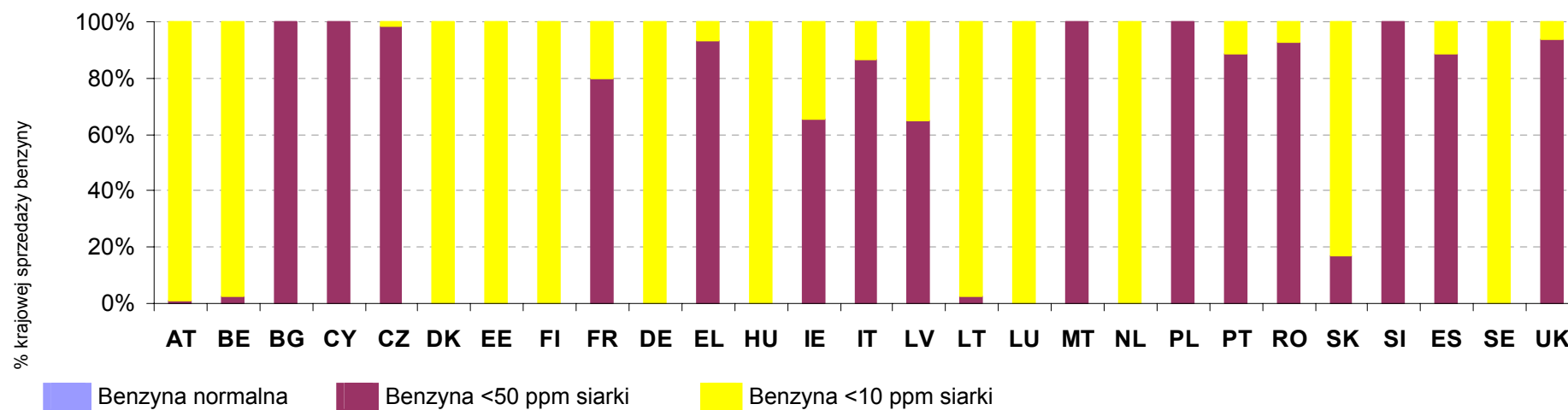
Wykres 3: Sprzedaż paliw w 2008 r. wg rodzaju w poszczególnych państwach UE (w mln litrów)



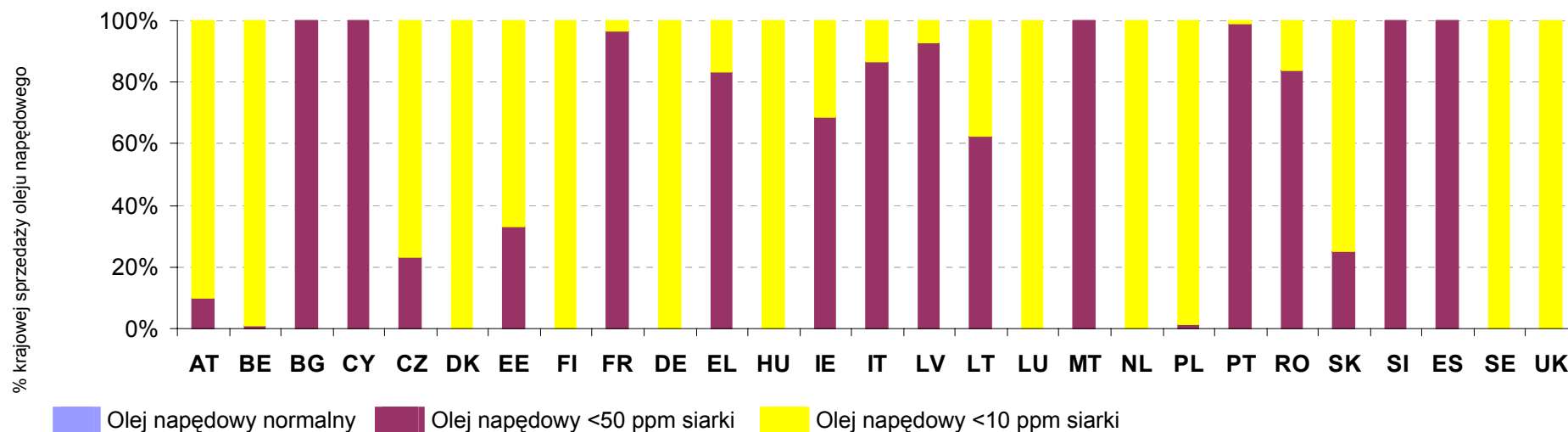
Wykres 4: Liczba gatunków paliwa poszczególnych rodzajów dostępnych w sprzedaży w poszczególnych państwach UE w 2008 r.



