



Bruxelles, 26.10.2022.
COM(2022) 515 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**Kakvoća benzinskih i dizelskih goriva koja se upotrebljavaju za cestovni prijevoz u
Europskoj uniji
(Godina izvješćivanja 2020.)**

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Kakvoća benzinskih i dizelskih goriva koja se upotrebljavaju za cestovni prijevoz u Europskoj uniji (Godina izvješćivanja 2020.)

1. UVOD

U skladu s člankom 7.a Direktive 98/70/EZ¹ o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva (dalje u tekstu „Direktiva o kakvoći goriva”) i člankom 5. Direktive Vijeća (EU) 2015/652 o utvrđivanju metoda izračuna i zahtjeva u vezi s izvješćivanjem u skladu s Direktivom 98/70/EZ², države članice dužne su na godišnjoj razini izvješćivati o intenzitetu stakleničkih plinova isporučenih goriva i energije na svojim državnim područjima. Ta obveza izvješćivanja prvi se put primjenjivala za godinu izvješćivanja 2017. na temelju primjene i prenošenja Direktive Vijeća (EU) 2015/652. Ovo godišnje izvješće sadržava podatke dostavljene za 2020.

Nadalje, u skladu s člankom 8. stavkom 3. Direktive 98/70/EZ države članice dužne su podnijeti izvješće s nacionalnim podacima o kakvoći goriva za prethodnu kalendarsku godinu.

U godišnjem izvješću navode se sažete informacije koje su dostavile države članice o prethodno navedenim zahtjevima u vezi s izvješćivanjem. Izvješće se temelji na podacima za 2020. koje su države članice dostavile Europskoj agenciji za okoliš (EEA).

2. KOLIČINE I INTENZITET STAKLENIČKIH PLINOVA U ŽIVOTNOM VIJEKU PREMA VRSTI GORIVA I ENERGIJE

Člankom 7.a Direktive o kakvoći goriva, a u vezi s Direktivom Vijeća (EU) 2015/652, utvrđuju se zahtjevi za izvješćivanje koji se odnose na sljedeće:

- ukupnu količinu svake isporučene vrste goriva ili energije za cestovni prijevoz i necestovne pokretne strojeve (uključujući plovila za promet unutarnjim plovnim putovima kada ne plove morem), poljoprivredne i šumske traktore te rekreacijska plovila kada ne plove morem,
- emisije stakleničkih plinova u životnom vijeku po energetskej jedinici, uključujući privremene srednje vrijednosti procijenjenih emisija iz biogoriva u vezi s neizravnom promjenom uporabe zemljišta³,
- sirovinu i korištenu tehnologiju proizvodnje goriva za svako biogorivo isporučeno na državnom području država članica.

Na temelju Direktive o kakvoći goriva države članice moraju zahtijevati od isporučitelja goriva da smanje intenzitet stakleničkih plinova u životnom vijeku goriva namijenjenih uporabi u prometu, tj. emisije stakleničkih plinova u životnom vijeku isporučenoga goriva ili energije po energetskej jedinici, za minimalno 6 % do 31. prosinca 2020. u odnosu na referentnu vrijednost goriva za 2010. koja iznosi 94,1 gCO₂eq/MJ. Emisije stakleničkih plinova u vezi s neizravnom promjenom uporabe zemljišta ne uzimaju se u obzir za procjenu

¹ Direktiva 98/70/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva i izmjeni Direktive Vijeća 93/12/EEZ, SL L 350, 28.12.1998., str. 58.

² Direktiva Vijeća (EU) 2015/652 od 20. travnja 2015. o utvrđivanju metoda izračuna i zahtjeva u vezi s izvješćivanjem u skladu s Direktivom 98/70/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva, SL L 107, 25.4.2015., str. 26.

³ Direktiva (EU) 2015/1513 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. rujna 2015. o izmjeni Direktive 98/70/EZ o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva i izmjeni Direktive 2009/28/EZ o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora, SL L 239, 15.9.2015., str. 8.

sukladnosti s minimalnim ciljem smanjenja od 6 %. Direktivom o o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (EU) 2018/2001⁴ predviđene su različite mjere za rješavanje problema neizravne promjene uporabe zemljišta, uključujući ograničenje za biogoriva proizvedena od kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje, pri čemu se u delegiranom aktu⁵ utvrđuju detaljni kriteriji za određivanje sirovina s visokim rizikom od neizravne promjene uporabe zemljišta za biogoriva koje će se postupno povlačiti iz uporabe do 2030. i kriteriji za certificiranje biogoriva, tekućih biogoriva i goriva iz biomase s niskim rizikom od neizravne promjene uporabe zemljišta.

