



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 25.2.2015 r.
COM(2015) 70 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii
Europejskiej:
dwunaste sprawozdanie roczne
(Rok sprawozdawczy 2013))**

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej: dwunaste sprawozdanie roczne (Rok sprawozdawczy 2013)

1. WPROWADZENIE

Niniejsze sprawozdanie stanowi podsumowanie dwunastego roku sprawozdawczości państw członkowskich na mocy dyrektywy 98/70/WE¹ (zwanej dalej „dyrektywą”) w zakresie jakości benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w UE w 2013 r. Dyrektywa zawiera specyfikacje benzyny i olejów napędowych stosowanych w transporcie drogowym w UE: pierwsze specyfikacje weszły w życie w dniu 1 stycznia 2000 r., drugie w dniu 1 stycznia 2005 r., a trzecie 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 14274:2012, której wdrożenie jest obowiązkowe od 2004 r.

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/WE 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 szablon sprawozdania, aby uwzględnić wszystkie istotne szczegóły pozwalające na ogólnoeuropejską analizę i porównanie wyników monitorowania jakości paliw przeprowadzanego w państwach członkowskich. Szablon ten spełnia wymogi dotyczące sprawozdawczości określone w decyzji Komisji 2002/159/WE oraz jest co roku poddawany przeglądowi i zatwierdzany przez Komisję.

W 2013 r. wszystkie państwa członkowskie spełniły normy specyfikacji paliw, nakładające ograniczenie maksymalnej zawartości siarki w paliwach stosowanych w transporcie drogowym do 10 ppm. Ponadto państwa członkowskie zaczęły zgłaszać paliwa z dodatkiem etanolu, co stanowi obowiązkowy wymóg sprawozdawczy od dnia 1 stycznia 2011 r.

Wszystkie państwa członkowskie przedstawiły swoje sprawozdania zgodnie z otrzymanym szablonem. Spośród 28 rocznych sprawozdań FQMS 24 dostarczono w wyznaczonym na 30 czerwca terminie składania sprawozdań, 2 z opóźnieniem poniżej jednego tygodnia, a 2 ostatnie sprawozdania zostały dostarczone w ciągu miesiąca od wyznaczonego terminu. Świadczy to o ciągłej poprawie w zakresie przestrzegania terminu w porównaniu z ubiegłymi latami.

¹ Dz.U. L 350 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 2013 r. w dalszym ciągu wyraźnie widać przewagę olejów napędowych, których sprzedano 243 516 mln litrów, przy 106 082 mln sprzedanych litrów benzyny.

