



Bruksela, dnia 31.5.2017 r.  
COM(2017) 284 final

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zgodnie z art. 9 dyrektywy 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów  
napędowych**

# SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

## zgodnie z art. 9 dyrektywy 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych

### 1. Wprowadzenie

Dyrektywa w sprawie jakości paliw<sup>1</sup> ma na celu poprawę i utrzymanie jakości paliwa transportowego sprzedawanego na europejskim rynku wewnętrznym. Jej cele obejmują zapewnienie wysokich minimalnych poziomów ochrony środowiska i zdrowia w odniesieniu do stosowania paliwa transportowego oraz zapewnienie zgodności technicznej z silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania. W dyrektywie określono specyfikacje środowiskowe w odniesieniu do benzyny i olejów napędowych (i wymieszanych z nimi biopaliw) stosowanych w transporcie drogowym i maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach. Dyrektywa nakłada również na dostawców paliw obowiązek ograniczenia natężenia emisji gazów cieplarnianych w dostarczonym koszyku paliw o 6 % do 2020 r. w porównaniu z 2010 r.

Niniejsze sprawozdanie spełnia wymóg, na podstawie którego Komisja musi przedstawiać sprawozdania dotyczące szeregu konkretnych kwestii wymienionych w art. 9 dyrektywy w sprawie jakości paliw.

Komisja przeprowadziła również ocenę niektórych części<sup>2</sup> dyrektywy w sprawie jakości paliw w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT). W ocenie, którą opublikowano wraz z niniejszym sprawozdaniem<sup>3</sup>, stwierdzono, że dyrektywa w sprawie jakości paliw zapewnia wartość dodaną UE w zakresie poprawy i utrzymania jakości paliw transportowych. Dyrektywę generalnie uznano za dostosowaną do potrzeb, a na podstawie dostępnych dowodów stwierdzono, że jej cele osiągnięto w skuteczny i ogólnie efektywny sposób. Przydatne byłoby jednak ściślejsze monitorowanie zmian na rynku wewnętrznego paliw transportowych.

W listopadzie 2016 r. Komisja przyjęła pakiet „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków”, który obejmował wniosek dotyczący przekształcenia dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii<sup>4</sup> (COM(2016) 767 final). We wniosku zaproponowano wykorzystanie samej tylko dyrektywy do celów uregulowania kwestii wprowadzania paliw niskoemisyjnych i odnawialnych w okresie 2021–2030 i nierozszerzanie celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy w sprawie jakości paliw poza rok 2020.

---

1 Dyrektywa 98/70/WE odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych, Dz.U. L 350 z 28.12.1998.

2 Przedmiotowa ocena ograniczyła się do art. 1–7, art. 8, 8a, 9 i 9a dyrektywy w sprawie jakości paliw.

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

4 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, Dz.U. L 140 z 5.6.2009.

## 2. Jakość paliw i związane z nimi kwestie dotyczące gazów cieplarnianych

*Postęp w osiągnięciu celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o 6 %.*

Państwa członkowskie muszą kompleksowo monitorować natężenie emisji gazów cieplarnianych w przypadku paliw transportowych i prowadzić sprawozdawczość w tym zakresie zgodnie z dyrektywą Rady (UE) 2015/652<sup>5</sup>, której termin transpozycji przypada na dzień 21 kwietnia 2017 r. Pierwsze sprawozdanie przewidziane jest w 2018 r.

Wstępne wnioski można już wyciągnąć ze sprawozdania dotyczącego energii ze źródeł odnawialnych w sektorze transportu, które wymagane jest na podstawie dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii. W sprawozdaniu z 2017 r. w sprawie postępów w dziedzinie energii ze źródeł odnawialnych<sup>6</sup> wskazano, że w 2015 r. udział energii ze źródeł odnawialnych w transporcie wynosił 6 %. Biopaliwa stanowią 88 % tego udziału, zaś energia elektryczna nadal pełni bardziej ograniczoną rolę<sup>7</sup>.