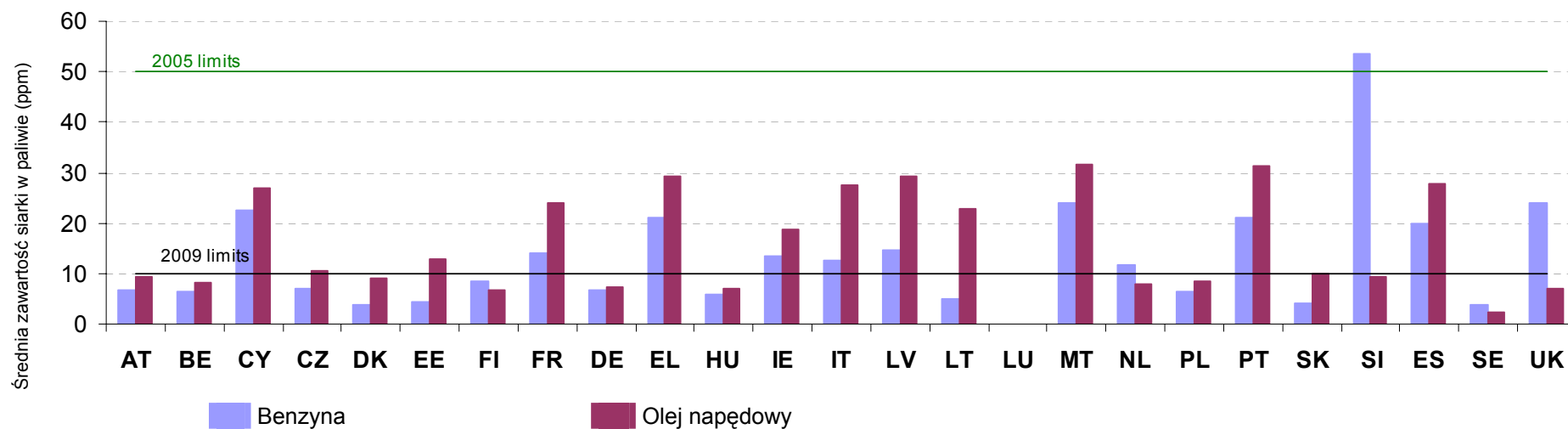
Wykres 5: Sprzedaż niskosiarkowych gatunków benzyny w poszczególnych państwach UE w 2008 r. (%)



Wykres 6: Sprzedaż niskosiarkowych gatunków oleju napędowego w poszczególnych państwach UE w 2008 r. (%)



Wykres 7: Średnia zawartość siarki we wszystkich gatunkach benzyny i oleju napędowego w poszczególnych państwach UE w 2008 r. (%)



4.2 Zgodność z dyrektywą 98/70/WE w 2008 r.

W tabeli 2 przedstawiono zestawienie danych na temat przestrzegania w państwach członkowskich dyrektywy 98/70/WE w roku 2008. Dane obejmują wyniki analizy próbek w odniesieniu do wartości dopuszczalnych oraz zgodność sprawozdań pod względem formatu i treści. Podobnie jak w latach 2001-2007, niektóre państwa członkowskie przekazały niepełne dane lub przekazały je po terminie, co miało wpływ na jakość oceny zgodności. Komisja będzie zatem, w miarę potrzeby, współpracować z państwami członkowskimi nad poprawą w zakresie składanych przez nie sprawozdań.

Artykuł 9a stanowi, że ustalenie kar za naruszenie przepisów dyrektywy należy do państw członkowskich. Szczegółowe informacje na temat działań podejmowanych przez państwa członkowskie w związku z przekroczeniami wartości dopuszczalnych zamieszczono w poświęconych poszczególnym państwom rozdziałach sprawozdania szczegółowego za rok 2008¹¹.