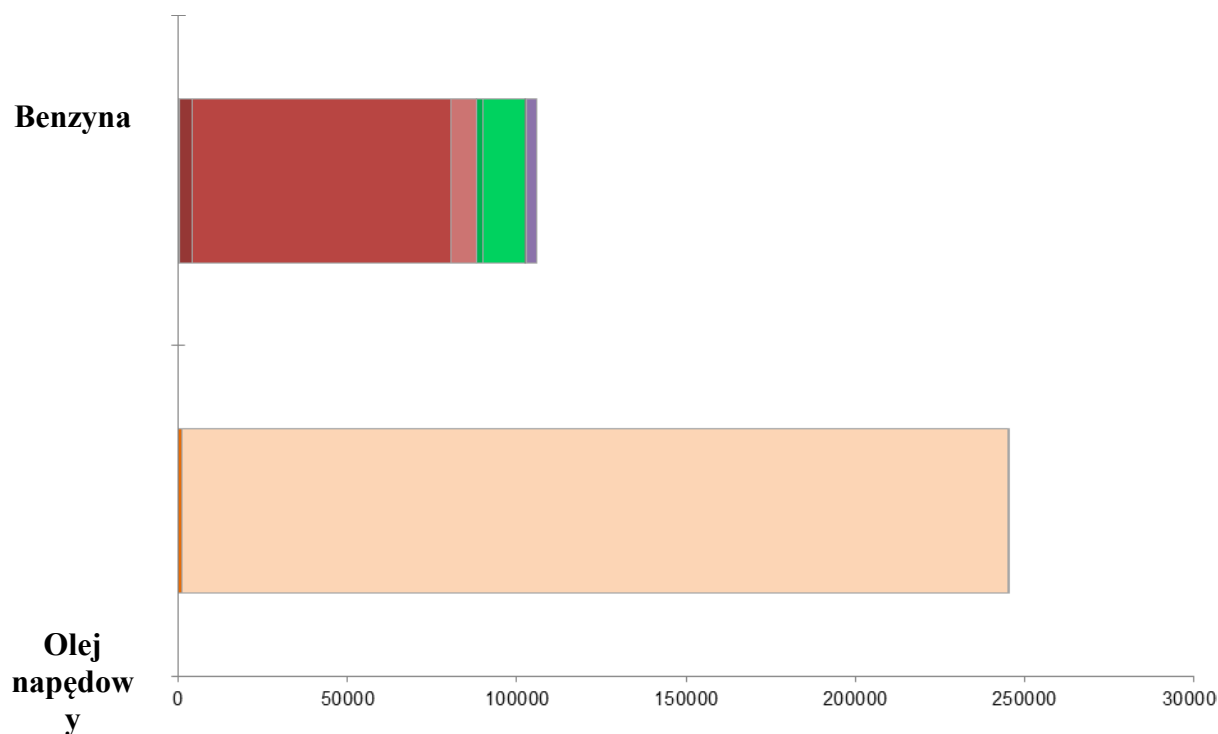
W ramach poszczególnych gatunków benzyny, bardzo niewielkie ilości benzyny RON 91 były nadal dostępne na rynku, przy czym jej sprzedaż wyniosła jedynie 369 mln litrów (0,4 %); sprzedaż RON 95 – 98 wyniosła 14 335 mln litrów (13,5 %); zaś sprzedaż RON 98 wyniosła 3 396 mln litrów (3,2%), podczas gdy większość sprzedanej benzyny stanowiła benzyna RON 95 – 87 982 mln litrów (82,9%).

W kategorii olejów napędowych gatunek B7 stanowił większość sprzedaży – 241 946 mln litrów (99%). Sprzedaż gatunku B+ i oleju napędowego niezawierającego estrów metylowych kwasów tłuszczowych (FAME) wyniosła 1 570 mln litrów.

Nawet jeśli olej napędowy jest dominującym paliwem w Europie, obserwuje się stały spadek jego konsumpcji: rok 2013 jest czwartym rokiem z rzędu, w którym odnotowano spadek sprzedaży. W 2013 r. odnotowano również spadek konsumpcji benzyny. W rzeczywistości sprzedaż benzyny wciąż spada od 2004 roku. W ramach poszczególnych gatunków paliwa, RON 91 prawie zniknęło z rynku europejskiego i jest obecnie sprzedawane jedynie w niewielkich ilościach.

Na wykresie 1 przedstawiono ilości benzyny i oleju napędowego sprzedawanych w Europie w podziale na poszczególne rodzaje paliwa.

Wykres 1: Sprzedaż paliw w UE w zależności od typu paliwa w 2013 r.



Benzyna bezolowiowa <10 ppm S								Olej napędowy <10 ppm S	
Min. RON=91	Min. RON=91	Min. RON=95	Min. RON=95	RON 95=<RON<98	RON 95=<RON<98	RON ≥98	RON ≥98	Olej napędowy	Olej napędowy
Min. E5	Min. E5	Min. E5	Min. E5	RON 95=<RON<98 E5	RON 95=<RON<98 E5	RON ≥98 E5	RON ≥98 E5	Olej napędowy B5	Olej napędowy B5
Min. E10	Min. E10	Min. E10	Min. E10	RON 95=<RON<98 E10	RON 95=<RON<98 E10	RON ≥98 E10	RON ≥98 E10	Olej napędowy B7	Olej napędowy B7
Min. E+	Min. E+	Min. E+	Min. E+	RON 95=<RON<98 E+	RON 95=<RON<98 E+	RON ≥98 E+	RON ≥98 E+	Olej napędowy B+	Olej napędowy B+

2.1 Dostępność paliw w 2013 r.

Jednym z kluczowych zjawisk w 2013 r. jest niemal całkowite zniknięcie z rynku benzyny RON 91, która dostępna jest już tylko w 4 państwach, a jedynie w Danii jej sprzedaż ma znaczącą wielkość.

Sprzedaż gatunku E10 ogranicza się w dalszym ciągu do jedynie trzech państw członkowskich: Francji, Finlandii i Niemiec.