Svih 27 država članica, Ujedinjena Kraljevina, Norveška i Island dostavili su 2020. podatke o smanjenju emisija stakleničkih plinova u odgovarajućem formatu. Međutim, Ujedinjena Kraljevina dostavila je podatke bez razdvajanja podataka za Sjevernu Irsku⁶ te stoga u zbirne podatke u izvješću nisu mogli biti uključeni podaci za Sjevernu Irsku. Budući da se obveza izvješćivanja za 2020. ne primjenjuje na Ujedinjenu Kraljevinu u cjelini, ni podaci za cijelu Ujedinjenu Kraljevinu nisu uključeni u izvješće. Međutim, neki podaci za Sjevernu Irsku, koji su dostavljeni izvan formata za podnošenje izvješća, uključeni su u ovo izvješće. Usporedbe zbirnih podataka odnose se na EU-27 za sve referentne godine.

2.1. Emisije stakleničkih plinova i udaljenost od cilja za 2020.

Prema dostavljenim podacima prosječni intenzitet stakleničkih plinova isporučenih goriva i energije u 27 država članica koje su dostavile izvješće 2020. iznosio je 89 gCO₂eq/MJ, što znači uštedu od 51 Mt ekvivalenta ugljikova dioksida (CO₂eq) tijekom 2020. To je za 5,5 % manje od referentne vrijednosti iz 2010. od 94,1 gCO₂eq/MJ (povećanje u odnosu na smanjenje od 4,3 % koje je 2019. postiglo 27 država članica EU-a), što znači da je za postizanje cilja od 6 % potrebno dodatno smanjenje intenziteta stakleničkih plinova od 0,5 % svih isporučenih fosilnih goriva, biogoriva i energije.

Dostavljeni podaci za 2020. pokazuju da se napredak koji su postigli isporučitelji goriva u EU-u znatno razlikuje među državama članicama EU-a. Jedanaest država članica (Belgija, Cipar, Češka, Danska, Estonija, Finska, Luksemburg, Mađarska, Malta, Njemačka i Švedska) postiglo je svoj cilj smanjenja intenziteta stakleničkih plinova goriva namijenjenih uporabi u prometu od 6 % do 2020. u odnosu na 2010. godinu (vidjeti sliku 1.). To je važno poboljšanje za mnoge države članice u usporedbi s godinom izvješćivanja 2019., kada su samo dvije države članice, Švedska i Finska, ostvarile cilj od 6 %. Najveći napredak u jednoj godini ostvarili su Cipar i Estonija s povećanjem od 4,7 i 4,5 postotnih bodova od 2019. do 2020. u odnosu na referentnu vrijednost iz 2010., a slijede ih Belgija, Danska i Mađarska s povećanjima u rasponu od 3,3 do 3,1 postotni bod. Na temelju preliminarnih podataka koje je dostavila Ujedinjena Kraljevina⁷, Sjeverna Irska postigla je 2020. smanjenje intenziteta stakleničkih plinova od 6,2 % za gorivo isporučeno u Sjevernoj Irskoj.

Kad je riječ o preostaloj udaljenosti od cilja, Slovačka, Nizozemska i Austrija već su vrlo blizu postizanju cilja od 6 % s vrijednostima od 5,8 %, 5,4 % odnosno 5,1 %, dok su Rumunjska, Poljska, Italija, Francuska, Bugarska i Grčka postigle smanjenje u rasponu od 4 % do 5 %. Naposljetku, u sedam država članica (Sloveniji, Španjolskoj, Portugalu, Litvi,

⁴ Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora, SL L 328, 21.12.2018., str. 82.–209.

⁵ C(2019) 2055 final: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:99ec1d90-457c-11e9-a8ed-01aa75ed71a1.0015.02/DOC_1&format=PDF.

