



V Bruseli 31. 5. 2017
COM(2017) 284 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

podľa článku 9 smernice 98/70/ES týkajúcej sa kvality benzínu a naftových palív

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

podľa článku 9 smernice 98/70/ES týkajúcej sa kvality benzínu a naftových palív

1. Úvod

Cieľom smernice o kvalite palív¹ je zlepšiť a udržať kvalitu dopravných palív predávaných na európskom vnútornom trhu. Medzi jej ciele patrí zabezpečenie vysokej minimálnej úrovne ochrany životného prostredia a zdravia v súvislosti s používaním dopravných palív a zabezpečenie technickej kompatibility so spaľovacími motormi. Stanovené sú v nej environmentálne špecifikácie benzínu a nafty (a biopalív, ktoré sú v nich primiešané) používaných v cestnej doprave a v necestných pojazdných strojoch. Smernica obsahuje aj povinnosť dodávateľov palív, aby znížili intenzitu skleníkových plynov palivového mixu, ktorý dodávajú, do roku 2020 o 6 % v porovnaní s rokom 2010.

Touto správou sa plní požiadavka, na základe ktorej musí Komisia predložiť správu o rade konkrétnych otázok uvedených v článku 9 smernice o kvalite palív.

Komisia v rámci svojho Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) vykonala aj hodnotenie určitých častí² smernice o kvalite palív. Záverom hodnotenia, ktoré sa zverejňuje spoločne s touto správou³, bolo, že smernica o kvalite palív poskytuje EÚ pridanú hodnotu zlepšovaním a udržiavaním kvality dopravných palív. Smernica sa považuje za všeobecne vhodnú na svoj účel a na základe dostupných dôkazov sa usudzuje, že plní svoje ciele účinným a všeobecne efektívnym spôsobom. Prospešné by však bolo dôkladnejšie monitorovanie vývoja vnútorného trhu s dopravnými palivami.

Komisia v novembri 2016 prijala balík opatrení s názvom Čistá energia pre všetkých Európanov, ktorý zahŕňal návrh na prepracovanie smernice o obnoviteľných zdrojoch energie⁴ [COM(2016) 767 final]. Obsahoval návrh použiť na reguláciu rozširovania palív s nízkymi emisiami a obnoviteľných palív v období rokov 2021 – 2030 len túto smernicu a nepredĺžiť cieľ zníženia emisií skleníkových plynov v rámci smernice o kvalite palív na obdobie po roku 2020.

2. Kvalita palív a súvisiace otázky týkajúce sa skleníkových plynov

Pokrok pri plnení cieľa znížiť emisie skleníkových plynov o 6 %

Členské štáty musia vykonávať komplexné monitorovanie intenzity emisií skleníkových plynov z dopravných palív a podávať o nej správy v súlade so smernicou Rady (EÚ)

1 Smernica 98/70/ES týkajúca sa kvality benzínu a naftových palív, Ú. v. ES L 350, 28.12.1998.

2 Toto hodnotenie bolo obmedzené na články 1 až 7, 8, 8a, 9 a 9a smernice o kvalite palív.

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

4 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie, Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009.

2015/652⁵, ktorej lehota na transpozíciu je 21. apríl 2017. Prvé správy sa očakávajú v roku 2018.

Predbežné závery už možno vyvodit' zo správ o energii z obnoviteľných zdrojov v odvetví dopravy požadovaných na základe smernice o obnoviteľných zdrojoch energie. Zo správy o pokroku v oblasti energie z obnoviteľných zdrojov z roku 2017⁶ vyplýva, že podiel energie z obnoviteľných zdrojov v doprave v roku 2015 dosahoval 6 %. Biopalivá predstavujú 88 % z tohto podielu, pričom podiel elektrickej energie je stále malý⁷.

Členské štáty vykázali čisté úspory emisií skleníkových plynov vyplývajúce z používania energie z obnoviteľných zdrojov v doprave v roku 2014 v objeme približne 35 Mt ekvivalentu CO₂. Väčšina týchto úspor pochádzala z používania biopalív, s malým ale narastajúcim podielom elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov. Tieto úspory sa vzťahujú len na priame emisie a nezahŕňajú emisie z nepriamej zmeny využívania pôdy.

Emisie z nepriamej zmeny využívania pôdy súvisiace so spotrebovanými biopalivami v EÚ sa odhadujú na 23 Mt ekvivalentu CO₂, z čoho vyplývajú čisté úspory 12 Mt ekvivalentu CO₂. Pri uplatnení príslušného rozsahu citlivosti uvedeného v prílohe VIII k smernici o obnoviteľných zdrojoch energie, emisie z nepriamej zmeny využívania pôdy by sa pohybovali od 14 do 28 Mt ekvivalentu CO₂ s príslušnými čistými úsporami od 7 do 21 Mt ekvivalentu CO₂.

Nedávne modelovanie⁸ vplyvov nepriamej zmeny využívania pôdy, pokiaľ ide o jednotlivé suroviny na výrobu biopalív, potvrdilo, že emisie z nepriamej zmeny využívania pôdy môžu byť v prípade biopalív vyrábaných z rastlinných olejov omnoho vyššie ako v prípade biopalív vyrábaných zo škrobu alebo z cukru. Pokročilé biopalivá z nepotravinových plodín spôsobujú vo všeobecnosti veľmi nízke alebo nulové emisie z nepriamej zmeny využívania pôdy.

