



Bruselj, 31.5.2017
COM(2017) 284 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

v skladu s členom 9 Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

v skladu s členom 9 Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva

1. Uvod

Namen direktive o kakovosti goriva¹ je izboljšati in ohranjati kakovost pogonskega goriva, ki se prodaja na evropskem notranjem trgu. Njena cilja sta zagotoviti visoke minimalne ravni varstva okolja in varovanja zdravja v zvezi z uporabo pogonskih goriv ter tehnično združljivost z motorji z notranjim zgorevanjem. Določa okoljske specifikacije za motorni bencin in dizelsko gorivo (ter biogoriva, ki so jima primešana), ki se uporabljata v cestnem prometu in necestni mobilni mehanizaciji. Direktiva vključuje tudi obveznost za dobavitelje goriva, da do leta 2020 zmanjšajo intenzivnost toplogrednih plinov mešanice goriv, ki jo dobavljajo, za 6 % v primerjavi z letom 2010.

To poročilo izpolnjuje zahtevo, v skladu s katero mora Komisija poročati o raznovrstnih posebnih vprašanjih iz člena 9 direktive o kakovosti goriva.

Komisija je v okviru svojega programa ustreznosti in uspešnosti predpisov tudi ocenila nekatere dele² direktive o kakovosti goriva. V oceni, ki je objavljena skupaj s tem poročilom³, je bilo ugotovljeno, da direktiva o kakovosti goriva zagotavlja dodano vrednost EU pri izboljševanju in ohranjanju kakovosti pogonskih goriv. Ugotovljeno je bilo, da direktiva na splošno ustreza namenu, in na podlagi razpoložljivih dokazov se šteje, da učinkovito in na splošno uspešno dosega svoje cilje. Vendar bi bilo koristno natančnejše spremljanje razvoja notranjega trga pogonskih goriv.

Komisija je novembra 2016 sprejela sveženj „Čista energija za vse Evropejce“, ki je vključeval predlog o prenovitvi direktive o obnovljivih virih energije⁴ (COM(2016) 767 final). Predlagano je bilo, da se poraba goriv z nizkimi emisijami in iz obnovljivih goriv v obdobju 2021–2030 uredi samo na podlagi navedene direktive ter da se cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz direktive o kakovosti goriv ne podaljša na obdobje po letu 2020.

2. Kakovost goriv in s tem povezana vprašanja toplogrednih plinov

Napredek pri doseganju cilja 6-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov

1 Direktiva 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva (UL L 350, 28.12.1998).
2 Ta ocena je bila omejena na člene od 1 do 7, 8, člen 8a, člen 9 in člen 9a direktive o kakovosti goriva.
3 SWD(2017) 178 in SWD(2017) 179.
4 Direktiva 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 140, 5.6.2009).

Države članice morajo celovito spremljati in poročati o intenzivnosti toplogrednih plinov pogonskih goriv v skladu z Direktivo Sveta (EU) 2015/652⁵, katere rok za prenos je 21. april 2017. Prva poročila bodo predvidoma predložena leta 2018.

Predhodne ugotovitve je že mogoče oblikovati na podlagi poročil o obnovljivih virih energije v prometnem sektorju, predvidenih v direktivi o obnovljivih virih energije. Glede na poročilo o napredku iz leta 2017 v zvezi z obnovljivimi viri energije⁶ je delež obnovljivih virov energije v prometu leta 2015 znašal 6 %. Biogoriva zajemajo 88 % tega deleža, vloga električne energije pa je še vedno majhna⁷.

Države članice so poročale, da so leta 2014 z uporabo obnovljivih virov energije v prometnem sektorju dosegle neto zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za približno 35 milijonov ton ekvivalenta CO₂. To zmanjšanje izhaja predvsem iz uporabe biogoriv, električna energija iz obnovljivih virov pa ima majhno, vendar čedalje pomembnejšo vlogo. To zmanjšanje zajema le neposredne emisije, ne pa tudi emisij zaradi posredne spremembe rabe zemljišč.