W przypadku czterech państw członkowskich wszystkie pobrane próbki benzyny i oleju napędowego w pełni odpowiadają wartościom dopuszczalnym (dla porównania w 2007 r. było tak w siedmiu państwach). Ponadto 18 państw członkowskich dostarczyło pełne dane sprawozdawcze dla wszystkich parametrów, których monitorowanie przewiduje dyrektywa. Belgia pobiera więcej próbek niż pozostałe państwa członkowskie. Ponieważ prowadzi to do wypaczenia wyników i zamazania ogólnounijnych tendencji, belgijskie naruszenia i próbki nie zostały uwzględnione w zamieszczonej poniżej analizie naruszeń.

W przypadku benzyny pięć państw członkowskich podało w swoich sprawozdaniach, że wszystkie próbki w pełni odpowiadały specyfikacjom dyrektywy 98/70/WE (wobec 9 państw w 2007 r.). Głównymi parametrami, w których stwierdzono problemy, były ponownie badawcza/motorowa liczba oktanowa (RON/MON – 33 próbki, spadek wobec 68 w 2007 r.), prężność par w okresie letnim (DVPE – 101 próbek, wzrost wobec 43 w 2007 r.) oraz procent odparowania przy temperaturze 100/150 °C podczas destylacji (13 próbek, wynik zbliżony do 2007 r.). Ponadto w 34 próbkach stwierdzono zawartość siarki niespełniającą specyfikacji dyrektywy, wobec jedynie pięciu takich przypadków w 2007 r.

W 2008 r. liczba i odsetek próbek paliwa nieodpowiadających specyfikacjom dyrektywy wzrosły dla UE-15, natomiast dla UE-12 pozostały na prawie niezmiennym poziomie. W państwach członkowskich UE-15 odsetek próbek paliwa, w których stwierdzono przekroczenie wartości dopuszczalnych, zwiększył się z 1,0 % w 2007 r. do 1,6 % w roku 2008. Stało się tak przede wszystkim za sprawą większej liczby próbek, w których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych wartości prężności par w okresie letnim i zawartości siarki. W państwach członkowskich UE-12 bezwzględna liczba próbek paliwa, w których stwierdzono przekroczenie wartości dopuszczalnych, nieznacznie wzrosła w 2008 r., ale próbek pobrano więcej. W rezultacie odsetek próbek paliwa, w których stwierdzono przekroczenie wartości dopuszczalnych, zmniejszył się z około 3,5 % w 2007 r. do 3 % w roku 2008. Znacznie spadła liczba próbek, w których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych wartości MON/RON, ale jednocześnie odpowiednio wzrosła liczba próbek, w których przekroczona została wartość prężności par w okresie letnim.

¹¹ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

W przypadku oleju napędowego jedenaście państw członkowskich podało w swoich sprawozdaniach, że wszystkie próbki tego paliwa w pełni odpowiadały specyfikacjom dyrektywy 98/70/WE (wobec 14 państw w 2007 r.). Parametrami, w których stwierdzono problemy, były zawartość siarki (31 próbek), punkt destylacji 95 % składu frakcyjnego (23 próbki) oraz liczba cetanowa (4 próbki).

W państwach członkowskich UE-15 w 2008 r. ponownie zwiększył się odsetek próbek paliwa, w których stwierdzono przekroczenie wartości dopuszczalnych. Wartości dopuszczalne przekroczone zostały w około 0,3 % próbek, co stanowi najwyższy wskaźnik od czasu rozpoczęcia monitorowania, ale niższy od zanotowanego w państwach UE-12 czy też dla benzyny. W państwach członkowskich UE-12 udział próbek nieodpowiadających specyfikacjom w zakresie zawartości siarki był zbliżony do zanotowanego w latach 2006 i 2007. Wzrosła jednak liczba próbek, w których stwierdzono przekroczenie dopuszczalnej wartości punktu destylacji. Odsetek próbek, w których zanotowano przekroczenie wartości dopuszczalnych, pozostał na poziomie nieco poniżej 1 %, ponieważ zwiększyła się liczba pobranych próbek.

