



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 26.6.2013
COM(2013) 458 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej: dziesiąte sprawozdanie roczne (rok sprawozdawczy 2011)

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej: dziesiąte sprawozdanie roczne (rok sprawozdawczy 2011)

1. WPROWADZENIE

Niniejsze sprawozdanie stanowi podsumowanie jedenastego roku sprawozdawczości państw członkowskich na mocy dyrektywy 98/70/WE¹ (zwanej dalej „dyrektywą”) w zakresie jakości benzyny i olejów napędowych w UE w 2011 r. Dyrektywa zawiera specyfikacje benzyny i oleju napędowego sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej: pierwsza ich część zaczęła obowiązywać w dniu 1 stycznia 2000 r., druga w dniu 1 stycznia 2005 r. a trzecia w dniu 1 stycznia 2009 r., ograniczając dopuszczalną zawartość siarki we wszystkich rodzajach paliwa do pojazdów samochodowych w UE do 10 ppm. Dodatkowe wymagania określone zostały w europejskiej normie dotyczącej systemów monitorowania jakości paliwa (FQMS), EN 14274:2003, których wdrożenie jest obowiązkowe na podstawie dyrektywy 2003/17/WE. Zgodnie z postanowieniami dyrektywy państwa członkowskie po raz pierwszy zobowiązane były do złożenia sprawozdania do dnia 30 czerwca 2002 r. za poprzedni rok kalendarzowy (czyli rok 2001).

Dyrektywa zobowiązuje także państwa członkowskie do składania podsumowań dotyczących jakości paliw sprzedawanych na ich terytorium. Pierwotny format sprawozdań określony został w decyzji Komisji 2002/159/EC z dnia 18 lutego 2002 r.². Wymagania zawarte w dyrektywie zmieniły się po wprowadzeniu nowych specyfikacji paliwa i wymogów dotyczących sprawozdawczości. Wszystkie państwa członkowskie otrzymują aktualizowany corocznie szablon sprawozdania, który gwarantuje uwzględnienie wszystkich istotnych szczegółów pozwalających na ogólnoeuropejską analizę i porównanie wyników monitorowania jakości paliw. Szablon ten spełnia wymogi dotyczące sprawozdawczości określone w decyzji Komisji 2002/159/WE oraz jest co roku poddawany przeglądowi i zatwierdzany przez Komisję. W 2011 r. wszystkie państwa członkowskie spełniły normy specyfikacji paliw, nakładające ograniczenie maksymalnej zawartości siarki do 10 ppm. Ponadto państwa członkowskie zaczęły zgłaszać paliwa z dodatkiem etanolu, co stanowi obowiązkowy wymóg sprawozdawczy od dnia 1 stycznia 2011 r. zgodnie ze zmianą dyrektywy 2009/30/WE.

Dwa państwa członkowskie (Polska i Niemcy) nie przedłożyły sprawozdania na przewidzianym do tego celu formularzu. Niderlandy nie skorzystały z formularza w pierwszej wersji swojego sprawozdania, jednak zastosowały go, kiedy zostały o to poproszone. Spośród 27 rocznych sprawozdań FQMS 21 dostarczono w wyznaczonym na 30 czerwca terminie składania sprawozdań, 4 zaś z opóźnieniem poniżej jednego miesiąca, z czego 2 sprawozdania zostały dostarczone w terminie, musiały jednak zostać dostosowane do standardowego formularza. Widać wyraźną poprawę w terminowości składania sprawozdań w porównaniu z latami 2010 i 2009.

¹ Dz.U. L z 28.12.1998, s. 58

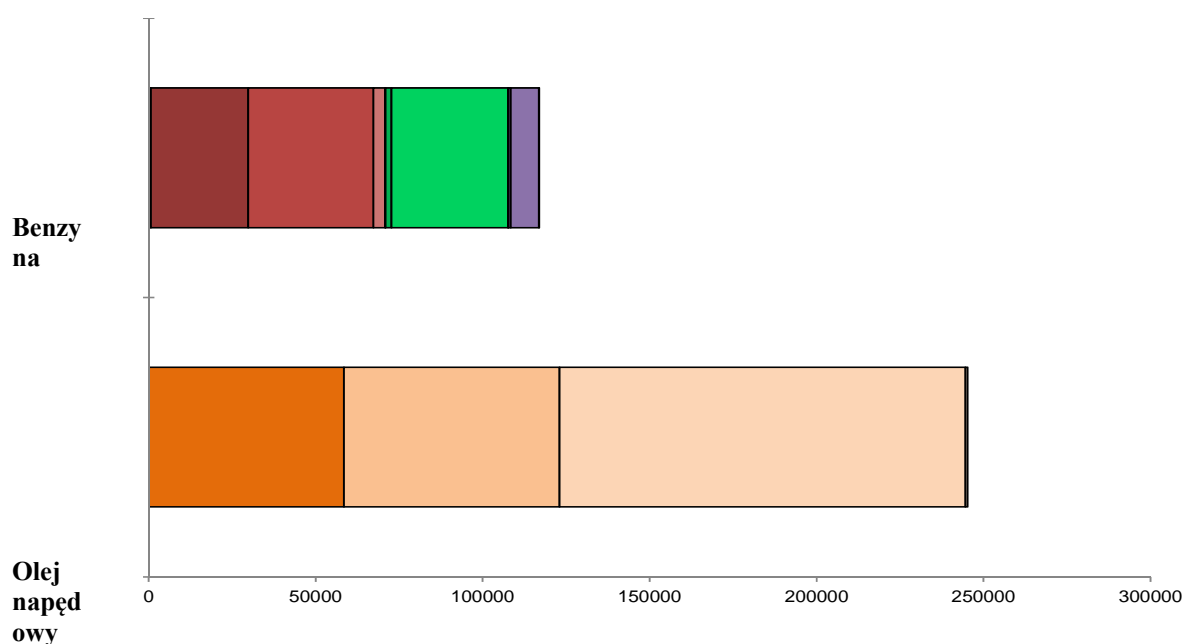
² Dz.U. L 53 z 23.2.2002, s.30.