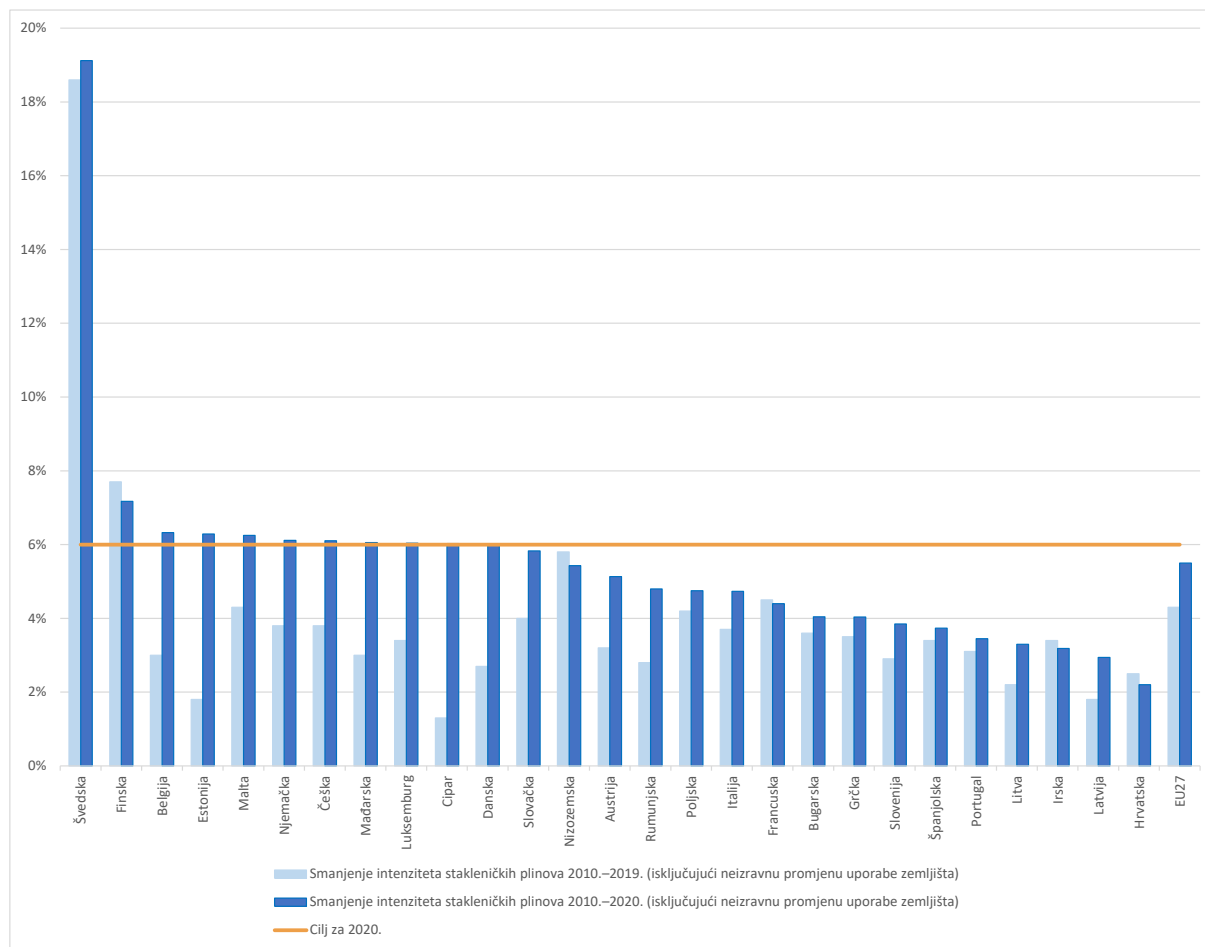
⁶ Nakon isteka prijelaznog razdoblja Direktiva Vijeća (EU) 2015/652 o utvrđivanju relevantnih obveza izvješćivanja više se ne primjenjuje na Ujedinjenu Kraljevinu u cjelini. Međutim, u skladu s člankom 5. stavkom 4. Protokola o Irskoj/Sjevernoj Irskoj uz Sporazum o povlačenju, a u vezi s točkom 47. Priloga 2. tom protokolu, (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:12020W/TXT>) Direktiva Vijeća (EU) 2015/652 i dalje se primjenjuje na Ujedinjenu Kraljevinu i u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.

⁷ Ujedinjena Kraljevina trenutačno dovršava svoje izvješće za Sjevernu Irsku na temelju članka 7.a Direktive o kakvoći goriva i u skladu s člankom 5. Direktive Vijeća (EU) 2015/652.

Irskoj, Latviji i Hrvatskoj) smanjenje intenziteta stakleničkih plinova i dalje je niže od 4 %. Dodatne informacije dostupne su u Tehničkom izvješću br. 2022/02 Europske agencije za okoliš o „Intenzitetu stakleničkih plinova goriva namijenjenih uporabi u prometu u EU-u 2020.”⁸.

⁸ <https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-cm/products/etc-cm-report-2022-02>

Slika 1.: Smanjenje intenziteta stakleničkih plinova goriva koje su postigli isporučitelji goriva u EU-u u državama članicama u razdobljima 2010.–2019. i 2010.–2020. (Izvor: Europska agencija za okoliš)



Nadalje, smanjenje emisija nastalih istraživanjem i proizvodnjom nafte i plina (smanjenje IPNP emisija)⁹ 2020. prijavilo je jedanaest država članica (Austrija, Cipar, Češka, Danska, Estonija, Italija, Luksemburg, Mađarska, Poljska, Rumunjska i Slovačka) koje su doprinijele postizanju ukupnog smanjenja emisija stakleničkih plinova u tim državama članicama od 0,3 do 2,3 postotna boda. Stoga je 2020. ukupno prijavljeno smanjenje IPNP emisija iznosilo 2 625 kt CO₂eq, što je dovelo do dodatnog smanjenja intenziteta stakleničkih plinova goriva za 0,3 postotna boda s 5,2 % na 5,5 % (vidjeti tablicu 5. u Prilogu izvješću). Smanjenje IPNP emisija koje isporučitelj navede mora se kvantificirati i o njemu treba izvijestiti u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Direktivi Vijeća (EU) 2015/652. Detaljnije informacije o pristupima kvantificiranju, praćenju i izvješćivanju o smanjenju IPNP emisija mogu se pronaći u smjernicama¹⁰.