Emisije zaradi posredne spremembe rabe zemljišč, povezane z biogorivi, ki se uporabljajo v EU, so ocenjene na 23 milijonov ton ekvivalenta CO₂, kar pomeni neto zmanjšanje za 12 milijonov ton ekvivalenta CO₂. Ob upoštevanju povezanega razpona občutljivosti iz Priloge VIII k direktivi o obnovljivih virih energije bi emisije zaradi posredne spremembe rabe zemljišč znašale od 14 do 28 milijonov ton ekvivalenta CO₂, ustrezno neto zmanjšanje pa od 7 do 21 milijonov ton ekvivalenta CO₂.

Nedavno modeliranje⁸ učinkov posredne spremembe rabe zemljišč za posamezne surovine za biogoriva je potrdilo, da so lahko emisije zaradi posredne spremembe rabe zemljišč v zvezi z biogorivi, proizvedenimi iz rastlinskih olj, veliko večje kot v zvezi z biogorivi, proizvedenimi iz škroba ali sladkorja. Emisije zaradi posredne spremembe rabe zemljišč so v primeru naprednih biogoriv, proizvedenih iz poljščin, ki niso namenjene za prehrano, na splošno zelo majhne ali nične.

Da bi se dosegel cilj 6-odstotnega zmanjšanja, je treba glede na izhodiščni standard za goriva za leto 2010 do leta 2020 zmanjšati emisije za približno 66 milijonov ton ekvivalenta CO₂. Vendar lahko k doseganju cilja 6-odstotnega zmanjšanja prispevajo tudi goriva iz neobnovljivih virov (npr. utekočinjen naftni plin, stisnjen zemeljski plin in utekočinjen zemeljski plin) in zmanjšanje primarnih emisij, v zvezi s katerimi direktiva o obnovljivih virih energije ne vključuje zahteve za poročanje. Zato trenutno ni mogoče v celoti oceniti splošnega napredka pri doseganju cilja 6-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz člena 7a in vpliva cilja na sistem EU za trgovanje z emisijami.

5 Direktiva Sveta (EU) 2015/652 o določitvi metod izračuna in zahtev glede poročanja na podlagi Direktive 98/70/ES (UL L 107, 25.4.2015).

6 COM(2017) 57 final.

7 Biodizel je glavno biogorivo, ki se uporablja v prometu v EU. Leta 2015 je zajemalo 79 % vse porabe biogoriv (10,9 mtoe). Drugo najpogostejše biogorivo je bioetanol, katerega delež je 20 % (2,6 mtoe). Drugi obnovljivi viri energije (vključno z bioplinom) nimajo pomembne vloge v prometnem sektorju v EU-28, vendar se uporabljajo v nekaterih državah članicah (vključno s Švedsko in Finsko). Delež biogoriv, proizvedenih iz odpadkov, ostankov ter lesne celuloze in neživilske celuloze v mešanici biogoriv EU, se je z 1 % leta 2009 povečal na 23 % leta 2015. Električna energija iz obnovljivih virov je h bruto končni porabi energije v prometnem sektorju leta 2015 prispevala 1,7 mtoe.

8 Ecofys, IIASA, E4Tech, 2015.

Komisija je predlagala, da se cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz direktive o kakovosti goriv ne podaljša na obdobje po letu 2020. Namesto tega naj bi direktiva o obnovljivih virih energije postala ključni instrument za spodbujanje uporabe pogonskih goriv iz obnovljivih virov in pogonskih goriv z nizkimi emisijami do leta 2030.

Zato se predlog o spremembi cilja 6-odstotnega zmanjšanja do leta 2020 ne šteje kot ustrezen. S tem bi se tudi izključile možnosti zvišanja cilja na podlagi večje uporabe kuponov mehanizma čistega razvoja ali uporabe tehnologij za zajemanje in shranjevanje ogljika ter električne energije v cestnih vozilih. Komisija je seznanjena z omejenim uveljavljanjem teh tehnologij na trgu in s tem z njihovim omejenim potencialom za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v življenjskem ciklu, ki izhajajo iz porabe goriv in energije, do leta 2020.

Omejitve za mešanice z biogorivi

Posledice direktive o kakovosti goriv za mešanice z biogorivi so dvojne. Na eni strani cilj 6-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv spodbuja večjo uporabo goriv z nizko vsebnostjo ogljika, kot so biogoriva, v prometnem sektorju. Na drugi strani specifikacije za gorivo iz direktive določajo najvišje dovoljene ravni za vsebnost biogoriv v prosto trženem motornem bencinu in dizelskem gorivu⁹, da bi se zagotovila združljivost teh goriv z motorji in sistemi za naknadno obdelavo v vozilih, ki se uporabljajo v EU.

