



Bruksela, dnia 26.10.2022 r.
COM(2022) 515 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii
Europejskiej
(rok sprawozdawczy 2020)**

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej (rok sprawozdawczy 2020)

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z art. 7a dyrektywy 98/70/WE¹ odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych (zwanej dalej „dyrektywą w sprawie jakości paliw”) i art. 5 dyrektywy Rady (UE) 2015/652 ustanawiającej metody obliczania i wymogi w zakresie sprawozdawczości zgodnie z dyrektywą 98/70/WE² państwa członkowskie mają obowiązek składać co roku sprawozdanie na temat intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw i energii dostarczanych na ich terytoriach. Ten obowiązek sprawozdawczy miał zastosowanie po raz pierwszy w odniesieniu do roku sprawozdawczego 2017 w związku ze stosowaniem i transpozycją dyrektywy Rady (UE) 2015/652. Niniejsze sprawozdanie roczne obejmuje dane przedstawione przez państwa członkowskie za 2020 r.

Ponadto zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 98/70/WE państwa członkowskie mają obowiązek składać sprawozdanie zawierające krajowe dane dotyczące jakości paliw za poprzedni rok kalendarzowy.

Niniejsze sprawozdanie roczne zawiera zestawienie informacji przedstawionych przez państwa członkowskie w związku z wyżej wspomnianymi wymogami w zakresie sprawozdawczości. Opracowano je na podstawie danych za rok 2020 przekazanych Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) przez państwa członkowskie.

2. ILOŚCI I INTENSYWNOŚĆ EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W CYKLU ŻYCIA POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW PALIWA I ENERGII

Art. 7a dyrektywy w sprawie jakości paliw, w związku z dyrektywą Rady (UE) 2015/652, określa wymogi w zakresie sprawozdawczości, zgodnie z którymi należy podać następujące informacje:

- całkowitą ilość każdego rodzaju paliwa lub energii dostarczanych na potrzeby transportu drogowego i maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach (w tym statków żeglugi śródlądowej, gdy nie znajdują się na morzu), ciągników rolniczych i leśnych oraz rekreacyjnych jednostek pływających, gdy nie znajdują się na morzu;
- emisję gazów cieplarnianych w całym cyklu życia w przeliczeniu na jednostkę energii, w tym tymczasowe średnie wartości szacowanych emisji z biopaliw wynikających z pośredniej zmiany użytkowania gruntów³;
- surowiec i ścieżkę produkcji biopaliwa stosowane w przypadku poszczególnych biopaliw dostarczanych na terytoria państw członkowskich.

W dyrektywie w sprawie jakości paliw zobowiązuje się państwa członkowskie do nałożenia na dostawców wymogu zmniejszenia do dnia 31 grudnia 2020 r. intensywności emisji gazów

¹ Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG, Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

² Dyrektywa Rady (UE) 2015/652 z dnia 20 kwietnia 2015 r. ustanawiająca metody obliczania i wymogi w zakresie sprawozdawczości zgodnie z dyrektywą 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych, Dz.U. L 107 z 25.4.2015, s. 26.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1513 z dnia 9 września 2015 r. zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, Dz.U. L 239 z 15.9.2015, s. 8.

cieplarnianych w cyklu życia paliw transportowych, tj. emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia w przeliczeniu na jednostkę energii uzyskanej z paliw i energii dostarczonej, o co najmniej 6 % w stosunku do podstawowej normy dla paliw w 2010 r. wynoszącej 94,1 gCO_{2eq}/MJ. W ocenie osiągnięcia celu redukcji emisji o co najmniej 6 % nie uwzględnia się emisji gazów cieplarnianych wynikających z pośredniej zmiany użytkowania gruntów. W dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii (UE) 2018/2001⁴ przewidziano szereg środków mających na celu rozwiązanie problemu pośredniej zmiany użytkowania gruntów, w tym pułap dotyczący biopaliw produkowanych z roślin spożywczych i pastewnych, a w powiązanej akcie delegowanym⁵ wyznaczono szczegółowe kryteria określania surowców na biopaliwa charakteryzujących się wysokim ryzykiem spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów, które mają być stopniowo wycofane do 2030 r., oraz kryteria certyfikacji biopaliw, biopłynów i paliw z biomasy o niskim ryzyku spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów.

W 2020 r. wszystkie państwa członkowskie (27) oraz Zjednoczone Królestwo, Norwegia i Islandia dostarczyły dane dotyczące redukcji emisji gazów cieplarnianych w odpowiednim formacie. Zjednoczone Królestwo dostarczyło jednak dane bez wyodrębnienia danych dotyczących Irlandii Północnej⁶, dlatego w zagregowanych danych liczbowych zawartych w sprawozdaniu nie można było uwzględnić danych dotyczących Irlandii Północnej. W związku z tym, że obowiązek sprawozdawczy za rok 2020 nie ma zastosowania do Zjednoczonego Królestwa jako całości, dane dotyczące całego Zjednoczonego Królestwa również nie zostały uwzględnione w sprawozdaniu. W sprawozdaniu uwzględniono jednak niektóre dane dotyczące Irlandii Północnej, które zostały dostarczone poza formatem składania sprawozdań. Porównania między zagregowanymi danymi liczbowymi odnoszą się do UE-27 dla wszystkich lat referencyjnych.