2. SPRZEDAŻ PALIW W EUROPIE

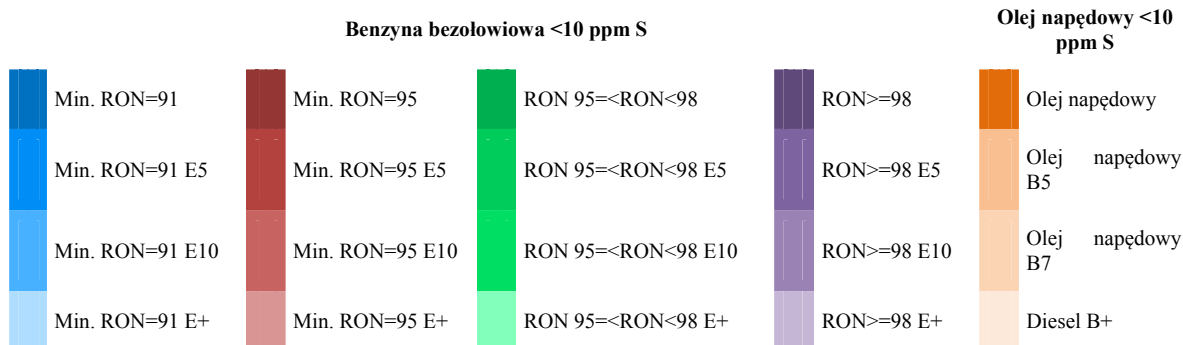
W ramach sprzedaży paliw w UE w 2011 r. wyraźnie widać przewagę olejów napędowych, których sprzedano 245 227 mln litrów, przy 116 893 mln sprzedanych litrów benzyny wszystkich gatunków.

W ramach poszczególnych gatunków benzyny, wciąż zmniejsza się udział w rynku benzyny RON 91, która jest obecnie sprzedawana jedynie w niewielkich ilościach. W 2011 r. wielkość jej sprzedaży wyniosła 645 mln litrów. Sprzedaż RON 98 wyniosła 9 196 mln litrów, podczas gdy większość sprzedanej benzyny, stanowiła benzyna RON 95 – 107 052 mln litrów. W kategorii olejów napędowych gatunek B7 stanowił większość sprzedaży, 121 545 mln litrów. Sprzedaż oleju napędowego B5 i oleju napędowego była o połowę niższa (odpowiednio 64 523 i 58 498 mln litrów). Wykres 1 poniżej przedstawia sprzedaż różnych paliw w Europie w zależności od rodzaju paliwa.

Wykres 1: Sprzedaż paliw w UE w zależności od typu paliwa w 2011 r.



