



V Bruselu dne 31.5.2017  
COM(2017) 284 final

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**

**v souladu s článkem 9 směrnice 98/70/ES o jakosti benzinu a motorové nafty**

# ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

## v souladu s článkem 9 směrnice 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty

### 1. Úvod

Směrnice o jakosti paliv<sup>1</sup> je zaměřena na zlepšení a udržení jakosti pohonných hmot prodáváných na vnitřním evropském trhu. Jejím cílem je zajistit vysokou minimální úroveň ochrany životního prostředí a zdraví v souvislosti s používáním pohonných hmot a technickou kompatibilitu s motory s vnitřním spalováním. Stanoví environmentální specifikace pro benzin a naftu (a biopaliva, která se do nich přimíchávají) používané v silniční dopravě a v nesilničních pojízdných strojích. Směrnice rovněž zahrnuje povinnost dodavatelů pohonných hmot snížit do roku 2020 intenzitu emisí skleníkových plynů palivové směsi, kterou dodávají, o 6 % v porovnání s rokem 2010.

Tato zpráva naplňuje požadavek, podle něhož musí Komise podávat zprávu o řadě konkrétních otázek uvedených v článku 9 směrnice o jakosti paliv.

Komise rovněž provedla hodnocení určitých částí<sup>2</sup> směrnice o jakosti paliv v rámci svého Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT). Hodnocení, které se zveřejňuje společně s touto zprávou<sup>3</sup>, dospělo k závěru, že směrnice o jakosti paliv poskytuje EU přidanou hodnotu tím, že zlepšuje a udržuje jakost pohonných hmot. Shledalo se, že směrnice je obecně vhodná pro daný účel, a na základě dostupných důkazů se má za to, že svých cílů dosahuje efektivním a obecně účinným způsobem. Bylo by však užitečné důkladněji sledovat, jak se vyvíjí vnitřní trh s pohonnými hmotami.

V listopadu 2016 přijala Komise balíček Čistá energie pro všechny Evropany, který obsahoval návrh na přepracování směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů<sup>4</sup> (COM(2016) 767 final). V něm se navrhovalo použít k regulaci využití nízkoemisních a obnovitelných paliv v období 2021–2030 pouze tuto směrnici samotnou a neprodlovat cíl snižování emisí skleníkových plynů podle směrnice o jakosti paliv do období po roce 2020.

### 2. Jakost paliv a související otázky skleníkových plynů

*Pokrok při dosahování cíle snížení emisí skleníkových plynů o 6 %*

---

1 Směrnice 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty, Úř. věst. L 350, 28.12.1998.

2 Toto hodnocení se omezovalo na články 1 až 7, 8, 8a a 9a směrnice o jakosti paliv.

3 SWD(2017) 178 a SWD(2017) 179.

4 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů, Úř. věst. L 140, 5.6.2009.

Podle směrnice Rady (EU) 2015/652<sup>5</sup>, jejíž lhůta pro provedení ve vnitrostátním právu je 21. dubna 2017, musí členské státy důkladně sledovat intenzitu emisí skleníkových plynů z pohonných hmot a podávat o ní zprávy. První zprávy se očekávají v roce 2018.

Již nyní lze vyvozovat předběžné závěry ze zpráv o energii z obnovitelných zdrojů v odvětví dopravy požadovaných podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie. Zpráva o pokroku v oblasti energie z obnovitelných zdrojů z roku 2017<sup>6</sup> ukazuje, že v roce 2015 činil podíl energie z obnovitelných zdrojů v dopravě 6 %. Z tohoto podílu připadá 88 % na biopaliva, zatímco elektřina dosud hraje omezenější roli<sup>7</sup>.

V roce 2014 členské státy vykázaly čisté úspory emisí skleníkových plynů v důsledku využívání energie z obnovitelných zdrojů v dopravě v přibližné výši 35 Mt ekvivalentu CO<sub>2</sub>. Většina těchto úspor pocházela z využívání biopaliv a malý, ale rostoucí podíl připadal na elektřinu z obnovitelných zdrojů. Tyto úspory se týkají pouze přímých emisí a nezahrnují emise vyplývající z nepřímé změny ve využívání půdy.