W 2014 r. państwa członkowskie zgłosiły oszczędności netto w zakresie emisji gazów cieplarnianych wynikające z wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych w transporcie, wynoszące 35 Mt równoważnika CO<sub>2</sub>. Większość zgłoszonych oszczędności wynikała z wykorzystania biopaliw, przy niewielkiej – ale stale rosnącej – roli energii elektrycznej wytwarzanej ze źródeł odnawialnych. Powyższe oszczędności obejmują wyłącznie emisje bezpośrednie i nie uwzględniają emisji wynikających z pośredniej zmiany użytkowania gruntów.

Emisje wynikające z pośredniej zmiany użytkowania gruntów dotyczące biopaliw używanych w UE szacuje się na 23 Mt równoważnika CO<sub>2</sub>, co daje oszczędność netto w wysokości 12 Mt równoważnika CO<sub>2</sub>. Przy zastosowaniu zakresów uzyskanych z analizy wrażliwości określonych w załączniku VIII do dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii, emisje wynikające z pośredniej zmiany użytkowania gruntów mieściłyby się w przedziale od 14 do 28 Mt równoważnika CO<sub>2</sub>, a odpowiadające im oszczędności netto wynosiłyby od 7 do 21 Mt równoważnika CO<sub>2</sub>.

Niedawne prace w zakresie opracowywania modeli<sup>8</sup> skutków pośredniej zmiany użytkowania gruntów dla poszczególnych surowców do produkcji biopaliw potwierdzają, że emisje spowodowane pośrednią zmianą użytkowania gruntów mogą być znacznie wyższe dla biopaliw wytwarzanych z tłuszczów roślinnych w porównaniu z biopaliwami wytwarzanymi ze skrobi lub cukru. Zaawansowane biopaliwa z upraw niespożywczych mają zasadniczo

---

5 Dyrektywa Rady (UE) 2015/652 ustanawiająca metody obliczania i wymogi w zakresie sprawozdawczości zgodnie z dyrektywą 98/70/WE, Dz.U. L 107 z 25.4.2015.

6 COM(2017) 57 final.

7 Biodiesel jest głównym biopaliwem wykorzystywanym w transporcie w UE. Stanowi on 79 % wszystkich biopaliw wykorzystanych w 2015 r. (10,9 Mtoe). Na drugim miejscu znajduje się bioetanol – jego udział wynosi 20 % (2,6 Mtoe). Inne odnawialne źródła energii (w tym biogaz) nie odgrywają znaczącej roli w sektorze transportu w UE-28, ale są wykorzystywane w niektórych państwach członkowskich (np. w Szwecji i Finlandii). Odsetek biopaliw wytworzonych z odpadów, pozostałości, materiału lignocelulozowego i niespożywczego materiału celulozowego w unijnej mieszance biopaliw wzrósł z 1 % w 2009 r. do 23 % w 2015 r. Udział energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii w końcowym zużyciu energii brutto wynosił 1,7 Mtoe w sektorze transportu w 2015 r.

8 Ecofys, IIASA, E4Tech, 2015.

bardzo niski poziom emisji związanych z pośrednią zmianą użytkowania gruntów lub emisje takie nie występują w ogóle.

Osiągnięcie celu, jakim jest zmniejszenie emisji o 6 %, wymaga ograniczenia równoważnika CO<sub>2</sub> o około 66 Mt do 2020 r. w stosunku do podstawowej normy dla paliw w 2010 r. Wkład w osiągnięcie celu ograniczenia emisji o 6 % mogą mieć paliwa nieodnawialne (np. LPG, CNG i LNG) i redukcja emisji w segmencie wydobywczym, w przypadku których nie istnieje wymóg sprawozdawczy w ramach dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii. W związku z powyższym nie można obecnie w pełni ocenić ogólnych postępów w realizacji celu związanego z ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych o 6 % na podstawie art. 7a oraz wpływu tego celu na unijny system handlu uprawnieniami do emisji.

Komisja zaproponowała, aby nie wydłużać okresu realizacji celu związanego z ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych na podstawie dyrektywy w sprawie jakości paliw poza 2020 r. Za to dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii powinna stać się kluczowym instrumentem promującym stosowanie odnawialnych i niskoemisyjnych paliw transportowych do 2030 r.