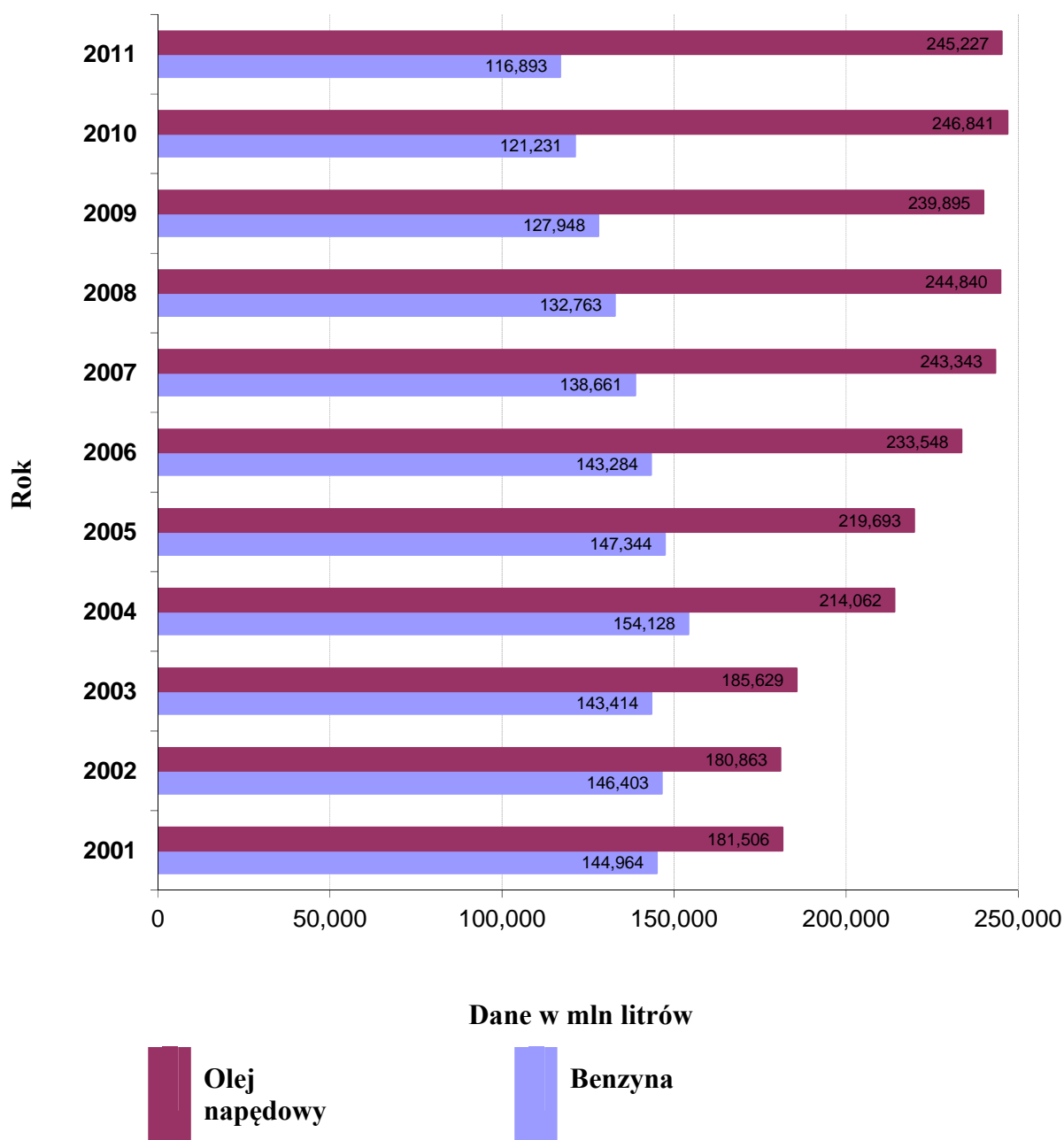
Dane w mln litrów



Na wykresie 2 przedstawiono całkowitą sprzedaż paliw w UE w 2011 r. oraz w latach poprzednich.

Sprzedaż paliw w 2011 r. utrzymała się na poziomie podobnym do sprzedaży w roku 2010. Odnotowano spadek zarówno w sprzedaży benzyny (o 4 338 litrów) jak i oleju napędowego (o 1 614 mln litrów). Łącznie sprzedaż paliw do pojazdów samochodowych zmniejszyła się o 5 952 mln litrów.

Wykres 2: Ilość paliw sprzedanych w UE wg typu w latach 2001-2011



*Z wyłączeniem Francji w latach 2003–2005, ponieważ nie przedłożono sprawozdań. Z wyłączeniem Luksemburga w latach 2007–2009 i Malty w latach 2006 i 2009, ponieważ nie przedłożono sprawozdań. Ponadto w wyniku rozszerzeń w 2004 i w 2007 r. liczba państw członkowskich UE wzrosła z 15 do 27.

3. DOSTĘPNOŚĆ PALIW W 2011 R.

Jednym z kluczowych zjawisk w 2011 r. jest niemal całkowite zniknięcie z rynku benzyny RON 91, która dostępna jest już jedynie w 4 państwach, zaś wielkość jej sprzedaży wyniosła łącznie 645 mln litrów. Tabela 1 przedstawia rozmieszczenie i ilość paliw sprzedawanych w 27 państwach członkowskich UE wg państwa członkowskiego i rodzaju paliwa.