Uzimajući u obzir emisije u vezi s neizravnom promjenom uporabe zemljišta¹¹, prosječni intenzitet stakleničkih plinova goriva isporučenih u EU-u 2020. bio je 3,3 % manji nego 2010. To odgovara uštedi od 30 Mt CO₂eq u 2020. Prema članku 7.d Direktive 98/70/EZ o utvrđivanju izračuna emisija stakleničkih plinova u životnom vijeku biogoriva, emisije u vezi

⁹ „Emisije nastale istraživanjem i proizvodnjom nafte i plina” znači sve emisije stakleničkih plinova nastale prije nego što sirovina dospje u rafinerije ili postrojenja za preradu u kojima je gorivo proizvedeno.

¹⁰ https://ec.europa.eu/clima/system/files/2016-11/guidance_note_on_uer_en.pdf

¹¹ Za ovaj izračun uzete su u obzir privremene procijenjene emisije biogoriva u vezi s neizravnom promjenom uporabe zemljišta koje su navedene u Prilogu V. Direktivi o kakvoći goriva.

s neizravnom promjenom uporabe zemljišta ne uzimaju se u obzir u procjeni sukladnosti s minimalnim ciljem smanjenja od 6 %.

Bit će potrebno daljnje djelovanje kako bi se dekarboniziralo gorivo koje se upotrebljava u prometu i doprinijelo povećanju klimatskih ambicija, kako je utvrđeno u europskom zelenom planu i naknadnom zakonodavnom paketu „Spremni za 55 %”, koji je Komisija predložila 14. srpnja 2021. i koji je u postupku suodlučivanja. Predloženom revizijom Direktive o promicanju energije iz obnovljivih izvora¹² znatno se povećava ukupna ambicija kako bi se do 2030. intenzitet emisija stakleničkih plinova svih goriva namijenjenih uporabi u prometu smanjio za 13 % u odnosu na referentnu vrijednost iz 2010., dok je Komisija predložila stavljanje izvan snage cilja smanjenja od 6 % iz Direktive o kakvoći goriva kako bi se izbjegla dvostruka regulacija i pojednostavnilo zakonodavstvo. Predloženim uredbama „ReFuelEU Aviation” i „FuelEU Maritime” isto se tako nastoji potaknuti proizvodnja i uporaba održivih alternativnih goriva u zrakoplovnom i pomorskom sektoru.

2.2. Opskrba gorivom

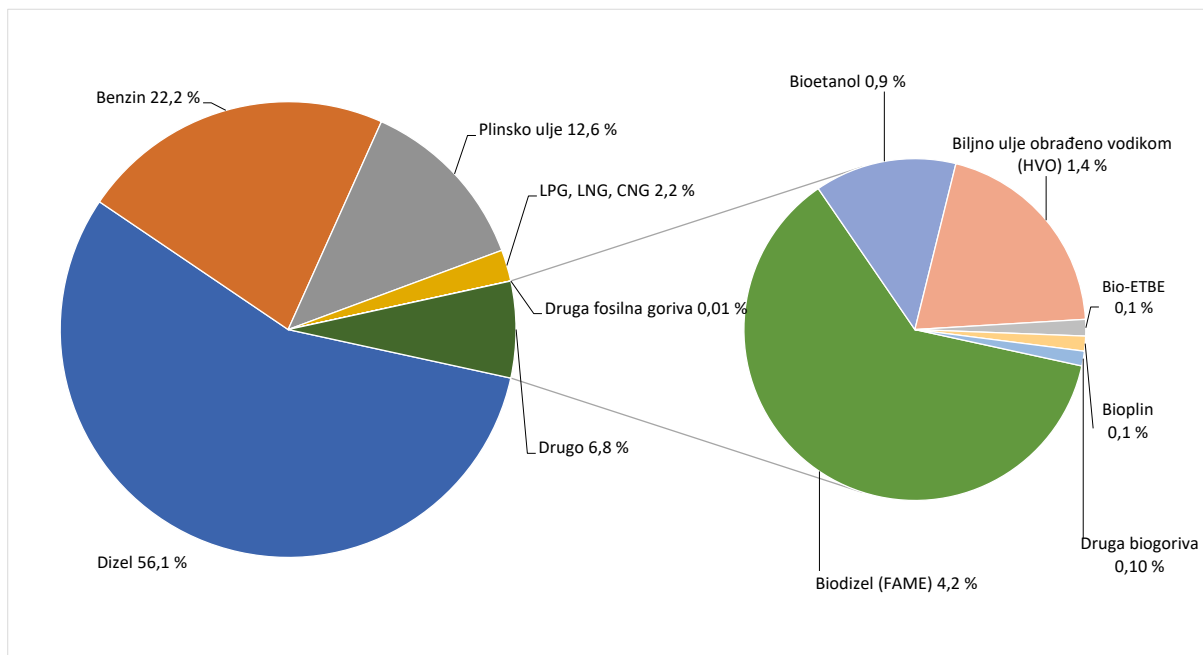
U ovom se dijelu sažimaju podaci koje su države članice dostavile o svim fosilnim gorivima, biogorivima i gorivima nebiološkog podrijetla koja su obuhvaćena Direktivom o kakvoći goriva za cestovni promet i necestovne pokretne strojeve.