Nie uznano zatem propozycji zmiany celu, jakim jest ograniczenie emisji o 6 % do 2020 r., za odpowiednie rozwiązanie. Wykluczałoby to także możliwości zwiększenia wartości docelowej w wyniku wykorzystania kredytów emisji w ramach mechanizmu czystego rozwoju lub wykorzystania technologii wychwytywania i składowania dwutlenku węgla (CCS) oraz energii elektrycznej w pojazdach drogowych. Komisja odnotowuje ograniczone rozpowszechnienie tych technologii na rynku, a tym samym ich ograniczony potencjał pod względem redukcji emisji gazów cieplarnianych z paliw i energii w całym cyklu życia do 2020 r.

#### *Ograniczenia dotyczące mieszanek biopaliw*

Dyrektywa w sprawie jakości paliw ma dwojaki wpływ na mieszanie biopaliw. Z jednej strony cel zakładający 6-procentowe ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z paliw stanowi zachętę do korzystania w sektorze transportu z paliw niskoemisyjnych, takich jak biopaliwa. Z drugiej strony w specyfikacjach paliw określonych w przedmiotowej dyrektywie ustanowiono maksymalne poziomy zawartości biopaliw w paliwach swobodnie wprowadzanych do obrotu, takich jak benzyna i olej napędowy<sup>9</sup>, aby zapewnić zgodność tych paliw z silnikami i układami oczyszczania spalin w pojazdach poruszających się na terenie całej UE.

W ramach badania przeprowadzonego na zlecenie Komisji<sup>10</sup> oceniono wykonalność oraz skutki gospodarcze i środowiskowe hipotetycznego podwyższenia poziomu dodanych biopaliw w obecnych mieszankach, w tym jego wpływ na sektor paliwowy i park samochodowy. Stwierdzono, że obecne ograniczenia dotyczące domieszek nadal umożliwiają zwiększenie wykorzystania biopaliw. Do głównych paliw sprzedawanych obecnie w UE należą olej napędowy zawierający do 7 % FAME<sup>11</sup> (B7) i benzyna zawierająca do 5 %

9 Maksymalna zawartość etanolu w benzynie wynosi 10 %. Istnieją dalsze ograniczenia w odniesieniu do innych utleniaczy, takich jak etery. Maksymalna zawartość estru metyloвого kwasu tłuszczowego (FAME) w oleju napędowym zasadniczo została ograniczona do 7 %.

10 *Wpływ wyższych poziomów biokomponentów w paliwach transportowych w kontekście dyrektywy w sprawie jakości paliw*, ICF International, 2015 r.

11 Ester metyloвого kwasu tłuszczowego.

etanolu (E5)<sup>12</sup>. Wykorzystanie biopaliw można dodatkowo zwiększyć dzięki zwiększeniu ilości zawartości biopaliw do dopuszczalnych limitów, a w szczególności dzięki wprowadzeniu E10 we wszystkich państwach członkowskich. Ponadto można korzystać z paliw typu „drop-in”, takich jak HVO, w odniesieniu do których nie mają zastosowania żadne ograniczenia.

Ocena dyrektywy w sprawie jakości paliw wykazała również, że nie ma dowodów na to, że ograniczenia w zakresie dodawania biopaliw stanowią przeszkodę w osiągnięciu 10-procentowego udziału energii odnawialnych w transporcie. Wynika to stąd, że dostępne są inne niż wymienione powyżej sposoby, które ułatwiają osiągnięcie danego celu, takie jak podwójnie liczone zaawansowane biopaliwa i energia elektryczna wytwarzana ze źródeł odnawialnych<sup>13</sup>. Ocena nie uwzględniała potencjalnego wpływu ograniczeń w zakresie dodawania biopaliw w odniesieniu do spełnienia proponowanego obowiązku włączenia w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii, określonego w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii w okresie po 2020 r., w przypadku którego ograniczenia dotyczące ilości etanolu w mieszance mogą mieć znaczenie.