V okviru študije, ki jo je naročila Komisija¹⁰, so bili ocenjeni izvedljivost ter gospodarske in okoljske posledice hipotetičnega zvišanja sedanjih ravni biogoriv v mešanicah, vključno z učinkom zvišanja na sektor za goriva in vozni park. Ugotovljeno je bilo, da sedanje omejitve mešanic še vedno omogočajo povečanje uporabe biogoriv. Najpomembnejši gorivi, ki se trenutno tržita v EU, sta dizelsko gorivo z do 7 % metil estra maščobnih kislin¹¹ (B7) in motorni bencin z do 5 % etanola (E5)¹². Uporaba biogoriv bi se lahko dodatno povečala s povečanjem vsebnosti v mešanicah do dovoljenih ravni in zlasti z uvedbo E10 v vseh državah članicah. Poleg tega bi se lahko uporabila nadomestna goriva, kot je rastlinsko olje, obdelano z vodikom (HVO), v zvezi s katerimi ni nobenih omejitev.

Pri oceni direktive o kakovosti goriv je bilo ugotovljeno še, da ni dokazov, da omejitve mešanic ovirajo doseganje cilja 10-odstotne uporabe goriv iz obnovljivih virov v prometu, saj se lahko poleg zgoraj navedenih možnosti za doseganje cilja uporabijo tudi druge, na primer napredna biogoriva, ki se upoštevajo dvojno, in električna energija iz obnovljivih virov¹³. Ocena ni zajemala potencialnih učinkov omejitev mešanic na izpolnjevanje predlagane obveznosti glede stopnje vsebnosti iz direktive o obnovljivih virih energije za obdobje po letu 2020, v zvezi s katero bi lahko bile pomembne omejitve etanola v mešanicah.

9 Največja dovoljena vsebnost etanola v motornem bencinu je 10 %. Za druge kisikove spojine, kot so etri, so določene dodatne omejitve. Največja vsebnost metil estra maščobnih kislin (FAME) v dizelskem gorivu je običajno omejena na 7 %.

10 *Impact of higher levels of bio components in transport fuels in the context of the Fuel Quality Directive* (Vpliv višjih ravni biosestavin v pogonskih gorivih v povezavi z direktivo o kakovosti goriv), ICF International, 2015.

11 Metil ester maščobnih kislin.

12 Motorni bencin z največjo vsebnostjo etanola 10 vol. % (E10) je bil do leta 2015 uveden v šestih državah članicah (v Bolgariji, na Finskem, v Franciji, Nemčiji, Litvi in Sloveniji), motorni bencin E5 pa je še naprej prevladoval na trgu tudi v večini držav članic, v katerih je bil na voljo E10.

13 SWD(2017) 178 in SWD(2017) 179.

Pričakovati je, da bo v letu 2020 in po tem letu majhen del voznega parka še vedno vključeval veliko vozil, pri katerih ni mogoče uporabiti mešanic z večjo vsebnostjo biogoriv¹⁴. V skladu z direktivo o infrastrukturi za alternativna goriva¹⁵ je treba potrošnike od 18. novembra 2016 seznaniti z združljivostjo goriv in avtomobila, da bi se lahko izognili uporabi nezdružljivih goriv. V zvezi s tem je Evropski odbor za standardizacijo (CEN) oktobra 2016 sprejel standard EN 16942 „Fuels-Identification of vehicle compatibility- Graphical expression for consumer information“ (Goriva - Identifikacija združljivosti vozil - Grafični prikaz informacij za potrošnika). Ta standard bo potrošnikom zagotovil informacije o združljivosti njihovih vozil z gorivi, ki so na voljo na bencinskih črpalkah. CEN v imenu Komisije trenutno izvaja tudi raziskave¹⁶ o različnih mešanicah z biogorivi, zlasti o E20/25. Nekateri proizvajalci avtomobilov trdijo, da se lahko za njihove motorje že uporablja mešanica E20 ali E25. Rezultati v okviru naročila odboru CEN bodo predvidoma na voljo leta 2019.