Ukupna opskrba gorivom koju je 2020. prijavilo 27 država članica iznosila je 10 585 petadžula (PJ), što je smanjenje od 10,8 % u odnosu na 2019., uglavnom zbog posljedica krize uzrokovane bolešću COVID-19. U isporučenom gorivu i dalje najveći udio imaju fosilna goriva (93,2 %), a nakon toga slijede biogoriva (6,8 %) i, u vrlo malom udjelu, električna energija (0,02 %) (vidjeti *odjeljak 2.4.*). Nije bilo prijavljenih obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla u 2020.

Najveći udio u opskrbi fosilnim gorivima 2020. i dalje je činio dizel (56,1 %; 5 934 PJ), nakon čega su slijedili benzin (22,2 %; 2 354 PJ) i plinsko ulje (12,6 %; 1 337 PJ). Ukupan postotak ukapljenog naftnog plina i komprimiranog prirodnog plina iznosio je 2,2 % (236 PJ) (vidjeti sliku 2.).

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52021PC0557>

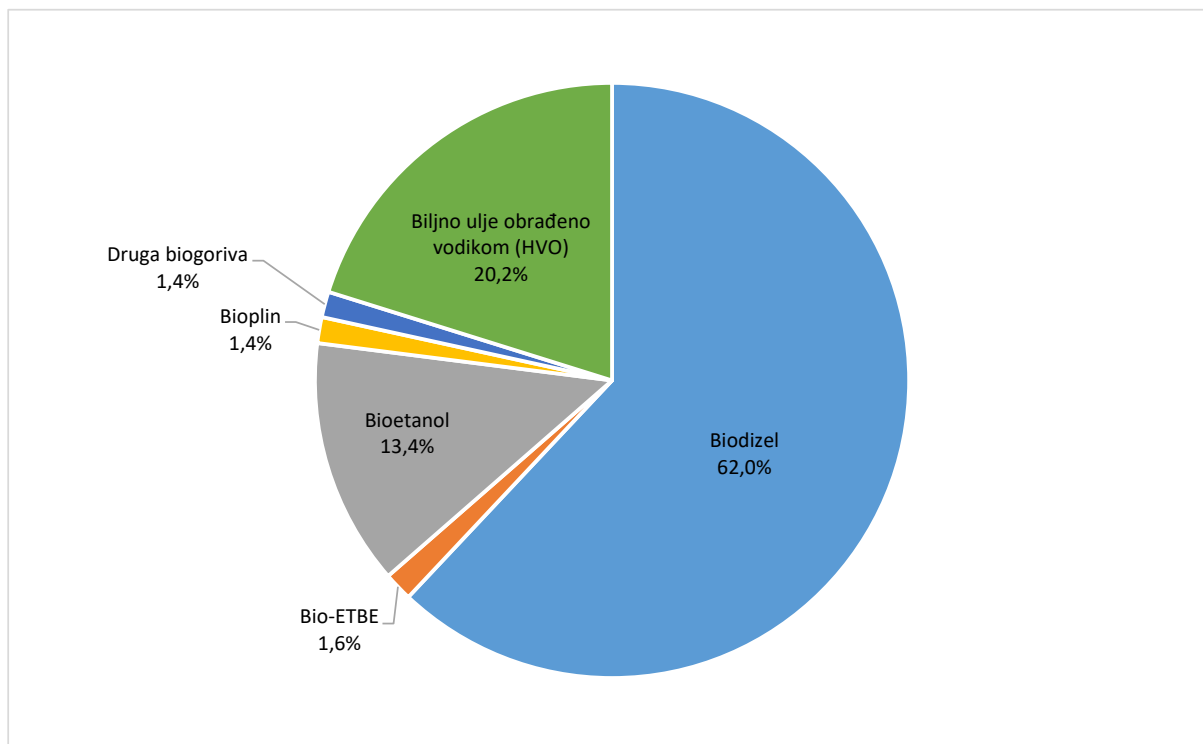
Slika 2.: Udio goriva u opskrbi energijom prema vrsti goriva 2020. (Izvor: *Europska agencija za okoliš*)



2.3. Potrošnja biogoriva

Ukupna potrošnja biogoriva blago se povećala sa 693 PJ na 723 PJ između 2019. i 2020. u 27 država članica. Najveći dio potrošnje biogoriva i dalje se odnosi na biodizel (metilni ester masnih kiselina, FAME) koji čini 62,0 % ukupne potrošnje biogoriva (449 PJ), zatim biljno ulje obrađeno vodikom (HVO) (20,2 %; 146 PJ) i bioetanol (13,4 %; 97 PJ). Bio-etil-tert-butil-eter (bio-ETBE) činio je 1,6 % (11 PJ), a bioplin 1,4 % (10 PJ) ukupne potrošnje biogoriva. Ostala biogoriva imala su mnogo manji udio (vidjeti sliku 3.). Stoga se više od 80 % svih biogoriva dodaje u dizelsko gorivo. Detaljne informacije o svim biogorivima i tehnologijama proizvodnje dostupne su u Tehničkom izvješću br. 2022/02 Europske agencije za okoliš.