Oczekuje się, że ograniczona część parku samochodowego, aczkolwiek wciąż reprezentująca znaczną liczbę pojazdów niezdolnych do przyjęcia większych ilości mieszanek biopaliw, będzie wchodziła w jego skład w 2020 r. i w latach kolejnych<sup>14</sup>. Zgodnie z dyrektywą w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych<sup>15</sup> od dnia 18 listopada 2016 r. należy informować konsumentów o zgodności paliwa i samochodu, aby mogli uniknąć zakupu paliw niezgodnych ze specyfikacją silnika. W tym kontekście w październiku 2016 r. Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) przyjął normę EN 16942 „Paliwa – Identyfikacja zgodności pojazdu – Graficzne wyrażenie informacji dla konsumenta”. Norma ta dostarczy konsumentom informacji na temat zgodności ich pojazdów z paliwami dostępnymi na stacjach paliwowych. Obecnie CEN prowadzi również prace badawcze na rzecz Komisji<sup>16</sup>, dotyczące różnych mieszanek biopaliw, a w szczególności E20/25. Niektórzy producenci samochodów twierdzą, że ich silniki mogą już być zasilane mieszanką E20 lub E25. Wyniki umowy zawartej z CEN spodziewane są w 2019 r.

Wprowadzenie mieszanek o wyższej zawartości biopaliw, w szczególności bioetanolu i FAME, może w niektórych przypadkach powodować również konsekwencje techniczne oraz generować koszty związane z infrastrukturą dystrybucji paliw (np. stacjami paliw, rurociągami, zbiornikami, pompami) oraz logistyką w łańcuchu dostaw paliwa. Skutki te nie są charakterystyczne dla biopaliw i mogą również wynikać ze stosowania innych paliw alternatywnych, chyba że są to paliwa typu „drop-in”, takie jak HVO. Należy wziąć pod

---

12 Do 2015 r. benzynę o maksymalnej objętościowej zawartości etanolu wynoszącej 10 % (E10) wprowadzono w sześciu państwach członkowskich (Bułgarii, Finlandii, Francji, Niemczech, na Litwie i w Słowenii), natomiast benzyna E5 nadal dominowała na rynku, nawet w większości państw członkowskich, w których dostępna była E10.

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

14 Oczekuje się, że w 2020 r. 1,3 %–6,8 % pojazdów lekkich w UE – tj. około 1,6–9 mln pojazdów – nie będzie tolerowało E10. Ponadto stosowanie wyższej zawartości FAME w mieszankach (np. B10 i B30) może powodować problemy techniczne takie jak rozcieńczanie oleju, zwłaszcza w niskich temperaturach otoczenia.

15 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

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

uwagę pewne wzrosty cen na stacjach benzynowych<sup>17</sup> oraz kwestie zgodności starszych samochodów, zwłaszcza gdy „klasa ochrony” stanie się niedostępna.

Z hipotetycznych scenariuszy zakładających wyższe ograniczenia dotyczące mieszanek biopaliw dla paliw znajdujących się na rynku ogólnym, które wykorzystano w badaniu<sup>10</sup>, wynika, że nie wystąpią znaczne negatywne skutki dla emisji zanieczyszczeń w samochodach lub rafineriach, natomiast wystąpi dodatni, ale stosunkowo niewielki wzrost ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, jeżeli uwzględni się wszystkie czynniki mające wpływ na emisje w całym cyklu życia paliw, w tym pośrednią zmianę użytkowania gruntów. Osiągnięcie istotnego pozytywnego wpływu na emisję gazów cieplarnianych byłoby możliwe dzięki bardziej powszechnemu wykorzystaniu zaawansowanych biopaliw, np. z odpadów i pozostałości.

W najnowszym sprawozdaniu monitorującym<sup>18</sup> dotyczącym jakości paliw w UE w latach 2014–2015 wykazano ogólną zgodność ze specyfikacjami dotyczącymi benzyny i oleju napędowego w dyrektywie w sprawie jakości paliw, z kilkoma niewielkimi odstępstwami od odpowiednich przepisów. Komisja nie została poinformowana o jakimkolwiek negatywnym wpływie na emisje z pojazdów lub działanie silnika. Wynika stąd, że dotychczasowy trend w kierunku większego zróżnicowania mieszanek biopaliw został uwzględniony w obecnych specyfikacjach paliw.