Tabela 1: Sprzedaż paliw w 27 państwach członkowskich UE wg gatunku paliwa

Gatunek paliwa	Sprzedaż benzyny			Sprzedaż oleju napędowego		
	(dane w mln litrów)			(dane w mln litrów)		
Państwo członkowskie	min. RON=91	min. RON=95	min. RON=98	RON ≥98	Benzyna łącznie	Olej napędowy łącznie
	48	-	2,274	56	2,378	7,248
Belgia	-	1,405	-	355	1,760	8,738
Bułgaria	-	763	3	39	805	2,184
Cypr	-	473	-	38	511	391
Republika Czeska	30	2,342	-	39	2,411	4,820
Dania	390	1,596	2	-	1,988	3,249
Estonia	-	387	20	-	407	678
Finlandia	-	1,035	-	1,127	2,162	2,872
Francja	-	8,397	-	1,988	10,385	40,327
Niemcy	177	-	23,100	3,261	26,538	39,417
Grecja	-	4,268	90	143	4,501	2,628
Węgry	-	1,651	-	42	1,693	3,293
Irlandia	-	1,856	-	-	1,856	2,675
Włochy ¹	-	11,678	-	-	11,678	30,231
Łotwa	-	-	310	24	334	807
Litwa	-	336	-	7	343	1,225
Luksemburg	-	378	-	92	470	2,054
Malta	-	-	99	-	99	105
Niderlandy	-	5,625	71	-	5,696	7,783
Polska	-	4,964	-	412	5,376	14,905
Portugalia	-	-	1,538	139	1,677	5,505
Rumunia	-	-	1,748	161	1,909	4,149
Słowacja	-	706	-	12	718	1,263

Słowenia	-	-	83	653	736	1,580
Hiszpania	-	-	6,559	608	7,167	26,712
Szwecja	-	4,223	152	-	4,375	5,324
Zjednoczone Królestwo	-	18,157	763	-	18,920	25,064

1: Dane przedłożone przez Włochy pokrywają się dokładnie ze sprawozdaniem z 2010 r., co może budzić wątpliwości na temat ich dokładności.

Można odnotować ogólne prawidłowości:

- Olej napędowy dominuje na rynku we wszystkich państwach członkowskich poza dwoma: benzyna stanowi 63,1 % sprzedaży paliw w Grecji i 56,6 % na Cyprze.
- Belgia natomiast wykazuje najsilniejszą zależność od oleju napędowego, który stanowi większość sprzedawanych w tym kraju paliw i ma 83,2% udziału w rynku – najwyższy odsetek spośród wszystkich państw członkowskich.
- Największy poziom sprzedaży paliw w 2011 r. odnotowano w Niemczech, gdzie sprzedano 18,2 % wszystkich paliw, zaś proporcje pomiędzy benzyną i olejem napędowym wyniosły odpowiednio 40,2 % i 59,8 %. Drugim co do wielkości rynkiem w UE okazała się Francja z 14 % udziałem w sprzedaży paliw i proporcjami pomiędzy benzyną i olejem napędowym odpowiednio 20,5 % i 79,5 %. Trzecim co do wielkości rynkiem było Zjednoczone Królestwo, gdzie sprzedano 12,1 % wszystkich paliw sprzedanych w UE, zaś proporcje pomiędzy benzyną i olejem napędowym wyniosły odpowiednio 43 % i 57 %.
- Udział w rynku benzyny E10 jest wciąż niski i sprzedawana jest ona obecnie tylko w trzech krajach (Niemcy, Francja i Finlandia).

4. MONITOROWANIE JAKOŚCI PALIWA 2011

4.1. Opis systemów stosowanych przez poszczególne państwa członkowskie

W całej UE zastosowano różne koncepcje wdrożenia systemów monitorowania jakości paliwa, jednak z roku na rok nieznacznie wzrasta poziom ich spójności pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi. Znajdują się wśród nich zarówno koncepcje oparte na normie europejskiej EN 14274³, z pobieraniem próbek z określonej liczby detalicznych stacji benzynowych, jak i systemy krajowe.

Dyrektywa dopuszcza alternatywne systemy monitorowania, o ile zapewniają one osiągnięcie wyników o wiarygodności odpowiadającej normie EN 14274, nie precyzuje jednak kryteriów oceny spełnienia tego warunku. Nie jest zatem jasne, czy istniejące systemy nieoparte na EN 14274 spełniają ww. kryterium.

³ EN 14274:2003 – Paliwa do pojazdów samochodowych. Ocena jakości benzyny i olejów napędowych. System monitorowania jakości paliwa (FQMS).

W 2011 r. większość państw członkowskich przedłożyła dodatkowe informacje dotyczące wybranego przez nie systemu monitorowania (w przypadku modelu statystycznego z EN 14274) lub informacje dotyczące wyboru krajowego systemu monitorowania.

Wśród 27 państw członkowskich korzystających z systemów monitorowania jakości paliwa w 2011 r.:

- 5 państw przyjęło model statystyczny A z EN 14274 (Austria, Finlandia, Grecja, Hiszpania i Włochy)
- 5 państw przyjęło model statystyczny B z EN 14274 (Bułgaria, Francja, Niemcy, Polska, Rumunia)
- 9 państw przyjęło model statystyczny C z EN 14274 (Cypr, Estonia, Irlandia, Litwa, Portugalia, Republika Czeska, Słowacja, Słowenia i Węgry)
- pozostałe 8 państw korzystało z krajowych systemów monitorowania

4.2. Pobieranie próbek oraz sprawozdawczość

Jednym z kluczowych zagadnień dla mierzenia jakości paliwa jest sposób pobierania próbek. Pobieranie próbek musi odbywać się zgodnie z wymogami określonymi w EN 14274.