Slika 3.: Udio biogoriva u opskrbi energijom prema vrsti goriva 2020. (Izvor: Europska agencija za okoliš)



2.4. Potrošnja električne energije

Isporučitelji goriva dobrovoljno dostavljaju izvješće o potrošnji električne energije. Petnaest je država članica (u odnosu na jedanaest država članica 2019.) dostavilo podatke o potrošnji električne energije u električnim vozilima i motociklima (vidjeti tablicu 1.). Ukupna prijavljena količina električne energije u električnim vozilima povećala se na 6 218 196 GJ (isključujući korekcijski faktor za učinkovitost pogonskog sustava) s 3 714 644 GJ u 2019., što je povećanje od 67 %. Stvarna potrošnja električne energije u električnim vozilima u različitim državama članicama mogla bi biti veća jer u skladu s člankom 7.a izvješćivanje o električnoj energiji nije obvezno te mnoge države članice još uvijek ne dostavljaju izvješća o električnoj energiji, iako bi se time doprinijelo postizanju cilja od 6 %.

Tablica 1.: Potrošnja električne energije u električnim vozilima i motociklima 2020. kao doprinos isporučitelja goriva cilju smanjenja stakleničkih plinova o kojem su izvijestili (Izvor: Europska agencija za okoliš)

Država članica	Količina energije		Intenzitet emisija stakleničkih plinova	
	isključujući učinkovitost pogonskog sustava (GJ)	uključujući učinkovitost pogonskog sustava ¹³ (GJ)	prema izvješću države članice (g CO ₂ e/MJ)	prema izvješću države članice (g CO ₂ e/kWh)
Austrija	69 971	27 988	21,8	78
Bugarska	129 600	51 840	522,0	1 879
Češka	1 085	434	177,0	637
Estonija	62 091	24 836	114,5	412
Francuska	1 526 400	610 560	16,6	60
Njemačka	2 394 000	957 600	153,0	551
Mađarska	17 387	6 955	56,3	203
Irska	176 276	70 511	110,1	396
Italija	234 015	93 606	110,3	397
Nizozemska	766 091	306 437	141,0	508
Portugal	37 350	14 940	65,7	237
Rumunjska	645 225	258 090	-	-
Slovačka	155 950	62 380	46,4	167
Slovenija	2 447	979	97,5	351
Švedska	308	123	13,0	47
Ukupno	6 218 196	2 487 279		

3. PREGLED PODATAKA O KAKVOĆI GORIVA U EU-U ZA 2020.

U skladu s člankom 8. Direktive o kakvoći goriva svih 27 država članica, Norveška i Ujedinjena Kraljevina u vezi sa Sjevernom Irskom dostavile su izvješće s nacionalnim podacima o kakvoći goriva za 2020.

U ovom dijelu navedeni su podaci o prodaji benzinskih i dizelskih goriva te njihovih biokomponenti za cestovni promet koje je dostavilo svih 27 država članica EU-a. Ne navode se ostala fosilna goriva, ostala biogoriva te goriva nebiološkog podrijetla, kao ni goriva koja se koriste za necestovne pokretne strojeve.

3.1. Benzin i dizel

Udio prodaje dizela ostao je stabilan u razdoblju od 2017. do 2020. te je 2020. dosegao vrijednost od 73,2 % ukupne prodaje. Ranije se donekle povećao, sa 71,2 % u 2014. na 73,3 % u 2017. To je naslijeđe porasta broja dizelskih vozila u Europi tijekom posljednjih desetljeća koji je zaustavljen nakon skandala s emisijama dizela. Ukupna količina prodanog dizela 2020. smanjila se za 12 % u odnosu na 2019. kao posljedica krize uzrokovane bolešću COVID-19. Prodaja benzina 2020. smanjila se za sličan postotak (12,4 %) (vidjeti tablicu 2.).

¹³ U skladu s dijelom 1. Priloga I. Direktivi Vijeća (EU) 2015/652 cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova izračunava se na temelju količina električne energije primjenom korekcijskog faktora za tehnologiju električnih vozila, što odgovara uključivanju učinkovitosti pogonskog sustava.

Tablica 2.: Prodaja dizelskog i benzinskog goriva u EU-27 (u milijunima litara i njihovi udjeli) u razdoblju 2017.–2020.