Uvedba mešanic z večjo vsebnostjo biogoriv, zlasti bioetanol in metil estri maščobnih kislin, bi lahko v nekaterih primerih vključevala tudi tehnične posledice in stroške, povezane z infrastrukturo za distribucijo goriv (npr. bencinski servisi, naftovodi, cisterne za skladiščenje, črpalke) in logistiko v verigi za preskrbo z gorivom. Ti učinki niso omejeni le na biogoriva in bi se pojavili tudi pri uporabi drugih alternativnih goriv, razen v primeru nadomestnih goriv, kot je HVO. Upoštevati je treba zvišanje nekaterih cen na bencinskih črpalkah¹⁷ in težave v zvezi z združljivostjo starejših avtomobilov, zlasti kjer ne bi bila več na voljo „stopnja zaščite“.

Glede na hipotetične scenarije, ki vključujejo višje ravni biogoriv v mešanicah goriv na splošnem trgu, predstavljenih v študiji¹⁰, ne bo večjih negativnih učinkov na emisije onesnaževal iz avtomobilov ali rafinerij, emisije toplogrednih plinov pa se bodo zmanjšale, čeprav v sorazmerno majhnem obsegu, pri čemer se upoštevajo vsi učinki na emisije v življenjskem ciklu, vključno z učinki posredne spremembe rabe zemljišč. Večji pozitivni učinek na emisije toplogrednih plinov bi se lahko dosegel s širšo uporabo naprednih biogoriv, proizvedenih na primer iz odpadkov in ostankov.

V najnovjšem poročilu o spremljanju¹⁸ kakovosti goriv v EU v letih 2014 in 2015 je bilo ugotovljeno splošno izpolnjevanje specifikacij za motorni bencin in dizelsko gorivo iz direktive o kakovosti goriv ter zelo malo odstopanj od zadevnih določb. Komisija ni bila seznanjena z nobenimi negativnimi posledicami za emisije iz vozil ali delovanje motorjev. Iz tega je mogoče sklepati, da se je trend večje diverzifikacije mešanic z biogorivi do zdaj prilagajal veljavnim specifikacijam za gorivo.

14 Leta 2020 bo z mešanico E10 predvidoma nezdružljivih od 1,3 % do 6,8 % lahkih vozil v EU – približno od 1,6 do 9 milijonov vozil. Poleg tega bi lahko mešanice z večjo vsebnostjo metil estri maščobnih kislin (npr. B10 in B30) povzročile tehnične težave, kot je redčenje nafte, zlasti pri nizkih temperaturah okolja.

15 Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

16 Pogodba SA/CEN/RESEARCH/EFTA/000/2014-13.

17 Odvisno od različnih predpostavk o osnovnih cenah surove nafte je analiza scenarijev za zvišane ravni uporabe biogoriv pokazala zvišanje cen na bencinskih črpalkah v razponu od 1 do 2,3 centa na liter do leta 2020 in od 2 do 7,5 centa na liter do leta 2030.

18 COM(2017) 49 final.

Ob upoštevanju navedenega se trenutno ne zdi potrebno spreminjati specifikacij za goriva na splošnem trgu v zvezi z najvišjimi ravnmi biogoriv v mešanica v EU. Komisija bi morala znova obravnavati to vprašanje z vidika razvoja standardov CEN za višje ravni v mešanica in potrebe za zagotovitev dolgoročnega razogljičenja prometa.

Povezave s standardi emisij CO₂

Razogljičenje cestnega prometa spodbujajo politike za zmanjšanje emisij CO₂ iz cestnih vozil. Uredbi (ES) št. 443/2009¹⁹ in (EU) št. 510/2011²⁰ določata cilje v zvezi z emisijami CO₂ za nove osebne avtomobile oziroma nova lahka gospodarska vozila. Proizvajalci vozil morajo zmanjšati emisije CO₂ iz vozil, da bi dosegli povprečne ciljne vrednosti za celotni vozni park EU, in sicer 95 g CO₂/km za nove osebne avtomobile do leta 2021 in 147 g CO₂/km za nova lahka gospodarska vozila do leta 2020.