Emise vyplývající z nepřímé změny ve využívání půdy v souvislosti s biopalivy spotřebovanými v EU se odhadují na 23 Mt ekvivalentu CO<sub>2</sub> a odpovídá jim čistá úspora ve výši 12 Mt ekvivalentu CO<sub>2</sub>. Při použití souvisejícího rozpětí citlivosti podle přílohy VIII směrnice o obnovitelných zdrojích energie se emise vyplývající z nepřímé změny ve využívání půdy pohybují mezi 14 a 28 Mt ekvivalentu CO<sub>2</sub> a odpovídající čistá úspora mezi 7 a 21 Mt ekvivalentu CO<sub>2</sub>.

Nejnovější modelování<sup>8</sup> dopadů nepřímé změny ve využívání půdy pro jednotlivé vstupní suroviny biopaliv potvrzuje, že emise vyplývající z nepřímé změny ve využívání půdy mohou být u biopaliv vyrobených z rostlinných olejů mnohem vyšší než u biopaliv vyrobených ze škrobu nebo cukru. Pokročilá biopaliva, která se vyrábějí z nepotravinářských plodin, mají obecně velmi nízké nebo nulové emise vyplývající z nepřímé změny ve využívání půdy.

Splnění 6% cíle vyžaduje snížení o přibližně 66 Mt ekvivalentu CO<sub>2</sub> do roku 2020 v porovnání se základní normou pro paliva v roce 2010. Nicméně k 6% cíli mohou přispívat také paliva z neobnovitelných zdrojů (např. LPG, CNG a LNG) a snižování emisí z těžby, u kterých směrnice o obnovitelných zdrojích energie nevyžaduje podávání zpráv. Celkový pokrok směrem k dosažení cíle snížit emise skleníkových plynů o 6 % podle článku 7a a dopad tohoto cíle na systém EU pro obchodování s emisemi proto nelze v současnosti plně posoudit.

Komise navrhla neprodlužovat cíl snižování emisí skleníkových plynů podle směrnice o jakosti paliv do období po roce 2020. Namísto toho by se hlavním nástrojem podporujícím

---

5 Směrnice Rady (EU) 2015/652, kterou se stanoví metody výpočtu a požadavky na podávání zpráv podle směrnice 98/70/ES, Úř. věst. L 107, 25.4.2015.

6 COM(2017) 57 final.

7 Bionafta je hlavním biopalivem používaným v dopravě v EU. Tvořila 79 % veškerého biopaliva používaného v roce 2015 (10,9 Mtoe). Bioethanol zaujímá druhý největší podíl, a sice 20 % (2,6 Mtoe). Ostatní obnovitelné zdroje energie (včetně bioplynu) nehrají v odvětví dopravy na úrovni EU-28 významnou roli, ale v některých členských státech (např. ve Švédsku a Finsku) se využívají. Podíl biopaliv vyráběných z odpadu, zbytků a lignocelulóзовého a nepotravinářského celulóзовého materiálu ve skladbě biopaliv EU se zvýšil z 1 % v roce 2009 na 23 % v roce 2015. Příspěvek elektřiny z obnovitelných zdrojů k hrubé konečné spotřebě energie v dopravě v roce 2015 činil 1,7 Mtoe.

8 Ecofys, IIASA, E4Tech, 2015.

větší využívání pohonných hmot z obnovitelných a nízkoemisních zdrojů až do roku 2030 měla stát směrnice o obnovitelných zdrojích energie.

Návrhy na změnu 6% cíl pro rok 2020 se proto nepovažují za vhodné. Rovněž by se tím vyloučily možnosti tento cíl zvýšit využitím více kreditů z mechanismu čistého rozvoje nebo využitím technologií zachycování a ukládání uhlíku a elektrické energie u silničních vozidel. Komise poukazuje na omezený průnik těchto technologií na trh, a tudíž jejich omezenou schopnost snížit emise skleníkových plynů vznikající během životního cyklu paliv a energie až do roku 2020.