Tabela 1 przedstawia ilości i rodzaje sprzedawanych paliw w podziale na państwa członkowskie.

Tabela 1: Sprzedaż paliw w 2013 r. w 28 państwach członkowskich UE wg gatunku paliwa

Gatunek paliwa	Sprzedaż benzyny (w mln litrów)					Sprzedaż oleju napędowego (w mln litrów)
	min. RON=91	min. RON=95	min. RON=98	RON ≥98	Benzyna łącznie	Olej napędowy łącznie
Austria	31	-	2 151	53	2 235	7 667
Belgia	-	1 389	-	278	1 667	8 011
Bulgaria	-	674	-	21	695	2 178
Cypr	-	-	448	26	474	310
Chorwacja	-	693	24	25	742	1 682
Republika Czeska	10	2 052	-	34	2 096	4 983
Dania	322	1 503	1	-	1 826	3 032
Estonia	-	-	292	24	316	806
Finlandia	-	1 187	865	-	2 052	2 878
Francja	-	9 363	-	-	9 363	40 419
Niemcy	6	23 498	-	1 440	24 944	41 671
Grecja	-	3 491	22	98	3 611	2 639
Węgry	-	1 537	-	48	1 585	3 244
Irlandia	-	1 684	-	-	1 684	2 648
Włochy	-	9 015	-	-	9 015	26 755
Łotwa	-	251	23	-	274	889
Litwa	-	262	-	8	270	1 288
Luksemburg	-	-	353	76	429	1 964
Malta	-	-	98	-	98	116
Niderlandy	-	5 239	-	58	5 297	7 264
Polska	-	4 464	-	428	4 892	13 159
Portugalia	-	-	1 360	103	1 463	4 867

Rumunia	-	-	1 585	91	1 676	4 807
Słowacja	-	691	-	13	704	1 317
Słowenia	-	-	591	32	623	2 213
Hiszpania	-	-	5 872	424	6 296	24 411
Szwecja	-	3 619	-	116	3 735	5 394
Zjednoczone Królestwo	-	17 370	650	-	18 020	26 904
Suma	369	87 982	14 335	3 396	106 082	243 516

Na podstawie tabeli 1 można zauważyć pewne ogólne tendencje:

- Olej napędowy dominuje na rynku we wszystkich 28 państwach członkowskich poza dwoma: benzyna stanowi 57,8 % sprzedaży paliw w Grecji i 60,5 % na Cyprze.
- Z drugiej strony Belgia ma największe uzależnienie od oleju napędowego: udział tego paliwa na rynku w tym kraju wynosi 82,8 %. Ponad 80 % udział oleju napędowego odnotowuje się również na Litwie (82,7 %), w Luksemburgu (82,1 %) i Francji (81,2 %).
- Najwyższą sprzedaż paliw w 2013 r. odnotowano w Niemczech – 19,1 % całkowitej sprzedaży paliw w UE, przy czym stosunek sprzedaży benzyny do oleju napędowego wynosił 37,4% do 62,6%. Kolejnym największym rynkiem była Francja z 14,3 % udziałem w sprzedaży benzyny i oleju napędowego w UE, a stosunek sprzedaży benzyny do oleju napędowego wyniósł 18,8 % do 81,2 %. Całkowita sprzedaż paliwa w Zjednoczonym Królestwie wyniosła 12,9 % całkowitej sprzedaży paliw w UE, a stosunek sprzedaży benzyny do oleju napędowego wyniósł 40,1 % do 59,9 %.
- W większości krajów stawka podatku dla oleju napędowego jest niższa niż dla benzyny (czasami różnica ta jest znaczna). Fakt ten, w połączeniu z większą efektywnością pojazdów z silnikami wysokoprężnymi (w porównaniu z ich benzynowymi odpowiednikami) i ulepszeniami w tych samochodach, jest głównym powodem przechodzenia na korzystanie z samochodów z silnikami wysokoprężnymi w UE.
- Zdecydowanie najbardziej popularnym gatunkiem benzyny w większości państw członkowskich jest RON 95, a następnie 95<RON<98.