2.1 Emisje gazów cieplarnianych i odległość od poziomu docelowego na rok 2020

Z przedstawionych danych wynika, że w 2020 r. średnia intensywność emisji gazów cieplarnianych paliw i energii dostarczanych w 27 państwach członkowskich, które złożyły sprawozdanie, wyniosła 89 g CO_{2eq}/MJ, co przekłada się na oszczędność 51 Mt ekwiwalentu dwutlenku węgla (CO_{2eq}) w ciągu roku 2020. Jest to wartość 5,5 % poniżej poziomu bazowego w 2010 r., wynoszącego 94,1 g CO_{2eq}/MJ (wzrost z 4,3 % redukcji osiągniętej przez 27 państw członkowskich UE w 2019 r.), co oznacza, że do osiągnięcia celu 6 % należy zmniejszyć intensywność emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich paliw kopalnych, biopaliw i dostarczanej energii o dodatkowe 0,5 %.

Z danych zgłoszonych za rok 2020 wynika, że postępy poczynione przez unijnych dostawców paliw znacznie różnią się w poszczególnych państwach członkowskich UE. Jedenaście państw członkowskich (Belgia, Cypr, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Węgry, Luksemburg, Malta i Szwecja) osiągnęło swój cel polegający na zmniejszeniu intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw transportowych o 6 % do 2020 r. w porównaniu z rokiem 2010 (zob. wykres 1). Stanowi to istotną poprawę dla wielu państw członkowskich w porównaniu z rokiem sprawozdawczym 2019, w którym tylko dwa państwa członkowskie, Szwecja i Finlandia, osiągnęły cel 6 %. Największe postępy w ciągu roku osiągnęły Cypr i Estonia ze wzrostem o 4,7 i 4,5 punktu procentowego w latach 2019–2020 w stosunku do

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82.

⁵ C(2019) 2055 final: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=PL_COM:C\(2019\)2055&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=PL_COM:C(2019)2055&from=EN)

⁶ Po zakończeniu okresu przejściowego dyrektywa Rady (UE) 2015/652 określająca odpowiednie obowiązki sprawozdawcze nie ma już zastosowania do Zjednoczonego Królestwa jako całości. Zgodnie z art. 5 ust. 4 w związku z załącznikiem 2 pkt 47 Protokołu w sprawie Irlandii / Irlandii Północnej do umowy o wystąpieniu (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12020W/TXT>) dyrektywa Rady (UE) 2015/652 nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej.