	2017.	2018.	2019.	2020.
Prodaja dizelskog goriva	235 388 (73,3 %)	241 653 (73,3 %)	246 865 (73,0 %)	217 395 (73,2 %)
Prodaja benzinskog goriva	85 911 (26,7 %)	87 994 (26,7 %)	90 917 (27,0 %)	79 659 (26,8 %)
Ukupno (dizel i benzin)	321 299	329 629	337 782	297 054

U svim državama članicama EU-a najveća je potrošnja dizelskog goriva, a iznimka je Cipar gdje je udio potrošnje benzina 50 %. Ostale zemlje s relativno visokom potrošnjom benzina jesu Grčka, Nizozemska i Finska s odgovarajućim udjelima od 45 %, 42 % odnosno 38 %, dok s druge strane u Bugarskoj, Latviji i Litvi odgovarajući udjeli potrošnje benzina iznose 18 %, 16 % odnosno 13 %.

U razdoblju od 2019. do 2020. nema znatnih promjena u raspodjeli prodaje benzina kad je riječ o istraživačkim oktanskim brojevima (RON). Većina prodaje benzinskog goriva u 2020. obuhvaćala je goriva istraživačkog oktanskog broja RON 95, čiji se udio prodaje blago povećao u odnosu na 2019. Udio prodaje benzina $95 \leq \text{RON} < 98$ smanjio se, dok se udio prodaje benzina $\text{RON} \geq 98$ blago povećao u odnosu na prethodnu godinu (vidjeti tablicu 3.).

Tablica 3.: Udio prodaje benzina u EU-27 prema RON brojevima

	2017.	2018.	2019.	2020.
RON 95	84,3 %	80,0 %	77,8 %	79,3 %
$95 \leq \text{RON} < 98$	8,5 %	14,9 %	16,7 %	14,3 %
$\text{RON} \geq 98$	6,9 %	4,9 %	5,4 %	6,4 %
RON = 91	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,01 %

3.2. Sadržaj biokomponenti

Gotovo sva benzinska i dizelska goriva prodana u EU-u 2020. sadržavala su biokomponente. Od ukupnog prodanog benzinskog goriva 99,8 % sadržavalo je biokomponente¹⁴ uz sljedeću raspodjelu: 65,7 % sadržavalo je do 5 % volumnog udjela etanola (E5), što je za 7,6 postotnih bodova manje nego 2019., dok je 33,3 % sadržavalo do 10 % udjela etanola (E10), što predstavlja povećanje od 7,6 postotnih bodova u odnosu na 2019., a 1,0 % benzinskog goriva sadržavalo je više od 10 % etanola (E+¹⁵).

Od ukupno prodanih dizelskih goriva 99,7 % sadržavalo je biokomponente, dok je 86,2 % dizelskih goriva sadržavalo do 7 % FAME-a (B7), a 13,8 % sadržavalo je viši udio (B+)¹⁶, što predstavlja znatno povećanje u odnosu na 0,8 % u 2019. (vidjeti tablicu 4.).

¹⁴ To uključuje bioetanol koji se izravno dodaje u benzin ili pretvara u ETBE i zatim dodaje u benzin.

¹⁵ E+ je benzinsko gorivo s > 10 % (% v/v) etanola.

¹⁶ B+ je dizelsko gorivo s > 7 % (% v/v) biodizela.

Tablica 4.: Uporaba biokomponenti u benzinskim i dizelskim gorivima koja su prodana u EU-27 u razdoblju 2017.–2020.

Vrsta goriva		2017.	2018.	2019.	2020.
Benzin	E0	14,5 %	4,9 %	0,7 %	0,0 % ¹⁷
	E5	66,7 %	81,5 %	73,3 %	65,7 %
	E10	18,6 %	13,4 %	25,7 %	33,3 %
	E+	0,1 %	0,2 %	0,4 %	1,0 %
Dizel	B0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 % ¹⁸
	B7	81,8 %	99,2 %	99,1 %	86,2 %
	B+	16,2 %	0,8 %	0,8 %	13,8 %

3.3. Sukladnost prodanih goriva s граниčnim vrijednostima kakvoće

Općenito je u EU-u zabilježena visoka razina sukladnosti s граниčnim vrijednostima kakvoće goriva. Većina ključnih parametara goriva u uzorcima uzetima 2020. bila je unutar граниčnih vrijednosti.

Litva, Slovenija i Švedska potvrdile su potpunu sukladnost za benzinska i dizelska goriva i izvijestile o tome. Osam država članica potvrdilo je potpunu sukladnost za benzinska goriva i izvijestilo o tome (Bugarska, Litva, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Rumunjska, Slovenija i Švedska), a sedamnaest država članica za dizelska goriva (Austrija, Danska, Finska, Hrvatska, Irska, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Mađarska, Malta, Nizozemska, Poljska, Portugal, Rumunjska, Slovenija i Švedska).