V poročilu iz leta 2015²¹, ki ocenjuje ti uredbi, je bilo ugotovljeno, da sta učinkovito zmanjšali emisije CO₂ iz novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil. Poleg tega sta ustvarili neto gospodarske koristi in sta bili še naprej pomembni, učinkoviti in usklajeni ter sta še naprej ustvarjali dodano vrednost EU. Čeprav so bile ugotovljene nekatere pomanjkljivosti, zlasti v zvezi s preizkusnimi postopki, niso bili izpostavljeni nobeni pomisleki v zvezi z gorivom.

Komisija zdaj pripravlja prihodnje emisijske standarde za težka vozila in je izvedla javno posvetovanje o zakonodaji na področju spremljanja podatkov o porabi goriva in emisij CO₂ iz težkih vozil ter poročanja o njih.

Boljša kakovost goriv lahko načeloma pozitivno vpliva na emisije izpušnih plinov iz cestnih vozil. Izboljšala bi se lahko zasnova motorja za uporabo bencina z višjim raziskovalnim oktanskim številom (RON), da bi se omogočila večja kompresijska razmerja, s katerimi bi se zagotovilo zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂. Z višjo stopnjo RON (npr. RON 100) pa bi se povečale emisije iz rafinerij (za skupaj 1 milijon ton CO₂) in zvišali stroški proizvodnje (za 1 do 2 % vrednosti proizvodov)²². Goriva z vrednostjo RON, ki je višja od minimalnega praga, so že na trgu. Ta goriva ne zagotavljajo nobenih koristi za motorje, ki jim niso izrecno prilagojeni.

Ker veljavne specifikacije za gorivo že dovoljujejo trženje bencina z višjo vrednostjo RON, trenutno očitno ni potrebe po spremembi specifikacij v zvezi s tem.

3. Kakovost goriv in s tem povezana okoljska vprašanja

Eden izmed ciljev direktive o kakovosti goriv je zmanjšati onesnaženost zraka zaradi vozil. Specifikacije za gorivo, določene v direktivi, nadzirajo predvsem onesnaževala zraka (kot so

19 Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009).

20 Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011).

21 https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_1dv_co2_regs_en.pdf.

22 *Oil refining in the EU in 2020, with perspectives to 2030* (Rafiniranje nafte v EU leta 2020 in napovedi do leta 2030), poročilo 1/13R združenja CONCAWE, april 2013.

svinec, žveplov oksidi, dušikovi oksidi, nezgoreli ogljikovodiki, delci, ogljikov monoksid in benzeni) in druge strupene emisije, ki prispevajo k nastajanju sekundarnih onesnaževal (kot je ozon) ter ki so izpuščene v zrak z izpušnimi plini in emisijami izhlapevanja iz motornih vozil in necestne mobilne mehanizacije.

V obdobju 1995–2013 so se emisije SO_x v prometu zmanjšale za –98 %, emisije svinca za –95 %, emisije NO_x za –51 %, emisije PM10 za –42 %, emisije PAH pa za –62 %.

Okoljske specifikacije za goriva za necestne mobilne mehanizacije

Okoljske specifikacije za dizelska goriva, namenjena uporabi za cestna vozila, se ne uporabljajo v celoti za plinska olja, ki se uporabljajo v necestni mobilni mehanizaciji²³. Komisija je naročila analizo možnosti dodatne razširitve teh zahtev na gorivo za necestno mobilno mehanizacijo in njenih povezanih učinkov²⁴. Ugotovljeno je bilo, da ta razširitev v večini držav članic ne bi imela velikega vpliva, lahko pa bi nekoliko ugodno vplivala na onesnaženost zraka. Razširitev bi nekoliko koristila tudi proizvajalcem necestne mobilne mehanizacije, pri čemer bi se zaradi skupnega razvoja težkih motorjev za uporabo v cestnem prometu predvsem srečali z manjšimi potrebami po vzdrževanju in nižjimi stroški za razvoj motorjev. Skupni učinek na evropske rafinerije bo predvidoma razmeroma majhen. Ugotovljena niso bila nobena nerešena vprašanja, zaradi katerih bi bilo trenutno treba uskladiti zahteve glede plinskih olj za necestno mobilno mehanizacijo z zahtevami glede dizelskega goriva, ki se uporablja v cestnem prometu.