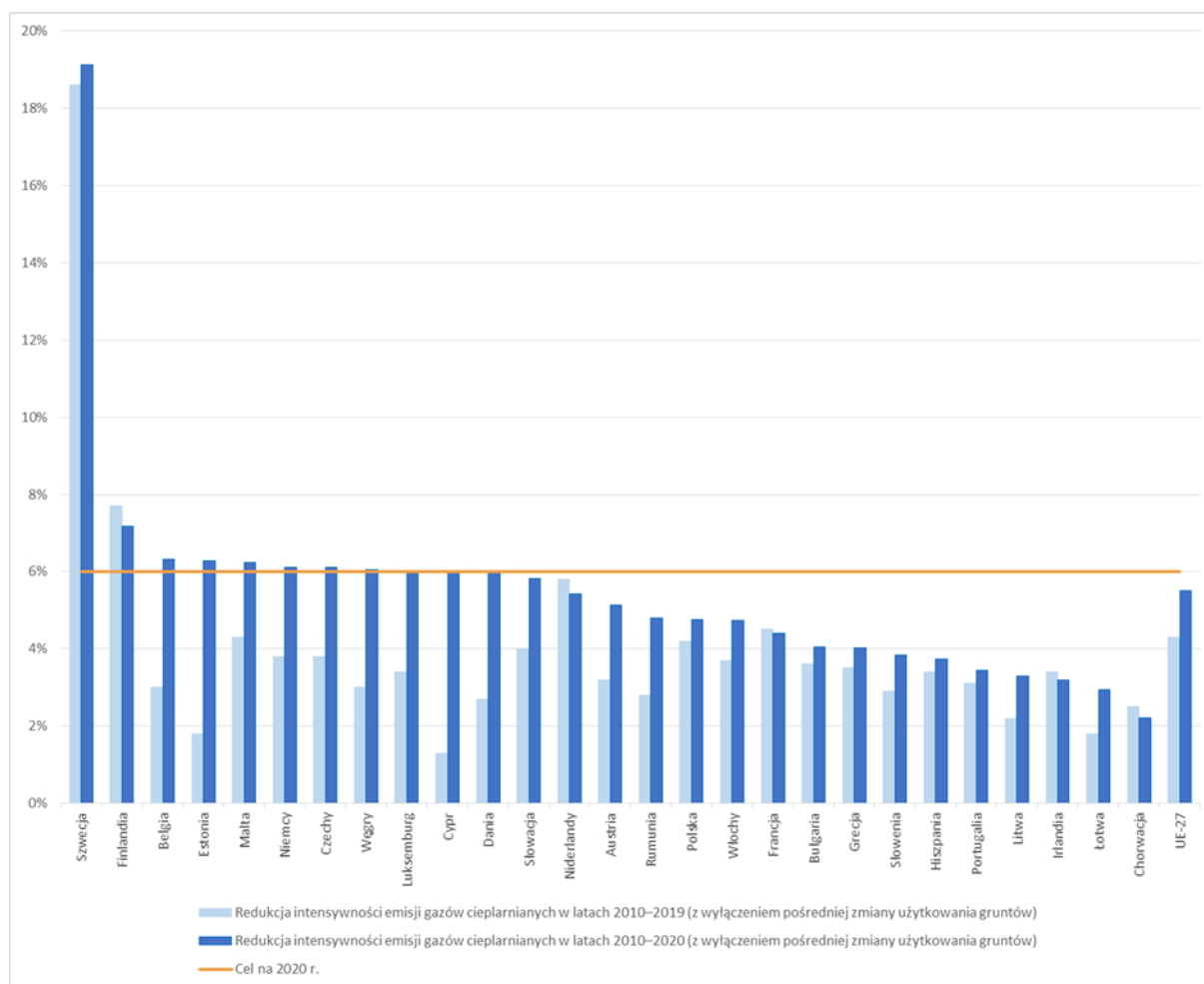
poziomu bazowego w 2010 r., a następnie Belgia, Dania i Węgry ze wzrostem od 3,3 do 3,1 punktu procentowego. Na podstawie wstępnych danych dostarczonych przez Zjednoczone Królestwo⁷ Irlandia Północna osiągnęła redukcję intensywności emisji gazów cieplarnianych w przypadku paliw dostarczanych do Irlandii Północnej w 2020 r. o 6,2 %.

Jeżeli chodzi o pozostały dystans do osiągnięcia celu, Słowacja, Niderlandy i Austria są już bardzo bliskie osiągnięcia celu 6 % – odpowiednio 5,8 %, 5,4 % i 5,1 %, natomiast Rumunia, Polska, Włochy, Francja, Bułgaria i Grecja osiągnęły redukcje w przedziale od 4 % do 5 %. Ponadto w siedmiu państwach członkowskich (Słowenia, Hiszpania, Portugalia, Litwa, Irlandia, Łotwa i Chorwacja) redukcja intensywności emisji gazów cieplarnianych pozostaje na poziomie niższym niż 4 %. Więcej informacji na ten temat można znaleźć w sprawozdaniu technicznym EEA nr 2022/2 dotyczącym „intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw transportowych w UE w 2020 r.”⁸.

⁷ Zjednoczone Królestwo kończy obecnie składanie sprawozdań dotyczących Irlandii Północnej na podstawie art. 7a dyrektywy w sprawie jakości paliw i zgodnie z art. 5 dyrektywy Rady (UE) 2015/652.

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

Wykres 1: Redukcja intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw osiągnięta przez unijnych dostawców paliw w państwach członkowskich w okresach 2010–2019 i 2010–2020 (źródło: EEA)



Ponadto w 2020 r. redukcję emisji w segmencie wydobywczym⁹ zgłosiło jedenaście państw członkowskich (Austria, Cypr, Czechy, Dania, Estonia, Węgry, Włochy, Luksemburg, Polska, Rumunia i Słowacja), przyczyniając się do osiągnięcia całkowitej redukcji emisji gazów cieplarnianych w tych państwach członkowskich w zakresie od 0,3 do 2,3 punktu procentowego. W związku z tym całkowita zgłoszona redukcja emisji w segmencie wydobywczym wynosiła 2 625 kt CO_{2eq} w 2020 r., co skutkowało dodatkową redukcją intensywności emisji gazów cieplarnianych paliw o 0,3 punktów procentowych z 5,2 % do 5,5 % (zob. tabela 5 w załączniku do sprawozdania). Wartość redukcji emisji w sektorze wydobywczym zgłaszana przez dostawcę musi być określona ilościowo i ujęta w sprawozdawczości zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Rady (UE) 2015/652. Szczegółowe informacje na temat podejść do określania ilościowego, monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do redukcji emisji w sektorze wydobywczym można znaleźć w odpowiednich wytycznych¹⁰.

Uwzględniając emisje wynikające z pośredniej zmiany użytkowania gruntów¹¹, średnia intensywność emisji gazów cieplarnianych paliw dostarczonych w 2020 r. w UE była o 3,3 %

⁹ „Emisje w segmencie wydobywczym” oznaczają wszystkie emisje gazów cieplarnianych występujące przed wprowadzeniem surowca do rafinerii lub zakładu przetwórczego, w którym produkuje się paliwo.