### *Limity pro přimíchávání biopaliv*

Směrnice o jakosti paliv má dvojitý dopad na přimíchávání biopaliv. Na jednu stranu cíl 6% snížení emisí skleníkových plynů z paliv představuje pobídku pro větší využití nízkouhlíkových paliv, např. biopaliv, v odvětví dopravy. Na druhou stranu specifikace paliv stanovené ve směrnici definují maximální hodnoty pro obsah biopaliva v benzínu a motorové naftě<sup>9</sup> u volně prodejných paliv, aby byla tato paliva kompatibilní s motory a systémy následného zpracování u vozidel používaných v celé EU.

Studie provedená pro Komisi<sup>10</sup> hodnotila realizovatelnost a ekonomické a environmentální dopady hypotetického zvýšení stávajících hodnot přimíchávaného množství biopaliv, včetně jeho dopadu na palivové odvětví a vozový park. Dospěla k závěru, že stávající limity pro přimíchávání umožňují využití biopaliv ještě zvýšit. Hlavní paliva, která jsou v současnosti na trhu EU, zahrnují motorovou naftu s obsahem až 7 % FAME<sup>11</sup> (B7) a benzin s obsahem až 5 % ethanolu (E5)<sup>12</sup>. Využití biopaliv by bylo možné dále zvýšit jejich větším přimícháváním až po povolené limity, a zejména zavedením E10 ve všech členských státech. Dále by se mohla využívat paliva typu „drop-in“, jako jsou hydrogenované rostlinné oleje (HVO), na které se nevztahují žádné limity.

Hodnocení směrnice o jakosti paliv rovněž ukázalo, že neexistují žádné důkazy o tom, že by limity pro přimíchávání představovaly překážku pro dosažení cíle 10% využití obnovitelných zdrojů energie v dopravě. Je tomu tak proto, že k dosažení tohoto cíle mohou kromě výše zmiňovaných napomoci také další prostředky, například dvakrát započítávaná pokročilá biopaliva a elektřina z obnovitelných zdrojů<sup>13</sup>. Hodnocení nezahrnovalo potenciální dopady limitů pro přimíchávání na splnění navrhované povinnosti používání paliv z obnovitelných zdrojů ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie pro období po roce 2020, kdy mohou mít význam limity pro přimíchávání ethanolu.

Očekává se, že v roce 2020 a následujících letech přetrvá ve vozovém parku omezený, nicméně stále ještě významný počet vozidel neschopných využívat pohonné hmoty s vyšší

---

9 Maximální obsah ethanolu v benzínu je 10 %. Existují další limity pro jiné oxygenáty, jako jsou ethery. Maximální obsah methylesteru mastných kyselin (FAME) v motorové naftě je obecně omezen na 7 %.

10 *Impact of higher levels of bio components in transport fuels in the context of the Fuel Quality Directive* (Dopad vyššího obsahu biosložek v pohonných hmotách v souvislosti se směrnicí o jakosti paliv), ICF International, 2015.

11 Methylester mastných kyselin.

12 Do roku 2015 byl v šesti členských státech (Bulharsku, Finsku, Francii, Německu, na Litvě a Slovensku) zaveden benzin s maximálním obsahem ethanolu 10 % obj. (E10), zatímco E5 nadále převažoval na trhu i ve většině těch členských států, ve kterých byl E10 dostupný.

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

příměsí biopaliv<sup>14</sup>. Podle směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva<sup>15</sup> musí být od 18. listopadu 2016 spotřebitelé informováni o kompatibilitě jejich vozidla s různými palivy, aby se vyvarovali použití nekompatibilních paliv. V tomto ohledu přijal Evropský výbor pro normalizaci (CEN) v říjnu 2016 normu EN 16942 „Paliva – Identifikace kompatibility vozidla – Grafické vyjádření informací pro spotřebitele“. Tato norma spotřebitelům poskytne informace o kompatibilitě jejich vozidel s palivy dostupnými na čerpacích stanicích. V současnosti výbor CEN rovněž provádí jménem Komise<sup>16</sup> výzkum různých s obsahem biopaliv, zejména směsi E20/25. Někteří výrobci automobilů tvrdí, že jejich motory jsou již provozu se směsí E20 nebo E25 schopné. Výsledky smluvní spolupráce s výborem CEN se očekávají v roce 2019.