Norma określa liczbę i miejsce pobrania próbek, które muszą zostać uwzględnione w sprawozdaniach państw członkowskich dotyczących jakości paliw. Określa ona także minimalną liczbę próbek dla każdego gatunku paliwa oddzielnie dla okresu zimowego i letniego. Tabela 2 przedstawia pobieranie próbek i sprawozdawczość z rozbiciem na poszczególne państwa członkowskie w 2011 r. Całkowitą minimalną liczbę wymaganych próbek oblicza się, gdy państwo członkowskie korzysta z modelu statystycznego określonego w normie EN 14274, uwzględniając fakt, że znany jest wymóg minimalnej próby dla każdego modelu (A, B i C).

Tabela 2 przedstawia również zestawienie całkowitej liczby pobranych próbek i próbek pobranych na stacjach paliw. W 2011 r. zestawienie takie przedłożyły wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Niemiec. Niemcy przedstawiły wyniki próbek przebadanych przy zastosowaniu dwóch różnych metod, jednak nie wskazały całkowitej liczby pobranych próbek (niektóre próbki przebadane zostały przy zastosowaniu obu metod, inne zaś tylko jednej z nich), nie jest zatem możliwe stwierdzenie spełnienia przez nie wymogu dotyczącego ilości próbek. Norma EN 14274 określa, że wymóg minimalnej liczby próbek dotyczy stacji paliw, definiowanych jako „stacje detaliczne lub zakładowe, zaopatrujące w paliwo do napędzania pojazdów drogowych”. Dlatego też, aby spełnić wymogi dotyczące minimalnej liczby próbek, wszelkie próbki pobrane z terminali dystrybucyjnych lub rafinerii należy pobierać dodatkowo do tych ze stacji paliw.

W 2011 r. odnotowano postęp w udoskonalaniu systemów monitorowania jakości paliw w państwach członkowskich oraz badaniu przez nie próbek, m.in. w Danii, która wprowadziła nowy system dostosowany do wymogów dyrektywy.

Liczba przypadków braku zgodności pojedynczych badań próbek z normą dotyczącą benzyny 228 w 2011 r. zmniejszyła się w stosunku do roku 2010, podobnie jak liczba przypadków braku zgodności z normą EN 590 w odniesieniu do oleju napędowego. Pełne sprawozdanie

znajduje się w publikacji *Monitorowanie jakości paliw w UE – sprawozdanie podsumowujące 2011 r. – Sprawozdanie końcowe dla Dyrekcji Generalnej ds. Działań w dziedzinie Klimatu Komisji Europejskiej*, dostępnej na stronie DG ds. Działań w dziedzinie Klimatu.

Tabela 2: Podsumowanie pobierania próbek oraz sprawozdawczości w państwach członkowskich w odniesieniu do wymogów dyrektywy 98/70/WE i normy europejskiej EN 14274

Państwo członkowskie	Model FQMS(1)	Wielkość(2)	Oddzielne lato i zima ? (3)	Próbki z podziałem na gatunek i okres(4)	Łączna liczba wymaganych próbek(5)		Pobrane próbki(6)		Próbki pobrane na stacjach paliw(7)		Zgodność z wymogami dot. próbek (8)		
					Benzy na	Olej napędowy	Benzy na	Olej napędowy	Benzy na	Olej napędowy	Benzy na	Olej napędowy	
Austria	AT	A	S	✓	50	104	100	153	150	153	150	✓	✓
Belgia	BE	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	2006	5325	2006	5325	(✓)	(✓)
Bułgaria	BG	B	S	✓	100	410	200	473	496	461	482	✓	✓
Cypr	CY	C	S	✓	50	108	100	233	140	233	140	✓	✓
Republika Czeska	CZ	C	S	✓	50	102	104	944	955	944	1015	✓	✓
Dania	DK	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	41	21	41	9	(×)	(×)
Estonia	E	C	S	✓	50	104	100	350	210	350	210	✓	✓

Państwo członkowskie	Model FQMS(1)	Wielkość(2)	Oddzielne lato i zima?(3)	Próbki z podziałem na gatunek i okres(4)	Łączna liczba wymaganych próbek(5)		Pobrane próbki(6)		Próbki pobrane na stacjach paliw(7)		Zgodność z wymogami dot. próbek(8)		
					Benzyna	Olej napędowy	Benzyna	Olej napędowy	Benzyna	Olej napędowy	Benzyna	Olej napędowy	
	E												
Finlandia	FI	A	S	✓	50	200	100	224	126	224	126	✓	✓
Francja	FR	B	L	✓	200	800	400	487	420	395	420	×	✓
Niemcy	DE	B	L	✓	200	802	400	520	363	0	0	×	×
Grecja	EL	A	S	✓	50	106	100	112	100	33	20	×	×
Węgry	HU	C	S	✓	50	102	100	120	120	120	120	✓	✓
Irlandia	IE	C	S	✓	50	100	100	149	136	94	97	×	×
Włochy	IT	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Łotwa	LV	N	S	✓	(50)	(108)	(200)	202	307	173	160	(✓)	(✓)
Litwa	LT	C	S	✓	50	102	100	104	100	92	91	×	×
Luksemburg	LU	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	89	98	81	98	(×)	(×)
Malta	MT	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	32	27	21	18	(×)	(×)
Niderlandy	NL	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	100	100	100	100	(✓)	(✓)
Polska	PL	B	S	✓	200	216	206	265	295	265	295	✓	✓
Portugalia	PT	C	S	✓	50	108	100	254	122	200	100	✓	✓
Rumunia	RO	B	S	✓	100	216	200	224	222	224	222	✓	✓