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

¹¹ W obliczeniach tych uwzględniono tymczasowe szacowane emisje biopaliw wynikające z pośredniej zmiany użytkowania gruntów ujęte w zestawieniu w załączniku V do dyrektywy w sprawie jakości paliw.

niższa niż w 2010 r. Oznacza to, że w 2020 r. ograniczenie emisji wyniosło 30 Mt CO_{2eq}. Zgodnie z art. 7d dyrektywy 98/70/WE ustanawiającym sposób obliczania emisji gazów cieplarnianych z biopaliw w całym cyklu życia emisje wynikające z pośredniej zmiany użytkowania gruntów nie są uwzględniane przy ocenie osiągnięcia celu redukcji emisji o co najmniej 6 %.

Konieczne będą kolejne działania w celu dekarbonizacji paliw wykorzystywanych w transporcie i przyczynienia się do realizacji ambitniejszych celów klimatycznych, określonych w Europejskim Zielonym Ładzie i późniejszym pakiecie legislacyjnym „Gotowi na 55” zaproponowanym przez Komisję 14 lipca 2021 r. i omawianym w ramach procedur współdecyzji. Proponowany przegląd dyrektywy w sprawie energii odnawialnej¹² znacznie zwiększa ogólne ambicje w celu zmniejszenia intensywności emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich paliw transportowych o 13 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem bazowym z 2010 r., podczas gdy Komisja zaproponowała uchylenie celu redukcji emisji o 6 % w dyrektywie w sprawie jakości paliw, aby uniknąć podwójnych regulacji i usprawnić prawodawstwo. Proponowane rozporządzenia w sprawie inicjatyw ReFuelEU Aviation i FuelEU Maritime mają również na celu zwiększenie produkcji i upowszechnienie zrównoważonych paliw alternatywnych w sektorach lotniczym i morskim.

2.2 Dostawy paliwa

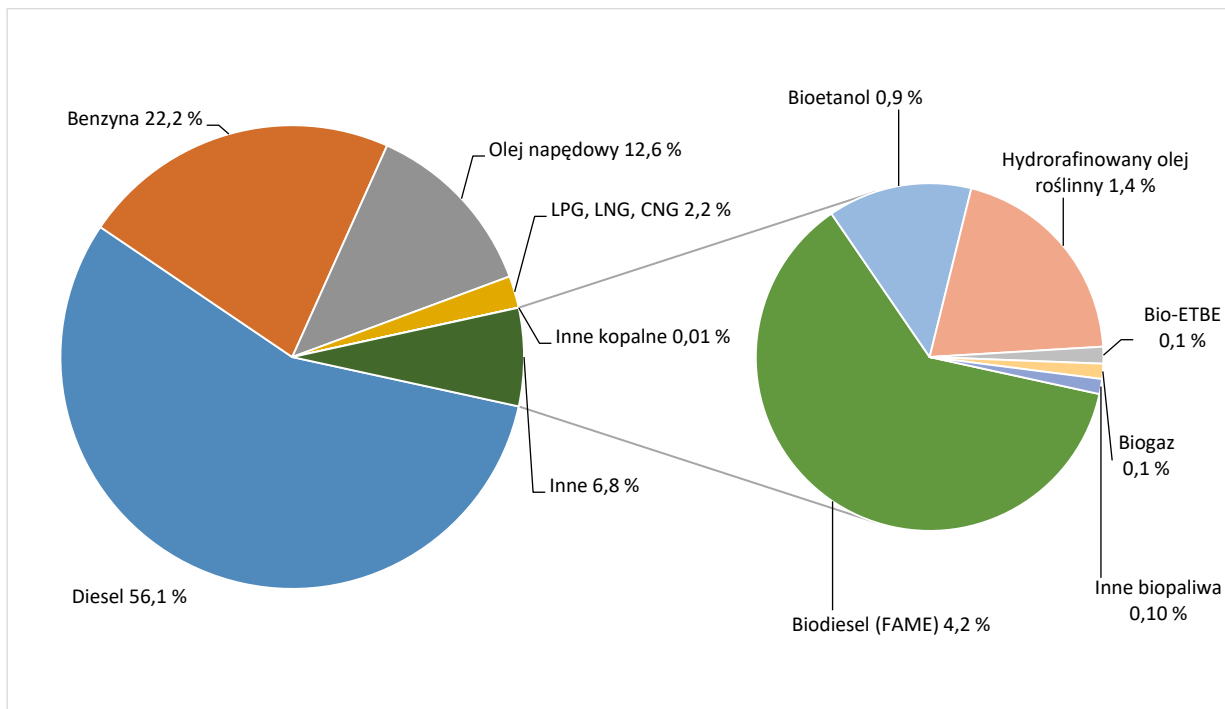
W niniejszej sekcji podsumowano dane przekazane przez państwa członkowskie, przy czym w danych tych uwzględniono wszystkie paliwa kopalne, biopaliwa i paliwa pochodzenia niebiologicznego objęte zakresem stosowania dyrektywy w sprawie jakości paliw w odniesieniu do transportu drogowego i maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach.