Zavedení směsí s vyšším obsahem biopaliv, zejména bioethanolu a FAME, může mít v některých případech rovněž technické důsledky a zvýšit související náklady pro infrastrukturu pro distribuci paliv (např. čerpací stanice, potrubí, skladovací nádrže, čerpadla) a logistiku v dodavatelském řetězci pro paliva. Tyto účinky nejsou specifické pouze pro biopaliva a vznikly by rovněž v důsledku použití jiných alternativních paliv, pokud by se nejednalo o paliva typu „drop-in“, např. HVO. Je třeba zvážit určité zvýšení cen na čerpacích stanicích<sup>17</sup> a otázky kompatibility starších vozidel, zejména pokud by palivo s příslušným stupněm ochrany již nebylo dostupné.

Hypotetické scénáře vyšších limitů pro přimíchávání biopaliv do paliv na volném trhu modelované ve studii<sup>10</sup> naznačují, že pokud se vezmou v úvahu veškeré dopady na emise vznikající během životního cyklu, včetně nepřímých změn ve využívání půdy, nedojde k žádným významným negativním účinkům na emise znečišťujících látek z aut nebo v rafineriích a dojde ke kladnému, avšak relativně malému zvýšení úspor emisí skleníkových plynů. Významnějšího pozitivního účinku na emise skleníkových plynů by bylo možné dosáhnout širším využíváním pokročilých biopaliv, například z odpadu a zbytků.

Nejnovější zpráva<sup>18</sup> o sledování jakosti paliva v EU za rok 2014 a 2015 ukazuje celkový soulad se specifikacemi pro benzin a motorovou naftu ve směrnici o jakosti paliv a jen velmi málo odchylek od příslušných ustanovení. Komise nebyla informována o žádných negativních dopadech na emise z vozidel nebo na fungování motoru. To svědčí o tom, že trend směřující k větší diverzifikaci biosměsí zatím probíhá ve shodě se stávajícími specifikacemi paliv.

Vzhledem k výše uvedenému se v současnosti nezdá být důvod pro změnu specifikací pro paliva na volném trhu, pokud jde o maximální hodnoty pro přimíchávání biopaliv v EU. Komise by se měla touto otázkou znovu zabývat v souvislosti s tvorbou norem CEN pro směsi s vyšším obsahem biopaliv a potřebou zajistit dlouhodobou dekarbonizaci dopravy.

---

14 Očekává se, že 1,3 % až 6,8 % vozového parku lehkých užitkových vozidel EU – přibližně 1,6 až 9 milionů vozidel – bude v roce 2020 nekompatibilních s E10. Směsí s vyšším obsahem FAME (např. B10 a B30) by také mohly vést k technickým problémům, jako je naředění oleje, zejména při nízkých teplotách okolí.

15 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1.

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

17 V závislosti na různých předpokladech základních cen ropy naznačují analyzované scénáře většího využívání biopaliv zvýšení cen na čerpacích stanicích v rozmezí 1 až 2,3 eurocentů na litr v roce 2020 a 2 až 7,5 eurocentů na litr v roce 2030.

18 COM(2017) 49 final.

## *Souvislost s normami upravujícími emise CO<sub>2</sub>*

Dekarbonizaci silniční dopravy podporují postupy na snížení emisí CO<sub>2</sub> ze silničních vozidel. Nařízení (ES) č. 443/2009<sup>19</sup> a (EU) č. 510/2011<sup>20</sup> stanoví cíle CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla. Výrobci vozidel musí emise CO<sub>2</sub> z vozidel snížit tak, aby dosáhli průměrných cílů pro vozový park EU, a sice 95 g CO<sub>2</sub>/km pro nové osobní automobily do roku 2021 a 147 g CO<sub>2</sub>/km pro nová lehká užitková vozidla do roku 2020.