Tabela 2: Przestrzeganie w państwach członkowskich przepisów dyrektywy 98/70/WE w roku sprawozdawczym 2008

Państwo członkowskie	Przekroczenie wartości dopuszczalnych ⁽¹⁾ (granice ufności 95 %) (liczba próbek niezgodnych ze specyfikacjami / łączna liczba próbek)		Dane niepełne (liczba parametrów pominiętych / łączna liczba parametrów)		Sprawozdanie spóźnione (termin do 30.6.2009) ⁽²⁾	Uwagi
	Benzyna	Olej napędowy	Benzyna	Olej napędowy		
Austria	3 / 203				<1 miesiąc	
Belgia	7 / 5168	4 / 4040	4 / 18			(3)
Bułgaria	>39 / 271	>15 / 232	5 / 18			(21) (22)
Cypr	17 / 316	1 / 129			<1 miesiąc	
Republika Czeska	23 / 1011	8 / 1216			<1 miesiąc	(18)
Dania						
Estonia	13 / 340				<1 miesiąc	
Finlandia	2 / 274	3 / 160				(4) (5)
Francja	52 / 759	1 / 417				(6)
Niemcy	12 / 377	1 / 230			<5 miesięcy	(7)
Grecja	3 / 260		6 / 18		<1 miesiąc	(8)
Węgry	9 / 120					
Irlandia	9 / 98	1 / 86				
Włochy	4 / 299	2 / 346	6 / 13			(9) (10)
Łotwa	2 / 1212	1 / 1157			<1 miesiąc	
Litwa	3 / 114				<1 miesiąc	
Luksemburg	-	-	-	-	Nie przedstawił	(11)
Malta		1 / 16			<7 miesięcy	(19) (20)
Niderlandy	13 / 100	3 / 100	1 / 17		<1 miesiąc	(12) (13)
Polska	21 / 407					
Portugalia	1 / 86		3 / 15		<1 miesiąc	(14)
Rumunia	>2 / 177	>22 / 177				(23) (24)
Słowacja	7 / 165	1 / 136				
Słowenia					<1 miesiąc	
Hiszpania					<3 miesiące	
Szwecja			7 / 11			(15) (16)
Zjednoczone Królestwo	>3 / 2350	>2 / 2612	6 / 12		<4 miesiące	(17)
Liczba państw	21	15	8	0	15	

Szczegółowe uwagi dotyczące tej tabeli znaleźć można na stronie 197 sprawozdania szczegółowego za rok 2008.

5. WNIOSKI

Jakość paliwa jest ważna z punktu widzenia środowiska naturalnego, ponieważ wpływa na emisję zanieczyszczeń pochodzących z silników (a przez to na jakość powietrza), a także przekłada się na łatwość, z jaką producenci mogą osiągnąć limity emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych, oraz na związane z tym koszty. Wyniki monitorowania jakości paliwa w 2008 r. wykazują, że specyfikacje benzyny i oleju napędowego określone w dyrektywie 98/70/WE są zasadniczo przestrzegane. Stwierdzono bardzo nieliczne przypadki naruszeń. Ponieważ przypadki naruszeń są stosunkowo rzadkie, a większość państw członkowskich podejmuje działania w celu usunięcia niespełniającego specyfikacji paliwa z obrotu, Komisja nie posiada informacji o negatywnym wpływie tych naruszeń na emisje zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów bądź na funkcjonowanie silników. Komisja zachęca jednak państwa członkowskie do dalszego podejmowania działań mających doprowadzić do zapewnienia pełnej zgodności ze specyfikacjami, by wyeliminować podobne problemy w przyszłości. Komisja będzie nadal monitorować stan zgodności z określonymi w dyrektywie wymaganiami dotyczącymi jakości paliwa i w razie potrzeby proponować podjęcie stosownych i proporcjonalnych działań.

W 2008 r. średnia zawartość siarki zmniejszyła się i była znacznie niższa w porównaniu z danymi zgłoszonymi za rok 2004. Był to największy spadek od roku 2005, w którym w całej UE wszedł w życie obowiązek stosowania paliw niskosiarkowych oraz wprowadzono do sprzedaży paliwa bezsiarkowe. Rok 2008 był ostatnim rokiem, w którym paliwa niskosiarkowe spełniały wymagania dyrektywy. Spadek średniej zawartości siarki może być zatem wynikiem przygotowań państw członkowskich do mającej obowiązywać od 2009 r. wartości dopuszczalnej <10 ppm.