W związku z tym wydaje się, że obecnie nie ma powodu do wprowadzenia zmian do specyfikacji dotyczących paliw znajdujących się na rynku ogólnym pod względem maksymalnych poziomów domieszek biopaliw w UE. Komisja powinna ponownie przyjrzeć się tym kwestiom w świetle opracowania norm CEN dotyczących mieszanek o wyższej zawartości biopaliw oraz potrzeby obniżenia emisyjności transportu w dłuższej perspektywie.

#### *Powiązania z normami w zakresie emisji CO<sub>2</sub>*

Obniżenie emisyjności transportu drogowego promuje się za pośrednictwem strategii politycznych mających na celu ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów drogowych. W rozporządzeniu (WE) nr 443/2009<sup>19</sup> i rozporządzeniu (UE) nr 510/2011<sup>20</sup> określono docelowe wartości CO<sub>2</sub> w odniesieniu do odpowiednio nowych samochodów osobowych oraz nowych pojazdów dostawczych. Producenci pojazdów muszą ograniczyć emisje CO<sub>2</sub> z pojazdów, aby do 2021 r. w całym unijnym parku samochodowym osiągnąć średnie wartości docelowe wynoszące 95 g CO<sub>2</sub>/km w odniesieniu do nowych samochodów osobowych oraz aby do 2020 r. osiągnąć wartości docelowe dla nowych pojazdów dostawczych wynoszące 147 g CO<sub>2</sub>/km.

---

17 W zależności od różnych założeń dotyczących podstawowych cen ropy scenariusze analizowane w związku ze zwiększonym poziomem wykorzystania biopaliw wskazują na wzrost cen na stacjach benzynowych w granicach 1–2,3 centa za litr w 2020 r. i 2–7,5 centa za litr w 2030 r.

18 COM(2017) 49 final.

19 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych, Dz.U. L 40 z 5.6.2009.

20 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych, Dz.U. L 45 z 31.5.2011.

W sprawozdaniu z 2015 r.<sup>21</sup>, w którym oceniono te rozporządzenia, stwierdzono, że skutecznie przyczyniły się one do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych i pojazdów dostawczych. Ponadto przyczyniły się one do wygenerowania korzyści gospodarczych i nadal są odpowiednie, skuteczne i spójne, jak również przyczyniają się do generowania europejskiej wartości dodanej. Mimo zidentyfikowania pewnych niedociągnięć, w szczególności w odniesieniu do procedur badania, nie przedstawiono żadnych wątpliwości dotyczących paliwa.

Obecnie Komisja opracowuje przyszłe normy emisyjne dotyczące pojazdów ciężarowych i przeprowadziła konsultacje społeczne na temat przepisów dotyczących monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych dotyczących zużycia paliwa oraz emisji CO<sub>2</sub> przez pojazdy ciężarowe.

Zasadniczo wyższa jakość paliwa może korzystnie wpłynąć na emisje spalin z pojazdów drogowych. Można ewentualnie ulepszyć konstrukcję silnika, który będzie napędzany benzyną o wyższej badawczej liczbie oktanowej (RON), aby umożliwić większy stopień sprężania, co spowoduje ograniczenie zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub>. Wyższa wartość RON (np. RON 100) spowodowałaby jednak wzrost emisji rafineryjnych (o 1 Mt CO<sub>2</sub> ogółem) oraz kosztów produkcji (o 1–2 % wartości produktu)<sup>22</sup>. Na rynku są już dostępne paliwa o wartości RON przekraczającej próg minimalny. Paliwa te nie dają żadnych korzyści w przypadku silników, które nie są do nich dostosowane.

Ponieważ w obowiązujących specyfikacjach paliw dopuszczono już wprowadzanie na rynek benzyny o zwiększonej wartości RON, wydaje się, że obecnie nie ma potrzeby wprowadzenia w nich zmian w odniesieniu do tej kwestii.