Zpráva z roku 2015<sup>21</sup> hodnotící tato nařízení dospěla k závěru, že tato nařízení přispěla k účinnému snižování emisí CO<sub>2</sub> z nových automobilů a lehkých užitkových vozidel. Navíc měla čistý hospodářský přínos, zachovala si relevantnost, účinnost a soudržnost a vytvořila přidanou hodnotu pro EU. Třebaže byly zjištěny určité nedostatky, zejména v souvislosti se zkušebními postupy, nevnikly žádné pochybnosti ohledně paliva.

Komise v současnosti vypracovává návrh budoucích emisních norem pro těžká nákladní vozidla a uskutečnila veřejnou konzultaci týkající se právních předpisů pro sledování a vykazování údajů o spotřebě paliva a emisí CO<sub>2</sub> z těžkých nákladních vozidel.

Lepší kvalita paliva může v zásadě pozitivně ovlivnit výfukové emise ze silničních vozidel. Mohla by se zlepšit konstrukce motorů určených k použití s benzinem s vyšším oktanovým číslem výzkumnou metodou (OČVM) tak, aby umožňovala vyšší kompresní poměry vedoucí k nižší spotřebě paliva a emisím CO<sub>2</sub>. Vyšší stupeň OČVM (např. OČVM 100) by nicméně zvýšil emise z rafinačních procesů (celkově o 1 Mt CO<sub>2</sub>) a výrobní náklady (o 1 až 2 % hodnoty produktu)<sup>22</sup>. Paliva s vyšším OČVM, než je minimální prahová hodnota, již na trhu jsou. Tato paliva nemají žádný přínos pro motory, které pro ně nejsou specificky upraveny.

Vzhledem k tomu, že stávající specifikace paliv již umožňují uvádět na trh benzin s vyšším OČVM, nezdá se být v současnosti důvod je v tomto ohledu měnit.

### **3. Kvalita paliv a související environmentální otázky**

Jedním z cílů směrnice o jakosti paliv je omezit znečištění ovzduší způsobené vozidly. Její specifikace paliv regulují primární látky znečišťující ovzduší (např. olovo, oxidy síry, oxidy dusíku, nespálené uhlovodíky, pevné částice, oxid uhelnatý a benzeny) a další toxické emise, které přispívají ke vzniku sekundárních znečišťujících látek (např. ozonu) a které se uvolňují prostřednictvím výfukových plynů a palivových výparů z motorových vozidel a nesilničních pojízdných strojů.

V období 1995–2013 poklesly emise SO<sub>x</sub> v dopravě o –98 %, emise olova poklesly o –95 %, emise NO<sub>x</sub> poklesly o –51 %, emise PM10 poklesly o –42 % a emise PAU poklesly

---

19 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel, Úř. věst. L 140, 5.6.2009.

20 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých vozidel, Úř. věst. L 145, 31.5.2011.

21 [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_1dv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](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* (Rafinace ropy v EU v roce 2020 s výhledy do roku 2030), zpráva 1/13R vypracovaná společností CONCAWE, duben 2013.

o -62 %.

### *Environmentální specifikace paliv pro nesilniční pojízdné stroje*

Environmentální specifikace pro motorovou naftu určenou k použití v silničních vozidlech neplatí v plné míře pro plynové oleje používané v nesilničních pojízdných strojích<sup>23</sup>. Komise si nechala vypracovat analýzu možnosti dalšího rozšíření těchto požadavků i na palivo pro nesilniční pojízdné stroje a souvisejících dopadů<sup>24</sup>. Analýza dospěla k závěru, že takovéto rozšíření by na většinu členských států pravděpodobně nemělo významný dopad. Mohl by mít určitý omezený přínos pro čistotu ovzduší. Omezený přínos by zaznamenali i výrobci nesilničních pojízdných strojů, zejména méně požadavků na údržbu a nižší náklady na vývoj motorů v důsledku společného vývoje s motory pro těžká nákladní silniční vozidla. Očekává se, že celkový dopad na evropské rafinerie by byl relativně malý. Nebyly zjištěny žádné nevyřešené otázky, které by v současnosti vyžadovaly sladění požadavků na plynové oleje pro nesilniční pojízdné stroje s požadavky na silniční motorovou naftu.