Države članice izvijestile su o ukupno 235 slučajeva nesukladnosti za benzin i 90 slučajeva nesukladnosti za dizel, što odgovara udjelu od 1 % odnosno 0,4 % ukupnog broja uzoraka uzetih 2020., što je za 33 % manje nego 2019. Kad je riječ o benzinu, specifikacije zbog prekoračenja najčešće ne zadovoljavaju sljedeći parametri: tlak pare u ljetnom razdoblju (u petnaest država članica), istraživački oktanski broj (RON, u šest država članica), motorni oktanski broj (MON, u pet država članica), sadržaj aromata (analiza ugljikovodika, u pet država članica) i sadržaj sumpora (u jednoj državi članici, Francuskoj). Kad je riječ o dizelu, parametri koji najčešće ne zadovoljavaju specifikacije jesu sadržaj sumpora i sadržaj FAME-a (u šest država članica za oba parametra).

Sve su države članice opisale mjere poduzete u slučajevima u kojima je utvrđena nesukladnost uzoraka. Te mjere uključuju obavješćivanje nadležnih tijela, pokretanje istraga, izricanje sankcija i novčanih kazni i ponovno uzimanje uzorka. U malom broju slučajeva nisu poduzete mjere jer su parametri za koje je utvrđena nesukladnost neznatno odstupali od граниčnih vrijednosti.

¹⁷ Samo su Malta i Slovačka dostavile izvješće o prodaji 186 milijuna litara benzina koji ne sadržava biogoriva, što odgovara udjelu od 0,2 % ukupne prodaje benzina 2020. (zbog niskog udjela izostavljen je iz tablice 4.).

¹⁸ Samo je Latvija dostavila izvješće o prodaji 638 milijuna litara dizela koji ne sadržava biogoriva u zimskom razdoblju, što odgovara udjelu od 0,3 % ukupne prodaje dizela 2020. (zbog niskog udjela izostavljen je iz tablice 4.).

Stoga nije bilo potrebe da Komisija pokrene istragu u tom području. Može se zaključiti da se postojećim sustavom praćenja kakvoće goriva osigurava prodaja goriva visoke kvalitete u EU-u, u skladu sa zahtjevima Direktive o kakvoći goriva.

Prilog

Tablica 5.: Doprinos smanjenja IPNP emisija cilju smanjenja intenziteta emisija stakleničkih plinova od 6 % u 2020., isključujući neizravnu promjenu uporabe zemljišta (Izvor: Europska agencija za okoliš)

Država članica	Smanjenje intenziteta stakleničkih plinova, isključujući smanjenje IPNP emisija	Doprinos smanjenja IPNP emisija	Smanjenje intenziteta stakleničkih plinova, uključujući smanjenje IPNP emisija	Intenzitet stakleničkih plinova, uključujući smanjenje IPNP emisija (g CO ₂ eq/MJ)	Intenzitet stakleničkih plinova, isključujući smanjenje IPNP emisija (g CO ₂ eq/MJ)
Cipar	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,4	90,6
Danska	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,5	90,6
Austrija	3,2 %	1,9 %	5,1 %	89,3	91,1
Mađarska	4,2 %	1,8 %	6,1 %	88,4	90,1
Estonija	4,9 %	1,4 %	6,3 %	88,2	89,5
Slovačka	4,5 %	1,3 %	5,8 %	88,6	89,9
Rumunjska	4,0 %	0,8 %	4,8 %	89,6	90,3
Češka	5,4 %	0,7 %	6,1 %	88,4	89,0
Poljska	4,4 %	0,4 %	4,7 %	89,6	90,0
Luksemburg	5,7 %	0,4 %	6,0 %	88,4	88,8
Italija	4,5 %	0,3 %	4,7 %	89,6	89,9
Belgija	6,3 %	0,0 %	6,3 %	88,1	88,1
Bugarska	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Hrvatska	2,2 %	0,0 %	2,2 %	92,0	92,0
Finska	7,2 %	0,0 %	7,2 %	87,4	87,4
Francuska	4,4 %	0,0 %	4,4 %	90,0	90,0
Njemačka	6,1 %	0,0 %	6,1 %	88,3	88,3
Grčka	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Irska	3,2 %	0,0 %	3,2 %	91,1	91,1
Latvija	2,9 %	0,0 %	2,9 %	91,3	91,3
Litva	3,3 %	0,0 %	3,3 %	91,0	91,0
Malta	6,2 %	0,0 %	6,2 %	88,2	88,2
Nizozemska	5,4 %	0,0 %	5,4 %	89,0	89,0
Portugal	3,4 %	0,0 %	3,4 %	90,9	90,9
Slovenija	3,8 %	0,0 %	3,8 %	90,5	90,5
Španjolska	3,7 %	0,0 %	3,7 %	90,6	90,6
Švedska	19,1 %	0,0 %	19,1 %	76,1	76,1
EU27	5,2 %	0,3 %	5,5 %	89,0	89,2