3. MONITOROWANIE JAKOŚCI PALIWA W 2013 R.

3.1 Opis systemów stosowanych przez poszczególne państwa członkowskie

Przy wdrażaniu FQMS w UE przyjmowano szereg różnych rozwiązań. Chociaż spójność między państwami członkowskimi co roku trochę się poprawia, wśród przyjmowanych przez nie podejść znajdują się 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.

W 2013 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 28 państw członkowskich korzystających z FQMS w 2013 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 i Rumunia);
- 10 państw przyjęło model statystyczny C z EN 14274 (Chorwacja, Cypr, Estonia, Irlandia, Litwa, Portugalia, Republika Czeska, Słowacja, Słowenia i Węgry);
- pozostałe 8 państw korzystało z krajowych systemów monitorowania.

3.2 Pobieranie próbek oraz sprawozdawczość

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

Norma ta określa liczbę i miejsce pobrania próbek, które muszą zostać uwzględnione w sprawozdaniach państw członkowskich dotyczących jakości paliw. Określa ona także minimalną liczbę próbek dla gatunku paliwa oddzielnie dla każdego okresu zimowego i letniego. Tabela 2 przedstawia pobieranie próbek i sprawozdawczość z rozbiciem na poszczególne państwa członkowskie w 2013 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).

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

Tabela 2 przedstawia również zestawienie całkowitej liczby pobranych próbek i próbek pobranych na stacjach paliw. W 2013 r. zestawienie takie przedłożyły wszystkie państwa członkowskie. W związku z tym, że 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”, aby spełnić wymogi dotyczące minimalnej liczby próbek, wszelkie próbki pobrane z terminali dystrybucyjnych lub rafinerii należy pobierać dodatkowo do tych ze stacji paliw.

3.3 System EU Pilot

Jak stwierdzono powyżej, art. 8 ust. 2 dyrektywy zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia FQMS zgodnie z wymaganiami odpowiedniej normy europejskiej oraz – jeżeli stosowany jest alternatywny system monitorowania jakości paliwa (system krajowy) – system ten powinien zapewniać wyniki o równoważnym stopniu zaufania.

Jak zauważono w sprawozdaniu rocznym za rok 2012, wydaje się, że niektóre państwa członkowskie nie spełniały całkowicie powyższych wymogów. Główne rozbieżności dotyczyły liczby próbek, miejsca pobierania próbek i pomiaru wszystkich parametrów niezbędnych do zapewnienia odpowiedniej jakości paliw. Utrzymujące się rozbieżności w niektórych z tych kwestii zauważa się w dalszym ciągu w niniejszym sprawozdaniu, jak podano w tabelach 2 i 3.

Po przyjęciu rocznego sprawozdania za rok 2012 w odniesieniu do 20 państw członkowskich wszczęto w 2014 r. dochodzenia w ramach systemu EU Pilot. Wszystkie te państwa udzieliły odpowiedzi, zobowiązując się do usprawnienia ich systemów sprawozdawczości w przyszłości. Jednakże, ponieważ działania te nastąpiły po sprawozdaniu z 2013 r., w sprawozdaniu nie można zauważyć zmian uzgodnionych z tymi państwami członkowskimi. Komisja oczekuje, że zostaną podjęte znaczne usprawnienia w zakresie sprawozdawczości w odniesieniu do roku 2014.

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)	
					Benzyna	Olej napędowy	Benzyna	Olej napędowy	Benzyna	Olej napędowy
Austria	A	S	✓	50	104	100	106	100	106	100
Belgia	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	2013	6387	2013	6387
Bułgaria	B	S	✓	100	206	200	475	491	460	476
Chorwacja	C	S	✓	50	108	100	105	168	91	152
Cypr	C	S	✓	50	106	100	268	153	268	153
Republika Czeska	C	S	✓	50	103	106	907	1237	926	1237
Dania	N	S	✓	(50)	(201)	(100)	43	21	43	21
Estonia	C	S	✓	50	108	100	350	210	350	210
Finlandia	A	S	✓	50	200	100	223	115	223	115
Francja	B	L	✓	200	800	400	487	420	487	420
Niemcy	B	L	✓	200	825	400	741	399	741	399
Grecja	A	S	✓	50	103	100	116	100	116	100
Węgry	C	S	✓	50	104	100	120	120	120	120
Irlandia	C	S	✓	50	100	100	199	199	199	199
Włochy	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200
Łotwa	N	S	✓	(50)	(110)	(150)	91	153	45	47
Litwa	C	S	✓	50	104	100	106	100	104	100
Luksemburg	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	66	86	58	86
Malta	N	S	✓	(50)	100	100	44	43	34	32
Niderlandy	N	S	✓	(50)	(102)	(100)	100	100	100	100
Polska	B	S	✓	100	220	200	539	406	539	406
Portugalia	C	S	✓	50	108	100	143	112	23	12
Rumunia	B	S	✓	100	212	200	92	72	92	72
Słowacja	C	S	✓	50	102	100	151	122	110	122
Słowenia	C	S	✓	50	106	100	146	165	146	117
Hiszpania	A	L	✓	100	214	200	400	200	126	99
Szwecja	N	S	✓	(50)	(104)	(100)	602	776	0	0
Zjednoczone Królestwo	N	L	×	(100)	(208)	(200)	1262	2109	473	280