### *Palivová aditiva*

Palivová aditiva jsou látky, které se záměrně přidávají do paliva ke zlepšení provozních podmínek motorů. Palivová aditiva, která fungují jako detergenty, zabraňují hromadění vnitřních usazenin, a mohou tak pomoci snížit spotřebu paliva, emise a potřebu údržby. Aditiva k regulaci usazenin se používají přibližně u 75 % pohonných hmot používaných v silniční dopravě a prodávaných v EU. Nakládá se s nimi jako se součástí paliva v uzavřených systémech a před vstupem do životního prostředí se kompletně spálí.

Komise již dříve uznala, že v současnosti neexistuje uspokojivý způsob ověřování čistících vlastností vzorků paliva a navrhla, aby odpovědnost za informování zákazníků o přínosech detergentů a jejich používání nesli dodavatelé paliv a vozidel<sup>25</sup>. Detergenty rovněž prodejci paliv umožňují odlišit se od svých konkurentů a tuto skutečnost využít ke své propagaci u spotřebitelů.

Evropské normy pro kvalitu paliva (EN 228 pro benzin a EN 590 pro motorovou naftu) použití palivových aditiv ke zlepšení kvality výkonu umožňují. Komise má za to, že stávající praxe dobrovolného stanovení norem vedla ke vhodné míře používání detergentů a odpovídajícím přínosům. V tomto ohledu není nutné přijmout žádná další opatření.

### *Kovová aditiva*

Kovová aditiva v palivech mohou být problematictější, neboť jejich kovové složky se během použití paliva nerozkládají a nakonec vstupují do životního prostředí. Tato skutečnost je důvodem pro zákaz olova a limity pro MMT<sup>26</sup> stanovené ve směrnici o jakosti paliv.

- 
- 23 Limitní hodnota 10 ppm pro obsah síry se již vztahuje jak na plynové oleje pro nesilniční pojízdné stroje, tak na silniční motorovou naftu.
- 24 Podpora pro vypracovávání zpráv podle čl. 9 odst. 1 písm. c) a j) směrnice o jakosti benzínu a motorové nafty společností AMEC Environment & Infrastructure UK Limited s laboratoří pro aplikovanou termodynamiku, Aristotelova univerzita, Řecko.
- 25 KOM(2007) 18 v konečném znění.
- 26 Trikarbonyl(methylcyklopentadienyl)mangan.

Komise vyvinula zkušební metodiku pro posouzení zdravotních a environmentálních rizik používání kovových aditiv v palivech<sup>27</sup>. Zpráva ukazuje, že vlastní reaktivita, toxicita a možná kumulace těchto aditiv v živých organismech by mohly mít dopad na člověka a životní prostředí. Tento možný dopad je ovlivněn několika faktory: typem kovového aditiva v palivu, koncentrací, stupněm a dobou trvání expozice a cestou expozice.

Zákonné požadavky na sledování jakosti paliv a měření obsahu kovových aditiv v palivech členskými státy jsou omezeny na olovo a MMT. Komise nemá informace o používání jiných kovových aditiv v palivu prodávaných prostřednictvím distribuční sítě pohonných hmot. Existují sice zprávy o tom, že v minulosti se v některých vozových parcích pro vymezené oblasti používala jiná kovová aditiva (cer a ferocen), nejsou však k dispozici žádné informace o tom, že se tato aditiva ještě používají.

#### *Složky regulované právními předpisy v oblasti životního prostředí*

Komise musí podávat zprávu o složkách používaných v benzínu a motorové naftě s ohledem na právní předpisy Společenství v oblasti životního prostředí, včetně cílů rámcové směrnice o vodě<sup>28</sup>. Zákonné požadavky na sledování a měření jakosti paliva, jež jsou kladeny na členské státy, jsou však omezeny pouze na regulované parametry<sup>29</sup>. Odvětví paliv považuje informace o celkovém složení paliva za informace chráněné vlastnickými právy.