W niektórych państwach członkowskich paliwa bezsiarkowe nadal nie zawsze są odpowiednio oznakowane na dystrybutorze. Mogło to opóźnić wprowadzanie pojazdów wykorzystujących rozwiązania techniczne wymagające paliw bezsiarkowych przed 2009 rokiem, kiedy to ich wprowadzenie stało się obowiązkowe. Bez oznakowania nabywcy nie mogą wybrać takiego paliwa i mniej prawdopodobne jest, że używają będą rozwiązań technicznych wymagających paliw bezsiarkowych. Podważa to korzyści wynikające z dostępności w sprzedaży paliw spełniających to kryterium. W rezultacie możliwe, że nie zostały w pełni wykorzystane możliwości zmniejszenia emisji CO₂ przez transport drogowy. Ponadto państwa członkowskie przedstawiły niewiele informacji o dostępności paliw bezsiarkowych w ujęciu geograficznym. Większość państw członkowskich stwierdziła tylko, że są one szeroko dostępne, ale nie przedstawiła żadnych dodatkowych informacji pozwalających wymiennie określić ich dostępność w ujęciu geograficznym. W 2009 r. nie powinno to już stanowić problemu, ponieważ od tej pory będzie można sprzedawać wyłącznie paliwa bezsiarkowe.

Wprowadzone na poziomie krajowym systemy monitorowania jakości paliw różnią się znacznie między sobą i wymagają dalszego ujednolicenia, aby zapewniane przez nie wyniki były przejrzyste i porównywalne. Wprowadzenie w życie dyrektywy 2003/17/WE, która zobowiązuje państwa członkowskie do składania sprawozdań na temat monitorowania jakości paliwa zgodnie z nową normą europejską EN 14274 lub z systemem o równoważnym stopniu wiarygodności, doprowadziło do poprawy jakości danych sprawozdawczych. Państwa członkowskie, które nie składają sprawozdań zgodnie z normą EN 14274, muszą uzasadnić takie postępowanie.

ZAŁĄCZNIK: Sprzedaż paliw w UE w 2008 r. wg rodzaju (w mln litrów)

Lp.	Dane w mln litrów	Austria	Belgia	Dania	Finlandia	Francja	Niemcy	Grecja	Irlandia	Włochy	Luksemburg	Niderlandy	Portugalia	Hiszpania	Szwecja	Zjednoczone Królestwo	UE-15	UE-15
	Gatunek paliwa	AT	BE	DK	FI	FR	DE	EL	IE	IT	LU	NL	PT	ES	SE	UK	UE-15	%
1	Benzyna bezołowiowa min. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
2	Benzyna bezołowiowa min. RON=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
3	Benzyna bezołowiowa min. RON=91 (<10 ppm S)	420	-	488	-	-	2,495	-	-	-	0	-	-	-	-	-	3,404	3,0 %
4	Benzyna bezołowiowa min. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
5	Benzyna bezołowiowa min. RON=95 (<50 ppm S)	20	44	-	-	9,841	-	4,767	1,533	12,168	-	-	-	7,553	-	21,255	57,181	49,6 %
6	Benzyna bezołowiowa min. RON=95 (<10 ppm S)	1,980	1,461	-	2,176	-	24,560	-	817	1,850	385	5,426	-	-	4,713	-	43,367	37,6 %
7	Benzyna bezołowiowa 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
8	Benzyna bezołowiowa 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	345	-	-	-	-	1,786	-	-	-	2,131	1,8 %
9	Benzyna bezołowiowa 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	1,846	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,460	3,306	2,9 %
10	Benzyna bezołowiowa RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
11	Benzyna bezołowiowa RON>=98 (<50 ppm S)	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,0 %
12	Benzyna bezołowiowa RON>=98 (<10 ppm S)	65	463	7	171	2,484	785	379	-	-	100	142	228	960	198	-	5,982	5,2 %
	Benzyna normalna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
	Benzyna <50 ppm siarki	20	46	0	0	9,841	0	5,111	1,533	12,168	0	0	1,786	7,553	0	21,255	59,314	51,4 %
	Benzyna <10 ppm siarki	2,465	1,923	2,341	2,347	2,484	27,840	379	817	1,850	485	5,568	228	960	4,911	1,460	56,059	48,6 %
	Łącznie benzyna	2,485	1,970	2,341	2,347	12,325	27,840	5,490	2,350	14,018	485	5,568	2,015	8,513	4,911	22,715	115,373	100,0 %
13	Olej napędowy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
14	Olej napędowy <50 ppm siarki	729	63	-	-	38,134	-	4,323	2,141	26,776	-	-	5,675	29,713	-	-	107,552	51,0 %
15	Olej napędowy <10 ppm siarki	6,564	8,518	3,148	2,660	1,218	35,789	863	972	4,026	1,922	8,056	48	0	4,837	24,634	103,254	49,0 %
	Łącznie olej napędowy	7,293	8,581	3,148	2,660	39,351	35,789	5,186	3,113	30,802	1,922	8,056	5,723	29,713	4,837	24,634	210,806	100,0 %