Państwo członkowskie	Model FQMS(1)	Wielkość(2)	Oddzielne lato i zima? (3)	Próbki z podziałem na gatunek i okres(4)	Łączna liczba wymaganych próbek(5)		Pobrane próbki(6)		Próbki pobrane na stacjach paliw(7)		Zgodność z wymogami i dot. próbek (8)		
					Benzy na	Olej napędowy	Benzy na	Olej napędowy	Benzy na	Olej napędowy	Benzy na	Olej napędowy	
Słowacja	SK	C	S	✓	50	102	100	155	123	155	123	✓	✓
Słowenia	SI	C	S	✓	50	200	100	145	178	142	115	×	✓
Hiszpania	ES	A	L	✓	100	216	200	634	330	0	0	×	×
Szwecja	SE	N	S	✓	(50)	(104)	(100)	672	756	0	0	(×)	(×)
Zjednoczone Królestwo	UK	N	L	✓	(100)	(208)	(200)	1369	2298	68	65	(×)	(×)

#	Kolumna	Uwagi wyjaśniające
(1)	Model FQMS	N – krajowy system monitorowania jakości paliwa (FQMS) A= EN 14274 Model statystyczny A B = EN 14274 Model statystyczny B C = EN 14274 Model statystyczny C
(2)	Wielkość kraju	S = mały kraj (całkowita sprzedaż paliw do pojazdów samochodowych <15 mln rocznie) L = duży kraj (całkowita sprzedaż paliw do pojazdów samochodowych >15 mln rocznie)
(3)	Oddzielne lato i zima?	✓ Oddzielne sprawozdania dla lata i zimy × oznacza przedłożenie jedynie całorocznego sprawozdania.
(4)	Próbki z podziałem na gatunek i okres	EN 14274: W odniesieniu do gatunków stanowiących mniej niż 10 % sprzedaży zastosowanie mają złagodzone wymagania dotyczące próbek. W nawiasach () podano szacunkową minimalną liczbę próbek dla państw członkowskich stosujących krajowe systemy monitorowania jakości paliw (w oparciu o wielkość sprzedaży paliw).
(5)	Całkowita liczba wymaganych próbek	Wyliczenie minimalnej całkowitej liczby wymaganych próbek na podstawie EN 14274, zgodnie z przyjętym modelem monitorowania jakości paliw i wielkością państwa. Całkowita minimalna liczba wymaganych próbek powinna zostać pobrana w miejscu użycia paliwa, na stacjach paliw. W nawiasach () podano szacunkową minimalną liczbę próbek dla państw członkowskich stosujących krajowe systemy monitorowania jakości paliw (w oparciu o wielkość sprzedaży paliw).

(6)	Liczba pobranych próbek	Całkowita liczba pobranych próbek wg gatunku paliwa we wszystkich miejscach (stacje paliw, terminale i rafinerie).
(7)	Próbki pobrane na stacjach paliw	Całkowita liczba próbek pobranych na stacjach paliw; stacje paliw (państwowe i komercyjne). Oddzielne sprawozdanie wg standardowego szablonu sprawozdawczego; w przypadku gdy liczba próbek pobranych na stacjach paliw różni się od ogólnej liczby próbek, wynika to z różnic w przedłożonych sprawozdaniach (szczególnie w przypadku Francji i Republiki Czeskiej, gdzie liczba próbek pobranych na stacjach paliw jest większa niż ogólna liczba próbek).
(8)	Zgodność z wymogami dot. próbek	<p>✓ oznacza zgodność z wymogiem podania numeru próbki określonym w EN 14274, × oznacza brak zgodności. Uwaga: odnosi się do ogólnej zgodności we wszystkich gatunków paliw; zgodność z wymogami dotyczącymi próbek dla poszczególnych gatunków paliw określona została w sprawozdaniach państw członkowskich. W przypadku stosowania krajowego systemu monitorowania jakości paliwa, w nawiasach () podano szacunkowy poziom zgodności z wymogami dot. próbek niezbędny dla wykazania zgodności z normą EN 14274.</p> <p>W przypadku państw członkowskich, które nie przedłożyły zestawień miejsc pobrania próbek nie jest możliwa ocena zgodności z wymogami dot. próbek.</p>
	Benzyna	Benzyna
	Olej napędowy	Olej napędowy

5. ZGODNOŚĆ Z WARTOŚCIAMI GRANICZNYMI OKREŚLONYMI W DYREKTYWIE

5.1. Sprawozdawczość dotycząca benzyny

W 2011 r. większość państw członkowskich przedstawiła pełne informacje na temat zgodności próbek benzyny. W celu ustalenia zgodności konieczne jest określenie, której metody badawczej użyto do badania niektórych parametrów (odtwarzalność oraz poziomy tolerancji różnią się bowiem w zależności od metody badania). Przewiduje się podawanie tych informacji przez państwa członkowskie z wykorzystaniem szablonu sprawozdania – nie stanowi to obowiązkowego elementu sprawozdawczości, jest jednak istotne dla określenia poziomów zgodności.