Rámcová směrnice o vodě stanoví normy kvality životního prostředí pro prioritní látky a určité další znečišťující látky ve vodních útvech, které by mohly zahrnovat určité látky regulované směrnici o jakosti paliv (např. polycyklické aromatické uhlovodíky a benzeny). Třebaže monitorování a podávání zpráv podle rámcové směrnice o vodě se nezaměřuje na složky paliv, nejnovější zpráva o provádění rámcové směrnice o vodě<sup>30</sup> se dotýká regulovaných chemických látek. Ukazuje, že informace o chemickém stavu povrchových vod poskytované členskými státy v plánech povodí nejsou dostatečně jasné. Ne všechny prioritní látky se monitorují a počet vodních útvarů, ve kterých se monitorování provádí, je omezen.

Z dostupných informací nelze určit počet palivových složek, kterými se rámcová směrnice o vodě zabývá. Proto v současnosti neexistuje důvod měnit v tomto ohledu specifikace paliv.

#### *Tlak par*

Směrnice o jakosti paliv pomáhá snižovat emise těkavých organických sloučenin, a doplňuje tak směrnice VOC-I a VOC-II<sup>31</sup>. Relevantní parametry jakosti paliva v tomto ohledu zahrnují obsah benzenu a oxygenátů, a zejména tlak benzinových par. Maximální povolený tlak par je stanoven na 60 kPa pro letní benzin s cílem snížit emise nemethanových těkavých organických sloučenin (NMVOC) ze silničních vozidel. Odchyly od této hodnoty lze povolit v případech přimíchávání bioethanolu a nízké teplotě okolí.

---

27 COM(2013) 456 final.

28 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, Úř. věst. L 327, 22.12.2000.

29 Přílohy I a II a normy CEN EN 590 pro motorovou naftu a EN 228 pro benzin.

30 COM(2015) 120 final.

31 Směrnice 1994/63/ES a 2009/126/ES.



Zpráva vyhotovená pro Komisi<sup>32</sup> hodnotila náklady a přínosy a dopad dalšího snížení tohoto maximálního povoleného tlaku par. Naznačuje, že by vedlo k menšímu množství emisí způsobených vypařováním, zejména ze starších vozidel. Na druhou stranu by mělo technické, obchodní, environmentální a provozní následky pro odvětví paliv, neboť by vedlo ke zvýšení kapitálových a provozních nákladů. Ty by mohly zahrnovat vyšší energetickou náročnost rafinérií a potřebu přestavět nebo nahradit stávající zařízení. Na základě této analýzy jsou související náklady<sup>33</sup> velmi vysoké v porovnání s očekávaným environmentálním a finančním přínosem.

#### **4. Závěr**

Tato zpráva doplňuje závěry zprávy hodnotící směrnici o jakosti paliv<sup>34</sup>. V souladu se závěry této hodnotící zprávy dostupné důkazy uvedené výše k položkám vyjmenovaným v článku 9 ukazují, že v současnosti není žádný důvod pro legislativní změny směrnice o jakosti paliv.

Komise bude nadále sledovat dodržování environmentálních specifikací paliv stanovených ve směrnici o jakosti paliv spolu s jeho dopadem na ochranu životního prostředí a lidského zdraví a na vnitřní trh s pohonnými hmotami, vozidly a nesilničními pojízdnými stroji. Rovněž bude sledovat, zda byla ustanovení týkající se cíle snižování emisí skleníkových plynů stanoveného ve směrnici o jakosti paliv provedena ve vnitrostátním právu, k čemuž mělo dojít v dubnu 2017.

---

32 Podpora pro vypracování zpráv podle čl. 9 odst. 1 písm. c) a j) směrnice 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty společností AMEC Environment & Infrastructure UK Limited s laboratorii pro aplikovanou termodynamiku, Aristotelova univerzita, Řecko.

33 V různých scénářích snížení tlaku par o 10 kPa se náklady na hmotnost snížených NMVOC odhadují na 22 EUR až 175 EUR na kg v závislosti na složení paliva a posuzovaném scénáři. Na druhou stranu odhadovaný finanční přínos plynoucí ze snížení emisí NMVOC se zdá být spíše nízký, v rozmezí od 0,95 EUR do 2,8 EUR na kg snížených NMVOC.

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