### **3. Jakość paliw i związane z nimi kwestie środowiskowe**

Jednym z celów dyrektywy w sprawie jakości paliw jest ograniczenie zanieczyszczenia powietrza powodowanego przez pojazdy. Określone w niej specyfikacje paliw regulują zawartość pierwotnych czynników zanieczyszczenia powietrza (takich jak ołów, tlenki siarki, tlenki azotu, niespalone węglowodory, cząstki stałe, tlenek węgla oraz benzeny) i innych toksycznych emisji, które przyczyniają się do powstawania zanieczyszczeń wtórnych (takich jak ozon) i które są emitowane w spalinach i wylotach wydobywających się z pojazdów silnikowych oraz maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach.

W okresie 1995–2013 emisje SO<sub>x</sub> z transportu zmniejszyły się o -98 %, emisje ołowiu zmniejszyły się o -95 %, emisje NO<sub>x</sub> zmniejszyły się o -51 %, emisje PM10 zmniejszyły się o -42 %, a emisje WWA zmniejszyły się o -62 %.

*Specyfikacje środowiskowe dotyczące paliw do maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach*

Specyfikacje środowiskowe dotyczące olejów napędowych, które należy stosować w pojazdach drogowych, nie mają pełnego zastosowania do olejów pędnych stosowanych w

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” („Rafinacja ropy naftowej w UE w 2020 z perspektywą na 2030 r.”), sprawozdanie 1/13R wydane przez CONCAWE, kwiecień 2013 r.

maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach<sup>23</sup>. Na potrzeby Komisji przeanalizowano możliwość dalszego rozszerzenia tych wymogów na paliwo do maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach oraz związane z tym konsekwencje<sup>24</sup>. W analizie stwierdzono, że istnieje niewielkie prawdopodobieństwo, iż rozszerzenie wymogów wywrze znaczny wpływ w większości państw członkowskich. Korzyści dla zanieczyszczenia powietrza byłyby ograniczone. Producenci maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach również odnieśliby ograniczone korzyści, szczególnie pod względem niższych wymogów w zakresie konserwacji i niższych kosztów projektowania silników wynikających ze wspólnych prac rozwojowych nad silnikami na potrzeby transportu drogowego. Oczekuje się, że ogólny wpływ na rafinerie europejskie będzie stosunkowo niewielki. Nie zidentyfikowano żadnych nierozwiązanych problemów, które obecnie spowodowałyby konieczność dostosowania wymogów w zakresie olejów pędnych stosowanych w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach z wymogami dotyczącymi oleju napędowego stosowanego w transporcie drogowym.

### *Dodatki paliwowe*

Dodatki paliwowe są substancjami celowo dodawanymi do paliwa w celu poprawy warunków eksploatacji silników. Dodatki paliwowe, które działają jak detergenty, zapobiegają nagromadzeniu się wewnętrznych osadów i mogą zatem przyczynić się do ograniczenia zużycia paliwa, emisji i potrzeb w zakresie konserwacji. Dodatki eliminujące osady są stosowane w ok. 75 % paliwa drogowego sprzedawanego w UE. Są one przetwarzane jako część paliwa w systemach zamkniętych i przed wprowadzeniem do środowiska ulegają one całkowitemu spalaniu.

Komisja uznała wcześniej, że obecnie nie ma sposobu, by w zadowalający sposób przeprowadzić badanie próbek paliwa pod kątem ich właściwości myjących, i zasugerowała, by odpowiedzialność za informowanie klientów o korzyściach płynących ze stosowania detergentów oraz o sposobie ich wykorzystywania spoczywała na dostawcach paliw i pojazdów<sup>25</sup>. Detergenty umożliwiają producentom paliwa odróżnienie się od swoich konkurentów i reklamowanie tego faktu wśród klientów.

Europejskie normy jakości paliwa (norma EN 228 dotycząca benzyny i norma EN 590 dotycząca oleju napędowego) dopuszczają stosowanie dodatków paliwowych w celu poprawy wydajności. Komisja uważa, że obecna praktyka polegająca na dobrowolnym określaniu norm doprowadziła do odpowiedniego poziomu stosowania detergentów i powiązanych z tym korzyści. Nie ma potrzeby podejmowania żadnych dalszych działań w odniesieniu do tej kwestii.