Dodatki za gorivo

Dodatki za gorivo so snovi, ki se načrtno dodajo gorivu za izboljšanje obratovalnih pogojev motorjev. Dodatki za gorivo s funkcijo detergentov preprečujejo kopičenje notranjih usedlin in lahko tako prispevajo k zmanjšanju porabe goriva, emisij in potreb po vzdrževanju. Dodatki za nadzor usedlin se uporabljajo v približno 75 % goriv za cestna vozila, ki se prodajajo v EU. Uporabijo se kot del goriva v zaprtih sistemih in v celoti zgorijo, preden se sprostijo v okolje.

Komisija je že priznala, da za zdaj ni zadovoljivega načina preverjanja detergentnih lastnosti vzorcev goriva, ter predlagala, da bi morali biti za obveščanje potrošnikov o koristih detergentov in njihove uporabe odgovorni dobavitelji goriva in vozil²⁵. Poleg tega se lahko trgovci z gorivom pozitivno razlikujejo od svojih konkurentov glede na detergente, ki jih uporabljajo, kar lahko oglašujejo.

Evropski standardi za kakovost goriva (EN228 za motorni bencin in EN590 za dizelska goriva za motorna vozila) dovoljujejo uporabo dodatkov za goriva za izboljšanje kakovosti delovanja. Komisija meni, da se je s sedanjo prakso prostovoljnega določanja standardov zagotovila ustrezna raven uporabe detergentov in povezanih koristi. Nadaljnje ukrepanje v zvezi s tem ni potrebno.

23 Omejitev vsebnosti žvepla na 10 ppm se že uporablja za plinska olja za necestno mobilno mehanizacijo in dizelsko gorivo, ki se uporablja v cestnem prometu.

24 Pri oblikovanju osnutka poročila v skladu s členom 9(1)(c) in (j) Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva sta sodelovala podjetje AMEC Environment & Infrastructure UK Limited in laboratorij za uporabno termodinamiko univerze Aristotle v Grčiji.

25 COM(2007) 18 final.

Kovinski dodatki

Kovinski dodatki za goriva so lahko večja težava, saj se njihovi kovinski deli pri uporabi goriva ne razgradijo in se sčasoma sprostito v okolje. Na tem temeljijo prepoved svinca in omejitve za MMT²⁶ iz direktive o kakovosti goriv.

Komisija je razvila preizkusno metodologijo za oceno tveganj za zdravje in okoljskih tveganj uporabe kovinskih dodatkov za goriva²⁷. V poročilu je navedeno, da bi lahko reaktivnost, toksičnost in morebitna zmogljivost kopičenja v živih organizmih, ki so značilni za te dodatke, vplivali na ljudi in okolje. Ta potencialni vpliv je odvisen od več dejavnikov: vrste kovinskega dodatka za gorivo, ravni koncentracije, ravni in trajanja izpostavljenosti ter poti izpostavljenosti.

Pravne zahteve glede spremljanja in meritev kakovosti goriv v državah članicah v zvezi s kovinskimi dodatki za goriva so omejene na svinec in MMT. Komisija ni seznanjena z uporabo drugih kovinskih dodatkov za goriva, ki bi se prodajali v distribucijskem omrežju za goriva. Čeprav obstajajo poročila o uporabi drugih kovinskih dodatkov (cerija in ferocena) v nekaterih voznih parkih podjetij v preteklosti, ni nobenih podatkov v zvezi s tem, da se ti aditivi še vedno uporabljajo.

Sestavine, urejene v okviru okoljske zakonodaje

Komisija mora poročati o sestavinah motornega bencina in dizelskega goriva v skladu z okoljsko zakonodajo EU, vključno s cilji okvirne direktive o vodah²⁸. Vendar so pravne zahteve glede spremljanja in meritev kakovosti goriv v državah članicah omejene le na regulirane parametre²⁹. V sektorju goriv se celotna sestava goriva obravnava kot zaščitene informacije.