#	Kolumna	Objaśnienia
(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	✓ oznacza oddzielne sprawozdania dla lata i zimy × oznacza przedłożenie jedynie

	lato i zima?	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; lub w innych miejscach dystrybucji paliw (publicznych i komercyjnych). 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).
	Benzyna	Benzyna
	Olej napędowy	Olej napędowy

Tabela 3: Zestawienie parametrów niezgłoszonych przez państwa członkowskie dla każdego gatunku paliw

Poniższa tabela przedstawia parametry, które nie zostały prawidłowo ocenione w 2013 r. przez państwa członkowskie. Niektóre przypadki, o których mowa w niniejszej tabeli, zostały już uwzględnione w dochodzeniach w ramach systemu EU Pilot, a państwa członkowskie, których to dotyczy, obiecały podjąć działania, aby rozwiązać te problemy.

Państwo członkowskie	Gatunki benzyny i oleju napędowego wprowadzane do obrotu w każdym państwie członkowskim w 2013 r.			
Austria	Benzyna bezołowiowa RON=91 E5	Benzyna bezołowiowa 95=<RON<98 E5	Benzyna bezołowiowa RON>= 98 E5	Olej napędowy B7
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone
Belgia	Benzyna bezołowiowa RON=95 E5	Benzyna bezołowiowa RON=98 E5		Olej napędowy B7
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone		Wszystkie zgłoszone
Bułgaria	Benzyna bezołowiowa RON=95 E5	Benzyna bezołowiowa RON>=98 E5		Olej napędowy B7
	Motorowa liczba oktanowa	Motorowa liczba oktanowa		Wszystkie zgłoszone

Państwo członkowskie					
Gatunki benzyny i oleju napędowego wprowadzane do obrotu w każdym państwie członkowskim w 2013 r.					
Chorwacja	Benzyna bezołowiowa min. RON=95 (<10 ppm S)	Benzyna bezołowiowa 95=<RON<98 (<10 ppm S)	Benzyna bezołowiowa RON>=98 (<10 ppm S)	Olej napędowy B7	
	Wszystkie parametry podane łącznie (bez podziału według gatunku paliwa)			Wszystkie zgłoszone	
Cypr	Benzyna bezołowiowa RON=95	Benzyna bezołowiowa RON 98		Olej napędowy B7	
	Mangan Alkohol izobutyłowy	Mangan Alkohol izobutyłowy		Wszystkie zgłoszone	
Republika Czeska	Benzyna bezołowiowa RON=91 E5	Benzyna bezołowiowa RON=95 E5	Benzyna bezołowiowa RON>=98 E5	Olej napędowy B7	Olej napędowy B+
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone	Tylko kilka parametrów badanych pod kątem zawartości estrów FAME (szczegółowo zawarto w sprawozdaniu krajowym)
Dania	Benzyna bezołowiowa RON=91 E5	Benzyna bezołowiowa RON=95 E5	Benzyna bezołowiowa 95=< RON<98	Olej napędowy B7	
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone (choć w odniesieniu do niektórych parametrów zbadano poniżej 4 próbek)	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone	
Estonia	Benzyna bezołowiowa 95=<RON<98 E5	Benzyna bezołowiowa RON >= 98 E5		Olej napędowy	
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone		Wszystkie zgłoszone	
Finlandia	Benzyna bezołowiowa RON=95 E10	Benzyna bezołowiowa RON>=98 E5		Olej napędowy B7	
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone		Wszystkie zgłoszone	
Francja	Benzyna bezołowiowa RON=95 E5	Benzyna bezołowiowa RON=95 E10		Olej napędowy B7	
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone		Wszystkie zgłoszone	
Niemcy	Benzyna bezołowiowa RON 91 E5	Benzyna bezołowiowa RON 95 E5/E10	Benzyna bezołowiowa RON 98 E5	Olej napędowy B7	