### *Dodatki metaliczne*

- 
- 23 Ograniczenie zawartości siarki do 10 ppm ma już zastosowanie zarówno w odniesieniu do olejów pędnych stosowanych w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach, jak i oleju napędowego stosowanego w transporcie drogowym.
- 24 Wsparcie na potrzeby opracowania sprawozdania zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c) i j) dyrektywy 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych ze strony AMEC Environment & Infrastructure UK Limited przy udziale laboratorium termodynamiki stosowanej Uniwersytetu Arystotelesa w Grecji.
- 25 COM(2007) 18 final.



Metaliczne dodatki paliwowe potencjalnie stwarzają więcej problemów, ponieważ ich metaliczne składniki nie ulegają rozkładowi podczas spalania paliwa i ostatecznie zostają wprowadzone do środowiska. Fakt ten stanowi podstawę zakazu stosowania ołowiu oraz ograniczeń dotyczących stosowania MMT określonych w dyrektywie w sprawie jakości paliw<sup>26</sup>.

Komisja opracowała metodykę testowania na potrzeby oceny zagrożeń dla zdrowia i środowiska związanych ze stosowaniem metalicznych dodatków paliwowych<sup>27</sup>. W sprawozdaniu wskazano, że reaktywność swoista, toksyczność i ewentualna zdolność kumulacji tych dodatków w organizmach żywych mogą mieć wpływ na ludzi i środowisko. Ten potencjalny wpływ zależy od szeregu czynników: rodzaju metalicznego dodatku paliwowego, stężenia, poziomu i czasu trwania narażenia oraz drogi narażenia.

Wymogi prawne w zakresie monitorowania i pomiaru jakości paliwa przez państwa członkowskie w odniesieniu do metalicznych dodatków do paliwa są ograniczone do ołowiu i MMT. Komisja nie posiada informacji na temat stosowania innych metalicznych dodatków paliwowych sprzedawanych w sieci dystrybucji paliwa. Chociaż istnieją doniesienia wskazujące na to, że w przeszłości w parkach pojazdów transportu publicznego stosowano inne dodatki metaliczne (cer i ferrocen), nie ma informacji, które wskazywałyby na to, że dodatki te są nadal w użyciu.

#### *Składniki regulowane na podstawie przepisów o ochronie środowiska*

Komisja musi przedstawiać sprawozdania dotyczące składników stosowanych w benzynie i oleju napędowym z uwzględnieniem wspólnotowych przepisów o ochronie środowiska, w tym celów ramowej dyrektywy wodnej<sup>28</sup>. Wymogi prawne w zakresie monitorowania i pomiaru jakości paliwa przez państwa członkowskie są jednak ograniczone wyłącznie do parametrów regulowanych<sup>29</sup>. Przemysł paliwowy uważa, że całkowity skład paliwa stanowi informacje zastrzeżone.

W ramowej dyrektywie wodnej określono środowiskowe normy jakości dotyczące substancji priorytetowych i niektórych innych zanieczyszczeń w jednolitych częściach wód, które obejmowałyby pewne substancje podlegające regulacji na podstawie dyrektywy w sprawie jakości paliw (np. wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne i benzeny). Chociaż monitorowanie i sprawozdawczość prowadzone na podstawie ramowej dyrektywy wodnej nie dotyczą składników paliwa, najnowsze sprawozdanie w sprawie wdrażania ramowej dyrektywy wodnej<sup>30</sup> jest istotne jeżeli chodzi o regulowane substancje chemiczne. Wskazano w nim, że informacje na temat stanu chemicznego wód powierzchniowych przekazane przez państwa członkowskie w planach gospodarowania wodami w dorzeczu nie są wystarczająco jasne. Nie wszystkie substancje priorytetowe są monitorowane, a liczba jednolitych części wód, na obszarze których prowadzi się monitorowanie, jest ograniczona.