Całkowite dostawy paliw zgłoszone przez 27 państw członkowskich w 2020 r. wyniosły 10 585 petadżuli (PJ), co stanowi spadek o 10,8 % w porównaniu z 2019 r., głównie w wyniku skutków kryzysu związanego z COVID-19. W dostawach tych dominowały paliwa kopalne (93,2 %), następne w kolejności były biopaliwa (6,8 %), a energia elektryczna miała bardzo niewielki udział (0,02 %) (zob. sekcja 2.4). W 2020 r. nie zgłoszono żadnych odnawialnych paliw pochodzenia niebiologicznego.

W 2020 r. wśród dostarczanych paliw kopalnych nadal dominował olej napędowy (56,1 %; 5 934 PJ), a następne w kolejności były: benzyna (22,2 %; 2 354 PJ) i olej napędowy (12,6 %; 1 337 PJ). Łączny udział gazu płynnego (LPG) i gazu ziemnego wyniósł 2,2 % (236 PJ) (zob. wykres 2).

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

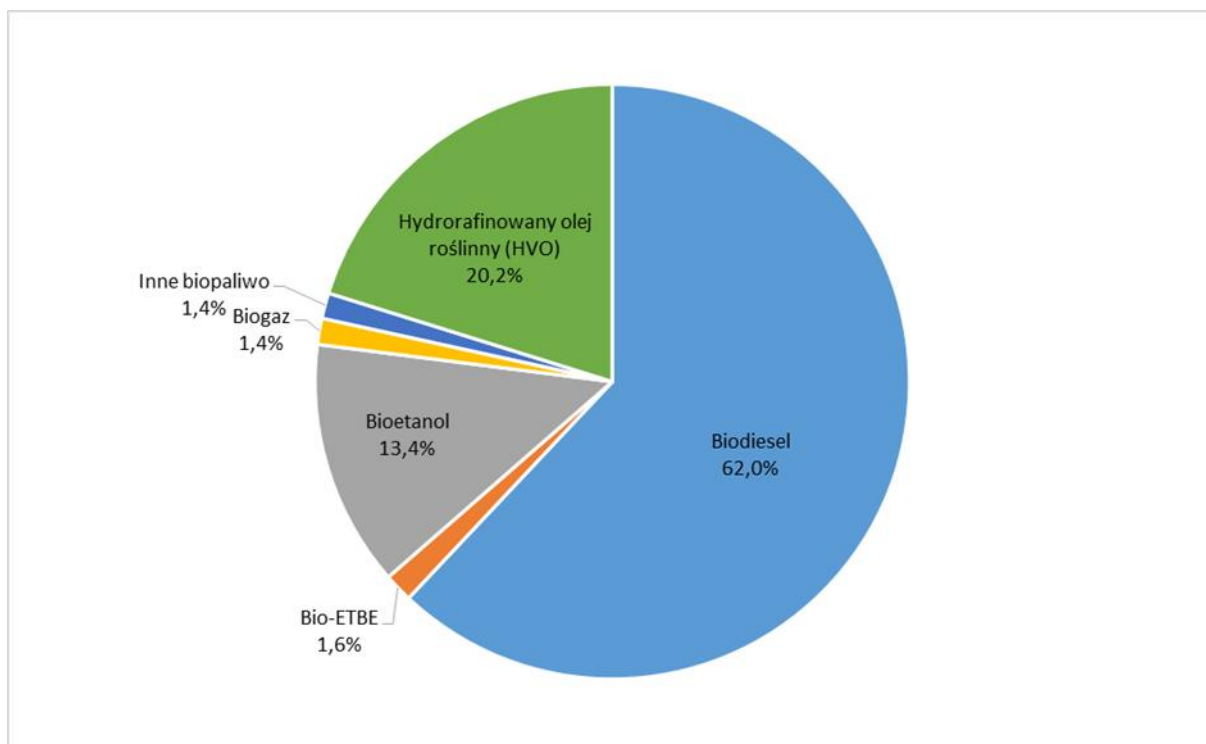
Wykres 2: Udział w dostawie energii w podziale na rodzaje paliwa w 2020 r. (źródło: EEA)



2.3 Zużycie biopaliwa

Całkowite zużycie biopaliw nieznacznie wzrosło w 2020 r. w porównaniu z 2019 r. z 693 PJ do 723 PJ w 27 państwach członkowskich. Nadal dominował w nim biodiesel (ester metylowy kwasu tłuszczowego, FAME) stanowiący 62,0 % całkowitego zużycia biopaliw (449 PJ), a następnie w kolejności były: hydrorafinowany olej roślinny (HVO; 20,2 %; 146 PJ) i bioetanol (13,4 %; 97 PJ). Bioeter tert-butylo-etylowy (bio-ETBE) stanowił 1,6 % (11 PJ), a biogaz 1,4 % (10 PJ) całkowitego zużycia biopaliw. Udział wszystkich innych biopaliw był znacznie mniejszy (zob. Wykres 3). W ten sposób ponad 80 % wszystkich biopaliw jest mieszanych z olejem napędowym. Szczegółowe informacje na temat wszystkich biopaliw i ścieżek można znaleźć w sprawozdaniu technicznym EEA nr 2022/02.