Lp.	Dane w mln litrów	Cypr	Republika Czeska	Estonia	Węgry	Łotwa	Litwa	Malta	Polska	Słowacja	Słowenia	Bulgaria	Rumunia	UE-12	UE-12
	Gatunek paliwa	CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	BG	RO	UE-12	%
1	Benzyna bezołowiowa min. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
2	Benzyna bezołowiowa min. RON=91 (<50 ppm S)	-	69	-	-	2	0	-	-	-	-	-	-	71	0,4 %
3	Benzyna bezołowiowa min. RON=91 (<10 ppm S)	-	0	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	0,1 %
4	Benzyna bezołowiowa min. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
5	Benzyna bezołowiowa min. RON=95 (<50 ppm S)	454	-	-	-	316	18	82	5,231	137	784	825	-	7,847	45,1 %
6	Benzyna bezołowiowa min. RON=95 (<10 ppm S)	-	-	328	2,022	128	687	-	-	669	-	-	-	3,834	22,0 %
7	Benzyna bezołowiowa 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
8	Benzyna bezołowiowa 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	2,551	-	-	-	-	15	-	-	52	-	2,035	4,653	26,8 %
9	Benzyna bezołowiowa 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153	153	0,9 %
10	Benzyna bezołowiowa RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
11	Benzyna bezołowiowa RON>=98 (<50 ppm S)	49	-	-	-	2	-	-	517	3	-	-	-	571	3,3 %
12	Benzyna bezołowiowa RON>=98 (<10 ppm S)	-	47	46	63	43	26	-	-	19	-	0	-	244	1,4 %
	Benzyna normalna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0 %
	Benzyna <50 ppm siarki	503	2,619	0	0	320	18	97	5,748	140	836	825	2,035	13,143	75,6 %
	Benzyna <10 ppm siarki	0	47	391	2,085	171	713	0	0	687	0	0	153	4,247	24,4 %
	Łącznie benzyna	503	2,667	391	2,085	491	731	97	5,748	827	836	825	2,189	17,390	100,0 %
13	Olej napędowy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0 %
14	Olej napędowy <50 ppm siarki	440	1,121	188	-	894	825	108	181	267	1,526	2,086	4,314	11,951	35,1 %
15	Olej napędowy <10 ppm siarki	-	3,710	383	3,472	68	495	-	12,326	797	-	-	834	22,085	64,9 %
	Łącznie olej napędowy	440	4,831	571	3,472	962	1,320	110	12,507	1,064	1,526	2,085	5,148	34,035	100,0 %

UE	UE
UE	%
0	0,0 %
71	0,1 %
3,420	2,6 %
0	0,0 %
65,028	49,0 %
47,201	35,6 %
0	0,0 %
6,784	5,1 %
3,459	2,6 %
0	0,0 %
573	0,4 %
6,226	4,7 %
0	0,0 %
72,457	54,6 %
60,306	45,4 %
132,763	100,0 %
0	0,0 %
119,503	48,8 %
125,338	51,2 %
244,840	100,0 %