---

26 Trikarbonyłek (metylocyklopentadieno) manganowy.

27 COM(2013) 456 final.

28 Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, Dz.U. L 327 z 22.12.2000.

29 Załączniki I i II oraz normy CEN: norma EN 590 dotycząca oleju napędowego i norma EN 228 dotycząca benzyny.

30 COM(2015) 120 final.

Na podstawie dostępnych informacji nie można również określić ilości składników paliwa, do których odniesiono się na podstawie ramowej dyrektywy wodnej. W związku z tym obecnie nie ma potrzeby zmiany specyfikacji paliw w odniesieniu do tej kwestii.

### *Prężność par*

Dyrektywa w sprawie jakości paliw przyczynia się do zmniejszenia emisji lotnych związków organicznych, a tym samym stanowi uzupełnienie dyrektyw w sprawie LZO-I i LZO-II<sup>31</sup>. Do istotnych w tym względzie parametrów jakości paliwa należą zawartość benzenu i związków tlenowych, a w szczególności prężność par benzyny. W odniesieniu do paliwa letniego maksymalna dozwolona prężność par została ustalona na poziomie 60 kPa, aby ograniczyć emisje niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO) z pojazdów drogowych. Odstępstwa od tej wartości można przyznać w przypadku mieszanek bioetanolu i niskiej temperatury otoczenia.

W sprawozdaniu Komisji<sup>32</sup> poddano ocenie koszty i korzyści oraz wpływ dalszego ograniczenia maksymalnej dozwolonej prężności par. Wskazano, że ograniczenie spowodowałoby zmniejszenie emisji par, w szczególności ze starszych pojazdów. Z drugiej strony pojawiłyby się konsekwencje techniczne, komercyjne, środowiskowe i operacyjne dla przemysłu paliwowego, powodujące wzrost kosztów kapitałowych i operacyjnych. Należałyby do nich zwiększenie energochłonności rafinerii oraz potrzeba przebudowy lub zastąpienia istniejących obiektów. Na podstawie tej analizy można stwierdzić, że koszty powiązane<sup>33</sup> są bardzo wysokie w porównaniu z oczekiwanymi korzyściami dla środowiska i korzyściami pieniężnymi.

## **4. Podsumowanie**

Niniejsze sprawozdanie stanowi uzupełnienie ustaleń przedstawionych w sprawozdaniu z oceny dyrektywy w sprawie jakości paliw<sup>34</sup>. Zgodnie z ustaleniami dokonanymi we wspomnianym dokumencie z przedstawionych powyżej dostępnych dowodów dotyczących substancji wymienionych w art. 9 wynika, że obecnie nie ma potrzeby wprowadzania zmian legislacyjnych do dyrektywy w sprawie jakości paliw.

Komisja będzie nadal monitorować zgodność ze specyfikacjami środowiskowymi dotyczącymi paliw określonymi w dyrektywie w sprawie jakości paliw, jak również wpływ tej dyrektywy na ochronę środowiska i zdrowia ludzi oraz na rynek wewnętrzny paliw transportowych, pojazdów i maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach. Będzie również monitorowała transpozycję przepisów dotyczących wartości docelowej redukcji

---

31 Dyrektywy 1994/63/WE i 2009/126/WE.

32 Wsparcie na potrzeby opracowania sprawozdania zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c) i j) dyrektywy 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych ze strony AMEC Environment & Infrastructure UK Limited przy udziale laboratorium termodynamiki stosowanej Uniwersytetu Arystotelesa w Grecji.

33 Na podstawie różnych scenariuszy dotyczących obniżenia prężności par o 10 kPa oszacowano, że koszty w przeliczeniu na masę ograniczonych NMLZO będą wynosiły 22–175 EUR na kg w zależności od składu paliwa i rozważanego scenariusza. Z drugiej strony wydaje się, że szacowane korzyści pieniężne wynikające z ograniczenia emisji NMLZO są stosunkowo niskie, tj. na poziomie 0,95–2,8 EUR na kg ograniczonych NMLZO.

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

emisji gazów cieplarnianych określonych w dyrektywie w sprawie jakości paliw, która przypada na kwiecień 2017 r.