Wykres 3: Udział w dostawie energii pochodzącej z biopaliw w podziale na rodzaje paliwa w 2020 r. (źródło: EEA)



2.4 Zużycie energii elektrycznej

Składanie sprawozdań dotyczących zużycia energii elektrycznej przez dostawców paliw jest dobrowolne, a dane dotyczące zużycia energii elektrycznej przez pojazdy elektryczne i motocykle przekazało piętnaście państw członkowskich (w porównaniu z jedenastoma w 2019 r.) (zob. tabela 1). Całkowita zgłoszona ilość energii elektrycznej zużytej przez pojazdy elektryczne wzrosła do 6 218 196 GJ (bez korekty wydajności mechanizmu napędowego) z 3 714 644 GJ w 2019 r., co stanowi wzrost o 67 %. Rzeczywiste zużycie energii elektrycznej przez pojazdy elektryczne w poszczególnych państwach członkowskich może być większe, ponieważ sprawozdawczość dotycząca energii elektrycznej nie jest obowiązkowa na mocy art. 7a i nadal nie jest zgłaszana przez wiele państw członkowskich, chociaż przyczyniłaby się do osiągnięcia celu 6 %.

Tabela 1: Zużycie energii elektrycznej przez motocykle i pojazdy elektryczne w 2020 r. jako zgłoszony wkład dostawców paliw w spełnienie celu redukcji emisji gazów cieplarnianych (Źródło: EEA)

Państwo członkowskie	Ilość energii		Intensywność emisji gazów cieplarnianych	
	z wyłączeniem wydajności mechanizmu napędowego (GJ)	wliczając wydajność mechanizmu napędowego ¹³ (GJ)	zgłoszona przez państwo członkowskie (g CO ₂ eq/MJ)	zgłoszona przez państwo członkowskie (g CO ₂ eq/kWh)
Austria	69 971	27 988	21,8	78
Bułgaria	129 600	51 840	522,0	1 879
Czechy	1 085	434	177,0	637
Estonia	62 091	24 836	114,5	412
Francja	1 526 400	610 560	16,6	60
Niemcy	2 394 000	957 600	153,0	551
Węgry	17 387	6 955	56,3	203
Irlandia	176 276	70 511	110,1	396
Włochy	234 015	93 606	110,3	397
Niderlandy	766 091	306 437	141,0	508
Portugalia	37 350	14 940	65,7	237
Rumunia	645 225	258 090	-	-
Słowacja	155 950	62 380	46,4	167
Słowenia	2 447	979	97,5	351
Szwecja	308	123	13,0	47
Ogółem	6 218 196	2 487 279		

3. PRZEGLĄD DANYCH DOTYCZĄCYCH JAKOŚCI PALIWA W UE ZA 2020 R.

Zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie jakości paliw wszystkie 27 państw członkowskich, Norwegia i Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do Irlandii Północnej złożyły sprawozdania zawierające krajowe dane dotyczące jakości paliw za rok 2020.

W niniejszej sekcji przedstawiono dane dotyczące sprzedaży benzyny i oleju napędowego, a także zawartych w nich biokomponentów, w odniesieniu do transportu drogowego, przekazane przez 27 państw członkowskich UE. Pominięto pozostałe paliwa kopalne, biopaliwa i paliwa pochodzenia niebiologicznego, a także paliwa wykorzystywane w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach.

3.1 Benzyna i olej napędowy

W latach 2017–2020 udział oleju napędowego utrzymywał się na stałym poziomie, osiągając w 2020 r. wartość 73,2 % sprzedaży ogółem. Wcześniej udział ten nieco wzrósł, z 71,2 % w 2014 r. do 73,3 % w 2017 r. Jest to spuścizna po wzroście udziału pojazdów z silnikiem Diesla w europejskiej flocie pojazdów w ostatnich dekadach, który zatrzymał się w następstwie skandalu z emisją spalin z silników Diesla. Całkowita ilość sprzedanych olei napędowych w 2020 r. spadła o 12 % w porównaniu z 2019 r. w wyniku kryzysu związanego z COVID-19. Sprzedaż benzyny w 2020 r. zmniejszyła się o podobny procent (12,4 %) (zob. Tabela 2).

¹³ Zgodnie z częścią 1 załącznika I do dyrektywy Rady (UE) 2015/652 cel redukcji emisji gazów cieplarnianych oblicza się na podstawie ilości energii elektrycznej z zastosowaniem czynnika dostosowania w odniesieniu do technologii elektrycznej, co odpowiada uwzględnieniu wydajności mechanizmu napędowego.