Parametry, które w UE w 2011 r. najczęściej nie odpowiadały specyfikacjom, to:

- Ciśnienie pary w okresie letnim zostało przekroczone w 2011 r. 106 razy. Staje się jednak jasne, że wiele przekroczeń wynika ze stosowania okresów przejściowych, gdy dostawcy zmieniają paliwa odpowiadające specyfikacji letniej na paliwa odpowiadające specyfikacji zimowej i vice versa.
- Całkowita liczba próbek RON/MON, które nie odpowiadały specyfikacjom w 2011 r. wyniosła 38.

Niektóre państwa członkowskie nie ujawniły wszystkich danych dotyczących próbek, które przekroczyły dopuszczalne limity.

5.2. Sprawozdawczość dotycząca olejów napędowych

W 2011 r. niektóre państwa członkowskie nie ujawniły wszystkich danych dotyczących próbek, które przekroczyły dopuszczalne limity. Spośród 6 parametrów, których przebadanie w przypadku olejów napędowych było w 2011 r. obowiązkowe, specyfikacjom nie odpowiadały:

- Maksymalna zawartość siarki 10 ppm została przekroczona w przypadku 126 próbek. Średnia zawartość siarki dla wszystkich państw członkowskich pozostaje jednak poniżej obowiązkowego poziomu 10 ppm, a mianowicie na poziomie 5,8 ppm.
- W sumie w przypadku 19 próbek badanych pod kątem dopuszczalnej wartości punktu destylacji stwierdzono niezgodność ze specyfikacją.

5.3. Streszczenie

W tabeli 3 przedstawiono zestawienie danych na temat przestrzegania w państwach członkowskich przepisów dyrektywy w 2011 r. Dane obejmują wyniki analizy próbek w odniesieniu do dopuszczalnych zawartości oraz formę i treść sprawozdań. Zmiany w dyrektywie objęły dodanie akapitu w następującym brzmieniu: „Państwa członkowskie ustalają kary, które stosuje się w przypadku naruszenia krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą. Ustalone kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające”. Niektóre państwa członkowskie przedstawiły wyjaśnienie działań naprawczych i kar nakładanych przez organy krajowe, gdy próbki nie odpowiadają specyfikacji. Te oraz inne wyjaśnienia dotyczące systemów monitorowania państw członkowskich zostały wyszczególnione i obszerniej objaśnione w rozdziałach niniejszego raportu poświęconych poszczególnym państwom członkowskim.

Ogólnie rzecz biorąc, z 10 257 zbadanych w 2011 r. próbek benzyny, 211 uznano za niezgodne ze specyfikacją w odniesieniu do dopuszczalnych zawartości jednego lub kilku parametrów, co odpowiada wskaźnikowi niezgodności w wysokości 2 %. Z 13 718 próbek zbadanych pod kątem 6 parametrów obowiązkowych dla oleju napędowego w 2011 r. 203 okazało się niezgodne z określonymi zawartościami, co odpowiada 1,5% wszystkich zgłoszonych próbek.

Odsetek próbek, co do których stwierdzono niezgodność ze specyfikacją, jest uzależniony od liczby pobranych próbek, która powinna zależeć (w każdym państwie członkowskim) od wielkości sprzedaży paliwa oraz źródeł zaopatrzenia. W przypadku państw członkowskich korzystających z krajowych systemów, które mogą nie być równoważne z modelami statystycznymi A, B lub C lub korzystających z modeli statystycznych, które nie są najbardziej odpowiednie należy również dokonać analizy niezgodności w UE z uwzględnieniem wielkości sprzedaży i liczby próbek.

Tabela 3: Przestrzeganie w państwach członkowskich wymogów w roku sprawozdawczym 2011