Państwo członkowskie	Gatunki benzyny i oleju napędowego wprowadzane do obrotu w każdym państwie członkowskim w 2013 r.			
	Alkeny Zawartość tlenu Metanol Alkohol izopropylowy Alkohol tert-butyłowy Alkohol izobutyłowy, etery z ≥ 5 atomami/cząsteczkami węgla Inne związki tlenowe Zawartość ołowiu	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone
Grecja	Benzyna bezołowiowa RON=95	Benzyna bezołowiowa 95=$\leq$ RON<98	Benzyna bezołowiowa RON $\geq$ 98	Olej napędowy B7
	Motorowa liczba oktanowa Mangan	Motorowa liczba oktanowa Mangan	Motorowa liczba oktanowa Mangan	Wszystkie zgłoszone
Węgry	Benzyna bezołowiowa RON=95	Benzyna bezołowiowa RON$\geq$98		Olej napędowy B7
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone		Wszystkie zgłoszone
Irlandia	Benzyna bezołowiowa RON=95			Olej napędowy
	Mangan			Wszystkie zgłoszone
Włochy	Benzyna bezołowiowa RON=95			Olej napędowy B7
	Wszystkie zgłoszone			Wszystkie zgłoszone
Łotwa	Benzyna bezołowiowa RON=95 E5	Benzyna bezołowiowa 95=$\leq$RON<98	Olej napędowy	Olej napędowy B7
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone
Litwa	Benzyna bezołowiowa RON=95	Benzyna bezołowiowa RON$\geq$98		Olej napędowy
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone		Wszystkie zgłoszone
Luksemburg	Benzyna bezołowiowa RON=95 E5	Benzyna bezołowiowa RON$\geq$98 E5		Olej napędowy B7
	Wszystkie zgłoszone	Mangan		Wszystkie zgłoszone
Malta	Benzyna bezołowiowa RON 95-98			Olej napędowy
	Wszystkie zgłoszone			Wszystkie zgłoszone

Państwo członkowskie				Gatunki benzyny i oleju napędowego wprowadzane do obrotu w każdym państwie członkowskim w 2013 r.			
Niderlandy	Benzyna bezołowiowa RON 95			Olej napędowy			
	Liczba oktanowa RON Motorowa liczba oktanowa Metanol Alkohol izopropylowy Alkohol tert-butylowy Alkohol izobutylowy Inne związki tlenowe Zawartość ołowiu Mangan			Wszystkie zgłoszone			
Polska	Benzyna bezołowiowa RON 95		Benzyna bezołowiowa RON 98		Olej napędowy		
	Mangan		Mangan		Wszystkie zgłoszone		
Portugalia	Benzyna bezołowiowa RON 95-98		Benzyna bezołowiowa RON 98		Olej napędowy B7		
	Mangan		Mangan		Wszystkie zgłoszone		
Rumunia	Benzyna bezołowiowa RON 95-98 E5		Benzyna bezołowiowa RON 98 E5		Olej napędowy B7		
	Mangan		Mangan		Wszystkie zgłoszone		
Słowacja	Benzyna bezołowiowa RON 95 E5		Benzyna bezołowiowa RON 98 E5		Olej napędowy B7		
	Wszystkie zgłoszone		Wszystkie zgłoszone		Wszystkie zgłoszone		
Słowenia	Benzyna bezołowiowa RON 95-98 E5		Benzyna bezołowiowa RON 98 E5		Olej napędowy B7		
	Mangan		Mangan		Wszystkie zgłoszone		
Hiszpania	Benzyna bezołowiowa RON 95-98 E5		Benzyna bezołowiowa RON 98 E5		Olej napędowy B7		
	Wszystkie zgłoszone		Wszystkie zgłoszone		Wszystkie zgłoszone		
Szwecja	Benzyna bezołowiowa RON 95 E5		Benzyna bezołowiowa RON 95-98 E5		Olej napędowy B7		
	Metanol, etanol Alkohol izopropylowy Alkohol tert-butylowy Alkohol izobutylowy, inne związki tlenowe		Metanol, etanol Alkohol izopropylowy Alkohol tert-butylowy Alkohol izobutylowy, inne związki tlenowe		Zawartość FAME		