Tabela 2: Sprzedaż oleju napędowego i benzyny dla UE-27 (w mln litrów i udziałach) w latach 2017–2020

	2017	2018	2019	2020
Sprzedaż oleju napędowego	235 388 (73,3 %)	241 653 (73,3 %)	246 865 (73,0 %)	217 395 (73,2 %)
Sprzedaż benzyny	85 911 (26,7 %)	87 994 (26,7 %)	90 917 (27,0 %)	79 659 (26,8 %)
Ogółem (olej napędowy i benzyna)	321 299	329 629	337 782	297 054

Olej napędowy jest dominującym paliwem pod względem zużycia we wszystkich państwach członkowskich UE z wyjątkiem Cypru, gdzie udział benzyny wynosi 50 %. Inne państwa o stosunkowo wysokim zużyciu benzyny to Grecja, Niemcy i Finlandia, gdzie udziały te wynoszą odpowiednio 45 %, 42 % i 38 %, natomiast w Bułgarii, na Łotwie i Litwie udziały te wynoszą odpowiednio 18 %, 16 % i 13 %.

Nie ma istotnych zmian w rozkładzie sprzedaży benzyny pod względem badawczych liczb oktanowych (RON) w latach 2019–2020. Większość sprzedanej w 2020 r. benzyny stanowił gatunek benzyny o liczbie RON 95, którego udział w całkowitej sprzedaży benzyny nieznacznie wzrósł w porównaniu z 2019 r. Udział benzyny gatunków o $95 \leq \text{RON} < 98$ zmalał, natomiast udział benzyny gatunków o $\text{RON} \geq 98$ nieznacznie wzrósł w stosunku do roku poprzedniego (zob. tabela 3).

Tabela 3: Udział gatunków benzyny w łącznej sprzedaży w UE-27, według liczby RON

	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 Zawartość biokomponentów

W 2020 r. prawie wszystkie benzyny i oleje napędowe sprzedawane w UE były wprowadzane do obrotu jako zawierające biokomponenty. Ze wszystkich sprzedanych benzyn 99,8 % zawierało biokomponenty¹⁴ z następującym podziałem: 65,7 % zawierało do 5 % objętości etanolu (E5), czyli o 7,6 punktu procentowego mniej niż w 2019 r., podczas gdy 33,3 % zawierało do 10 % etanolu (E10), wykazując wzrost o 7,6 punktu procentowego w porównaniu z 2019 r.; 1,0 % benzyny zawierało więcej niż 10 % etanolu (E+¹⁵).

¹⁴ Obejmuje to bioetanol bezpośrednio mieszany z benzyną lub przetwarzany na ETBE, a następnie mieszany z benzyną.

¹⁵ E+ to benzyna o zawartości etanolu > 10 % (% v/v).

Spośród wszystkich sprzedanych olejów napędowych 99,7 % zawierało biokomponenty, natomiast 86,2 % olejów napędowych zawierało do 7 % FAME (B7), 13,8 % zawierało więcej (B+)¹⁶, wykazując istotny wzrost z 0,8 % w 2019 r. (zob. tabela 4).

Tabela 4: Zastosowanie biokomponentów w benzynie i olejach napędowych sprzedawanych w UE-27 w latach 2017–2020

Rodzaj paliwa		2017	2018	2019	2020
Benzyna	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 %
Olej napędowy	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 Zgodność sprzedanego paliwa z limitami jakościowymi

Ogólnie w UE obserwuje się wysoki poziom zgodności z limitami jakości paliw. W przypadku próbek paliw pobranych w 2020 zgłoszono, że ogromna większość kluczowych parametrów mieściła się w dopuszczalnych limitach.

Litwa, Słowenia i Szwecja sprawdziły i zgłosiły pełną zgodność w przypadku zarówno benzyny, jak i oleju napędowego. Osiem państw członkowskich sprawdziło i zgłosiło pełną zgodność w przypadku benzyny (Bułgaria, Litwa, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Rumunia, Słowenia i Szwecja), a siedemnaście – w przypadku oleju napędowego (Austria, Chorwacja, Dania, Finlandia, Węgry, Irlandia, Włochy, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowenia i Szwecja).

Państwa członkowskie zgłosiły łącznie 235 przypadków braku zgodności w odniesieniu do benzyny i 90 takich przypadków w odniesieniu do oleju napędowego, co odpowiada udziałowi odpowiednio 1 % i 0,4 % w całkowitej liczbie próbek pobranych w 2020 r., czyli o 33 % mniej niż w 2019 r. W przypadku benzyny parametrami najczęściej niezgodnymi ze specyfikacjami były: przekroczenia prężności par w okresie letnim (w piętnastu państwach członkowskich), badawcza liczba oktanowa (RON) (w sześciu państwach członkowskich), motorowa liczba oktanowa (MON) (w pięciu państwach członkowskich), zawartość substancji aromatycznych (analiza węglowodorów, w pięciu państwach członkowskich) oraz zawartość siarki (w jednym państwie członkowskim, Francji). W przypadku oleju napędowego parametrami najczęściej niezgodnymi ze specyfikacjami były: zawartość siarki i FAME (w sześciu państwach członkowskich w przypadku obu parametrów).