Państw o członko wskie	Niezgodność z dopuszczalnymi wartościami liczba próbek niezgodnych ze specyfikacjami (N) / łączna liczba próbek				Dane niepełne parametry pominięte (PP) / łączna liczba parametrów				Sprawozda nie spóźnione	
	(1)				(2)					(3)
	Benzyna		Olej napędowy		Benzyna		Olej napędowy			(miesiące)
N	Ogółem	NC	Ogółem	PP	Ogółem	PP	Ogółem			
AT	6	153	8	150	0	19	0	6	<1 miesiąc	
BE	70	2006	89	5325	1	19	0	6	W terminie	
BG	27	473	19	496	5	19	0	6	W terminie	
CY	21	233	6	140	0	19	0	6	W terminie	
CZ	22	944	19	955	0	19	1	6	W terminie	
DK	0	41	0	21	0	19	0	6	W terminie	
EE	9	350	0	210	0	19	0	6	W terminie	
FI	1	224	0	126	1	19	1	6	W terminie	
FR	17	487	39	420	0	19	0	6	W terminie	
DE	3	520	7	363	1	19	0	6	<2 miesiące	
EL	0	112	0	100	1	19	0	6	<1 miesiąc	
HU	4	120	1	120	1	19	0	6	W terminie	
IE	1	149	1	136	0	19	0	6	W terminie	
IT	0	200	0	200	7	19	0	6	W terminie	
LV	0	202	0	307	0	19	0	6	<1 miesiąc	
LT	0	104	0	100	1	19	0	6	W terminie	
LU	5	89	1	98	1	19	0	6	W terminie	
MT	5	32	3	27	1	19	0	6	W terminie	
NL	0	100	0	100	1	19	1	6	W terminie	
PL	5	265	2	295	1	19	2	6	W terminie	
PT	5	254	2	122	0	19	0	6	W terminie	
RO	1	224	0	222	1	19	0	6	W terminie	
SK	3	155	4	123	1	19	0	6	W terminie	
SI	0	145	2	178	1	19	1	6	W terminie	
ES	0	634	0	330	0	19	0	6	<1 miesiąc	
SE	1	672	0	756	8	19	1	6	W terminie	
UK	5	1369	0	2298	0	19	0	6	W terminie	
Liczba państw								27		

(1) Niezgodność z dopuszczalnymi wartościami (granice ufności 95 %) z W przypadku gdy przedstawione dane są niepełne, nie można ustalić, czy wszystkie próbki mieszczą się w granicach wartości dopuszczalnych. Tam gdzie na podstawie przedstawionych danych nie było możliwe ustalenie liczby próbek przekraczających wartość dopuszczalną, symbol „>” oznacza, że podana liczba niezgodnych próbek stanowi wartość minimalną i może być większa.

(2) Dane niepełne Próbki dla pewnych parametrów mogą zostać pobrane w mniejszych ilościach, powinny jednak zostać pobrane próbki dla wszystkich parametrów, by można było dokładnie ocenić jakość paliwa. Państwa członkowskie powinny jasno określić, kiedy uzyskano wyniki z

Państwo o członko wskie	Niezgodność z dopuszczalnymi wartościami liczba próbek niezgodnych ze specyfikacjami (N) / łączna liczba próbek				Dane niepełne parametry pominięte (PP) / łączna liczba parametrów				Sprawozda nie spóźnione	
	(1)				(2)					(3)
	Benzyna		Olej napędowy		Benzyna		Olej napędowy			(miesiące)
N	Ogółem	NC	Ogółem	PP	Ogółem	PP	Ogółem			

badania próbek i przedłożyć te wyniki.

(3)	Sprawozdanie spóźnione	Dyrektywa 98/70/WE stanowi, że państwa członkowskie zobowiązane są przedstawiać sprawozdania z monitorowania w terminie do 30 czerwca każdego roku.
-----	------------------------	---

Ważną częścią oceny jakości paliw wprowadzanych na rynek w poszczególnych państwach członkowskich jest także jego zgodność ze szczegółowymi parametrami, która wymaga sprawdzenia. Obecnie w kwestii tej istnieją rozbieżności pomiędzy niektórymi państwami członkowskimi. W pełnej wersji sprawozdania z 2011 r. w *Tabeli przedstawiającej zestawienie parametrów nieuwzględnionych przez państwa członkowskie dla każdego gatunku paliw w publikacji Monitorowanie jakości paliw w UE – sprawozdanie podsumowujące 2011 r. – Sprawozdanie końcowe dla Dyrekcji Generalnej ds. Działań w dziedzinie Klimatu Komisji Europejskiej* wskazano liczbę parametrów, które nie były mierzone w poszczególnych państwach członkowskich.

Nawet przy założeniu, że sytuacja ta nie stanowi problemu przy ocenie ogólnej jakości paliw w Europie, wymaga ona poprawy w 2012 r.

6. WNIOSKI

Jakość paliwa jest silnie powiązana zarówno z emisjami CO₂, jak i jakością powietrza, a także przekłada się na łatwość, z jaką producenci mogą osiągnąć wskazane limity emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych oraz na koszty tego dostosowania.

Wyniki monitorowania jakości paliwa w 2011 r. wykazują, że specyfikacje benzyny i oleju napędowego określone w dyrektywie 98/70/WE są zasadniczo przestrzegane. Stwierdzono bardzo nieliczne przypadki naruszeń.

Przegląd normy EN 14274 dostarczy państwom członkowskim dalszych objaśnień pozwalających na osiągnięcie większej spójności danych potrzebnych do oceny poszczególnych parametrów jakości paliw.

Państwa członkowskie wyraziły także zamiar podjęcia starań zmierzających do lepszego zrozumienia wymogów dotyczących sprawozdawczości i ich systemów monitorowania jakości paliw.

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.