Państwo członkowskie	Gatunki benzyny i oleju napędowego wprowadzane do obrotu w każdym państwie członkowskim w 2013 r.		
Zjednoczone Królestwo	Benzyna bezołowiowa RON 95 E5	Benzyna bezołowiowa RON 95-98 E5	Olej napędowy B7
	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone	Wszystkie zgłoszone

4. ZGODNOŚĆ Z WARTOŚCIAMI GRANICZNYMI OKREŚLONYMI W DYREKTYWIE

4.1 Sprawozdawczość dotycząca benzyny

W 2013 r. wszystkie państwa członkowskie przedstawiły minimalne 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. Ponadto państwa członkowskie zostały poproszone o podanie liczby próbek, które przekroczyły 95 % poziomów tolerancji. Niemcy i Szwecja nie dostarczyły tej informacji.

Parametry, które w UE w 2013 r. najczęściej nie odpowiadały specyfikacjom, to:

- Ciśnienie pary w okresie letnim zostało przekroczone w 2013 r. 124 razy (3,12 % przypadków). W wielu przypadkach przekroczenie wynika jednak ze stosowania okresów przejściowych. Dzieje się tak wówczas, gdy dostawcy zmieniają paliwa odpowiadające specyfikacji letniej na paliwa odpowiadające specyfikacji zimowej i vice versa.
- Całkowita liczba próbek RON/MON, które nie odpowiadały specyfikacjom, wyniosła odpowiednio 39 i 29, co stanowi odpowiednio 0,52 % i 0,34 %.

4.2 Sprawozdawczość dotycząca olejów napędowych

W 2013 r. niektóre państwa członkowskie nie przedstawiły wszystkich danych dotyczących próbek, które przekroczyły dopuszczalne limity tolerancji.

Spośród 6 parametrów, których przebadanie w przypadku olejów napędowych było w 2013 r. obowiązkowe, specyfikacjom nie odpowiadały:

- Maksymalna zawartość siarki 10 ppm została przekroczona w przypadku 94 próbek (0,65 % wszystkich próbek). Średnia zawartość siarki dla wszystkich państw członkowskich pozostaje jednak poniżej obowiązkowego poziomu 10 ppm.
- W sumie w przypadku 44 próbek (0,33 %) zgłoszono zawartość FAME powyżej 7 % granicy (z wyłączeniem oleju napędowego B+).
- Przekroczenia wartości dotyczących destylacji i gęstości odnotowano odpowiednio 16 i 5 razy, co odpowiada 0,12 % i 0,03 %.

4.3 Streszczenie

Ogólnie rzecz biorąc, z 10 095 próbek benzyny zbadanych w 2013 r., 248 uznano za niezgodne ze specyfikacją w odniesieniu do dopuszczalnych zawartości jednego lub kilku parametrów, co odpowiada wskaźnikowi niezgodności w wysokości 2,5 %.

Z 14 764 próbek zbadanych pod kątem 6 parametrów obowiązkowych dla oleju napędowego w 2013 r. 161 okazało się niezgodne z określonymi zawartościami, co odpowiada 1,1 % 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 jednak również dokonać analizy niezgodności w UE z uwzględnieniem wielkości sprzedaży i liczby próbek.

Wskaźnik niezgodności ważony proporcjonalnie do wielkości sprzedaży i liczby próbek wykazuje tendencje spadkowe w odniesieniu do oleju napędowego, po szczytowym okresie w 2011 r., natomiast w przypadku benzyny wahania wskaźnika niezgodności były większe. W 2013 r. w przypadku benzyny wskaźnik niezgodności ważony na podstawie sprzedaży wyniósł 1,8 % (poprawa w porównaniu z 2012 r.), zaś w przypadku oleju napędowego wyniósł 0,9 % (również poprawa w porównaniu z 2012 r.).

W tabeli 4 przedstawiono zestawienie danych na temat przestrzegania w państwach członkowskich przepisów dyrektywy w 2013 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. Ustalane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.”