¹⁶ B+ to olej napędowy o zawartości biodiesla > 7 % (% v/v).

¹⁷ Jedynie Malta i Słowacja zgłosiły 186 mln litrów sprzedanej benzyny bez zawartości biopaliw, co odpowiada udziałowi 0,2 % w całkowitej sprzedaży benzyn w 2020 r. (ze względu na niski udział pominięto ją w tabeli 4).

¹⁸ Jedynie Łotwa zgłosiła 638 mln litrów oleju napędowego sprzedanego w okresie zimowym bez zawartości biopaliw, co odpowiada udziałowi 0,3 % w całkowitej sprzedaży oleju napędowego w 2020 r. (ze względu na niski udział pominięto go w tabeli 4).

Wszystkie państwa członkowskie opisały działania podjęte w przypadku wykrycia próbek niezgodnych z wymaganiami. Działania te obejmują: informowanie właściwych organów, wszczynanie dochodzeń, nakładanie kar i grzywien oraz ponowne pobieranie próbek. W niewielkiej liczbie przypadków nie podjęto żadnych działań ze względu na fakt, że niezgodną z wymogami wartość parametrów uznano za bardzo bliską granic tolerancji.

Nie było zatem powodu, by Komisja wszczyła jakiekolwiek dochodzenia w tym obszarze. Można stwierdzić, że obowiązujący system monitorowania jakości paliw gwarantuje, że paliwa wysokiej jakości są sprzedawane w UE zgodnie z wymogami dyrektywy w sprawie jakości paliw.

Załącznik

Tabela 5: Wkład redukcji emisji w segmencie wydobywczym w realizację celu polegającego na redukcji intensywności emisji gazów cieplarnianych o 6 % w 2020 r., z wyłączeniem pośredniej zmiany użytkowania gruntów (źródło: EEA)

Państwo członkowskie	Redukcja intensywności emisji gazów cieplarnianych, z wyłączeniem redukcji emisji w segmencie wydobywczym	Wkład redukcji emisji w segmencie wydobywczym	Redukcja intensywności emisji gazów cieplarnianych, z uwzględnieniem redukcji emisji w segmencie wydobywczym	Intensywność emisji gazów cieplarnianych, z uwzględnieniem redukcji emisji w segmencie wydobywczym (g CO ₂ eq/MJ)	Intensywność emisji gazów cieplarnianych, z wyłączeniem redukcji emisji w segmencie wydobywczym (g CO ₂ eq/MJ)
Cypr	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,4	90,6
Dania	3,7 %	2,3 %	6,0 %	88,5	90,6
Austria	3,2 %	1,9 %	5,1 %	89,3	91,1
Węgry	4,2 %	1,8 %	6,1 %	88,4	90,1
Estonia	4,9 %	1,4 %	6,3 %	88,2	89,5
Słowacja	4,5 %	1,3 %	5,8 %	88,6	89,9
Rumunia	4,0 %	0,8 %	4,8 %	89,6	90,3
Czechy	5,4 %	0,7 %	6,1 %	88,4	89,0
Polska	4,4 %	0,4 %	4,7 %	89,6	90,0
Luksemburg	5,7 %	0,4 %	6,0 %	88,4	88,8
Włochy	4,5 %	0,3 %	4,7 %	89,6	89,9
Belgia	6,3 %	0,0 %	6,3 %	88,1	88,1
Bulgaria	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Chorwacja	2,2 %	0,0 %	2,2 %	92,0	92,0
Finlandia	7,2 %	0,0 %	7,2 %	87,4	87,4
Francja	4,4 %	0,0 %	4,4 %	90,0	90,0
Niemcy	6,1 %	0,0 %	6,1 %	88,3	88,3
Grecja	4,0 %	0,0 %	4,0 %	90,3	90,3
Irlandia	3,2 %	0,0 %	3,2 %	91,1	91,1
Łotwa	2,9 %	0,0 %	2,9 %	91,3	91,3
Litwa	3,3 %	0,0 %	3,3 %	91,0	91,0
Malta	6,2 %	0,0 %	6,2 %	88,2	88,2
Niderlandy	5,4 %	0,0 %	5,4 %	89,0	89,0
Portugalia	3,4 %	0,0 %	3,4 %	90,9	90,9
Słowenia	3,8 %	0,0 %	3,8 %	90,5	90,5
Hiszpania	3,7 %	0,0 %	3,7 %	90,6	90,6
Szwecja	19,1 %	0,0 %	19,1 %	76,1	76,1
EU27	5,2 %	0,3 %	5,5 %	89,0	89,2