Okvirna direktiva o vodah določa okoljske standarde kakovosti za prednostne snovi in nekatera druga onesnaževala v vodnih telesih, ki vključujejo nekatere snovi, urejene v okviru direktive o kakovosti goriv (npr. policiklični aromatski ogljikovodiki in benzeni). Čeprav se spremljanje in poročanje v skladu z okvirno direktivo o vodah ne osredotoča na sestavine goriv, je zadnje poročilo o izvajanju okvirne direktive o vodah³⁰ pomembno z vidika reguliranih kemičnih snovi. V poročilu je navedeno, da informacije o kemijskem stanju površinskih voda, ki so jih države članice predložile v načrtih upravljanja povodij, niso dovolj jasne. Spremljanje se ne izvaja za vse prednostne snovi, vodnih teles, ki se spremljajo, pa je malo.

Na podlagi razpoložljivih informacij ni mogoče opredeliti količine sestavin goriva, ki se obravnavajo na podlagi okvirne direktive o vodah. Zato trenutno ni razloga za spremembo specifikacij za gorivo v zvezi s tem.

26 Metilciklopentadienil mangan trikarbonil.

27 COM(2013) 456 final.

28 Direktiva 2000/60/ES Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju vodne politike (UL L 327, 22.12.2000).

29 Prilogi I in II ter standarda CEN za dizelsko gorivo (EN 590) in motorni bencin (EN 228).

30 COM(2015) 120 final.

Parni tlak

Direktiva o kakovosti goriv prispeva k zmanjševanju emisij hlapnih organskih spojin ter tako dopolnjuje direktivi HOS-I in HOS-II³¹. Pomembni parametri kakovosti goriv v zvezi s tem vključujejo vsebnost benzena in kisikovih spojin ter zlasti parni tlak motornega bencina. Najvišji dovoljeni parni tlak je določen na 60 kPa za motorni bencin v poletnem obdobju, da bi se zmanjšale emisije nemetanskih hlapnih organskih spojin iz cestnih vozil. Odstopanja od te vrednosti se lahko zagotovijo v primeru mešanice z bioetanolom in pri nizki temperaturi okolja.

V poročilu za Komisijo³² so ocenjeni stroški in koristi ter učinek dodatnega znižanja tega najvišjega dovoljenega parnega tlaka. Navedeno je, da bi se s tem zmanjšale emisije izhlapevanja, zlasti iz starejših vozil. Ob tem bi to imelo tehnične, trgovinske, okoljske in operativne posledice za sektor goriv, zaradi česar bi se povečali stroški kapitala in operativni stroški. Ti stroški bi vključevali višjo energijsko intenzivnost rafinerij in potrebo po prestrukturiranju ali zamenjavi zdajšnjih objektov. Glede na to analizo so povezani stroški³³ v primerjavi s pričakovanimi okoljskimi in denarnimi koristmi zelo visoki.

4. Sklepna ugotovitev

To poročilo dopolnjuje ugotovitve iz poročila o oceni direktive o kakovosti goriv³⁴. V skladu z ugotovitvami navedenega poročila so zgoraj navedeni razpoložljivi dokazi o postavkah iz člena 9 pokazali, da trenutno ni razloga za zakonodajne spremembe direktive o kakovosti goriv.

Komisija bo še naprej spremljala izpolnjevanje okoljskih specifikacij za goriva iz direktive o kakovosti goriv in njen vpliv na varstvo okolja in zdravje ljudi ter na notranji trg pogonskih goriv, vozil in necestne mobilne mehanizacije. Spremljala bo tudi prenos določb v zvezi s ciljem zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz direktive o kakovosti goriv, katerega rok je april 2017.

31 Direktivi 1994/63/ES in 2009/126/ES.

32 Pri oblikovanju osnutka poročila v skladu s členom 9(1)(c) in (j) Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva sta sodelovala podjetje AMEC Environment & Infrastructure UK Limited in laboratorij za uporabno termodinamiko univerze Aristotle v Grčiji.

33 V okviru različnih scenarijev za znižanje parnega tlaka za 10 kPa so stroški na zmanjšano maso NMVOC ocenjeni na 22 do 175 EUR na kg, odvisno od sestave goriva in obravnavanega scenarija. Ob tem se zdijo ocenjene denarne koristi zmanjšanja emisij NMVOC precej nizke, in sicer med 0,95 in 2,8 EUR na kg zmanjšane mase NMVOC.

34 SWD(2017) 178 in SWD(2017) 179.