Niektóre państwa członkowskie przedstawiły wyjaśnienie działań naprawczych i kar nakładanych przez organy krajowe, gdy próbki nie odpowiadają specyfikacji.

Tabela 4: Przestrzeganie w państwach członkowskich wymogów w roku sprawozdawczym 2013

Państwo członkowskie	Nie zgodność z dopuszczalnymi wartościami liczba próbek niezgodnych ze specyfikacjami (N)				Dane niepełne parametry pominięte (PP)	
	(a)		(b)		Benzyna (z 19)	Olej napędowy (z 6)
	N	Ogółem	N	Ogółem		
AT	3	106	2	100	0	0
BE	53	2013	92	6387	0	0
BG	24	475	16	491	1	0
HR	5	105	0	168	0	0
CY	16	268	1	153	2	0
CZ	28	907	13	1237	0	0
DK	4	43	3	21	0	0
EE	5	350	1	210	0	0
FI	5	223	0	115	0	0
FR	7	487	5	420	0	0
DE	6	741	1	399	0	0
EL	1	116	4	100	2	0
HU	1	120	0	120	0	0
IE	18	199	3	199	1	0
IT	4	200	0	200	0	0
LV	0	91	0	153	0	0
LT	0	106	0	100	0	0
LU	3	66	0	86	0	0
MT	7	44	0	43	0	0
NL	>1	100	>1	100	9	0
PL	16	539	16	406	1	0
PT	1	143	0	112	1	0
RO	3	92	0	72	1	0
SK	9	151	2	122	0	0
SI	0	146	0	165	1	0
ES	0	400	0	200	0	0
SE	0	602	0	776	6	1
UK	28	1262	1	2109	0	0

#	Kolumna	Objaśnienia
---	---------	-------------

(a)	Niezgoda 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. Tabela obejmuje próbki, w których stwierdzono przekroczenie wartości dopuszczalnych określonych w dyrektywie 98/70/WE. W niektórych przypadkach stwierdzono jednak przekroczenie krajowych wartości dopuszczalnych.
(b)	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 badania próbek i przedłożyć te wyniki. Tabela obejmuje wyłącznie paliwa, których udział w rynku wynosi powyżej 10 %.

W tabeli 4 przedstawiono obecną sytuację, wskazując, że w zakresie ogólnej jakości paliw w UE nie występują żadne problemy. Komisja uważa jednak, że ten stan rzeczy można ulepszyć, i będzie nalegała, by państwa członkowskie dążyły do dalszej poprawy jakości paliw w przyszłości.

5. WNIOSKI

Wyniki monitorowania jakości paliw w 2013 r. pokazują, że specyfikacje benzyny i oleju napędowego określone w dyrektywie 98/70/WE są zasadniczo przestrzegane, przy czym stwierdzono bardzo nieliczne przypadki naruszeń odpowiednich przepisów.

Choć obserwowana jest poprawa sposobu, w jaki państwa członkowskie wypełniają swoje obowiązki w zakresie sprawozdawczości i monitorowania oraz w zakresie udoskonalania swoich systemów monitorowania jakości paliwa, w niektórych przypadkach państwa członkowskie wciąż nie osiągają oczekiwanego poziomu pobierania próbek.

W 2014 r. Komisja wszczęła i zakończyła 20 dochodzeń w ramach systemu EU Pilot. Główne kwestie, których dochodzenia te dotyczyły, to: procedury pobierania próbek, liczba próbek, poziom ufności systemów krajowych i pomiar nieprawidłowych parametrów. Komisja była zadowolona z odpowiedzi przekazanych przez państwa członkowskie. Jednakże ponieważ działanie to zostało przeprowadzone w 2014 r., w sprawozdaniu za 2013 r. nie odzwierciedlono uzgodnionych usprawnień. Komisja spodziewa się, że będzie mogła zapoznać się z pełnym skutkiem tych usprawnień w sprawozdaniu za rok 2014.

Ponieważ przypadki naruszeń są stosunkowo rzadkie, a państwa członkowskie zasadniczo podejmują 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 państwa członkowskie do dalszego podejmowania działań mających doprowadzić do zapewnienia pełnej zgodności z wymogami dyrektywy w sprawie jakości paliw.