Splnenie cieľa 6 % si do roku 2020 vyžaduje zníženie emisií o približne 66 Mt ekvivalentu CO₂ v porovnaní s východiskovou úrovňou pre palivá z roku 2010. Príspevky k plneniu cieľa 6 % však môžu pochádzať aj z neobnoviteľných palív (napr. LPG, CNG a LNG) a zo zníženia emisií v predvýrobnej fáze, v prípade ktorých smernica o obnoviteľných zdrojoch energie nestanovuje požiadavku podávania správ. Preto v súčasnosti nie je možné úplne vyhodnotiť celkový pokrok pri plnení cieľa zníženia emisií skleníkových plynov o 6 % podľa článku 7a a vplyv cieľa na systém EÚ na obchodovanie s emisiami.

Komisia navrhla nepredĺžiť cieľ zníženia emisií skleníkových plynov na základe smernice o kvalite palív na obdobie po roku 2020. Namiesto toho by sa hlavným nástrojom na stimuláciu rozširovania obnoviteľných dopravných palív a dopravných palív s nízkymi emisiami do roku 2030 mala stať smernica o energii z obnoviteľných zdrojov.

5 Smernica Rady (EÚ) 2015/652, ktorou sa stanovujú metodiky výpočtu a požiadavky na predkladanie správ podľa smernice 98/70/ES, Ú. v. EÚ L 107, 25.4.2015.

6 COM(2017) 57 final.

7 Bionafta je hlavným biopalivom používaným na dopravu v EÚ. V roku 2015 predstavovala 79 % spotreby všetkých biopalív (10,9 Mtoe). Bioetanol je s podielom 20 % (2,6 Mtoe) druhé najpoužívanejšie palivo. Iné obnoviteľné zdroje energie (vrátane bioplynu) nezohrávajú v odvetví dopravy v EÚ-28 významnú úlohu, ale v niektorých členských štátoch (vrátane Švédska a Fínska) sa používajú. Podiel biopalív vyrobených z odpadu, rezíduí a lignocelulózového a nepotravinového celulózoového materiálu v biopalivovom mixe EÚ sa zvýšil z 1 % v roku 2009 na 23 % v roku 2015. Podiel spotreby elektriny z obnoviteľných zdrojov na hrubej konečnej spotrebe energie v doprave v roku 2015 dosiahol 1,7 Mtoe.

8 Ecofys, IIASA, E4Tech, 2015.

Preto sa nepovažuje za vhodné navrhnúť zmenu 6 % cieľa do roku 2020. Tým by sa vylúčili aj možnosti zvýšenia cieľa využívaním väčšieho množstva kreditov v rámci mechanizmu čistého rozvoja alebo využívaním technológií zachytávania a ukladania oxidu uhličitého (CCS) a elektrickej energie v cestných vozidlách. Komisia berie na vedomie obmedzený prienik týchto technológií na trh, a teda aj ich obmedzený potenciál na zníženie emisií skleníkových plynov počas životného cyklu z palív a energie do roku 2020.

Limity na primiešavanie biopalív

Smernica o kvalite palív má na primiešavanie biopalív dvojaký účinok. Na jednej strane cieľ zníženia emisií skleníkových plynov z palív o 6 % motivuje k väčšiemu využívaniu palív s menším obsahom uhlíka, ako sú biopalivá, v odvetví dopravy. Na druhej strane sa v špecifikáciách palív stanovených v smernici vymedzujú maximálne úrovne obsahu biopalív v benzíne a naftě⁹ pre voľne predávané palivá, aby boli tieto palivá kompatibilné s motormi a systémami dodatočnej úpravy vo vozidlách prevádzkovaných v celej EÚ.

V štúdií pre Komisiu¹⁰ sa hodnotila realizovateľnosť a hospodársky a environmentálny vplyv hypotetického zvýšenia súčasných mier primiešania biopalív vrátane ich vplyvu na odvetvie palív a vozový park. Jej záverom bolo, že súčasné limity primiešania stále umožňujú zvýšenie využívania biopalív. V EÚ sa v súčasnosti najviac predáva nafta s obsahom FAME do 7 %¹¹ (B7) a benzín s obsahom etanolu do 5 % (E5)¹². Používanie biopalív by sa mohlo ďalej zintenzívniť zvýšením miery primiešania až po povolené limity, a najmä zavedením E10 vo všetkých členských štátoch. Ďalej by sa mohli používať alternatívne palivá, ktoré sa môžu používať bez nutnosti úpravy súčasnej infraštruktúry (drop-in fuels), ako je hydrogenovaný rastlinný olej (HVO), na ktoré sa nevzťahujú žiadne limity.

Z hodnotenia smernice o kvalite palív tiež vyplynulo, že neexistujú žiadne dôkazy, že by limity primiešania predstavovali prekážku dosiahnutia 10 % cieľa obnoviteľných zdrojov v doprave. Dôvodom je, že na splnenie tohto cieľa sú dostupné iné prostriedky okrem už uvedených, napríklad dvojnásobne započítané pokročilé biopalivá a elektrina z obnoviteľných zdrojov¹³. Hodnotenie sa netýkalo možných vplyvov limitov primiešania na splnenie navrhovanej povinnosti ich zahrnutia do smernice o obnoviteľných zdrojoch energie na obdobie po roku 2020, v prípade ktorého môžu mať tieto limity primiešania etanolu význam.

Očakáva sa, že v roku 2020 a neskôr budú určitú obmedzenú časť vozového parku, ktorá však naďalej bude predstavovať významný počet vozidiel, tvoriť vozidlá, v ktorých nebude

9 Maximálny obsah etanolu v benzíne je 10 %. Existujú aj ďalšie limity pre iné oxygenáty, ako sú napríklad étery. Maximálny obsah metylesteru mastnej kyseliny (FAME) v naftě je všeobecne obmedzený na 7 %.

10 *Vplyv vyšších úrovní biozložiek v dopravných palivách v kontexte smernice o kvalite palív (Impact of higher levels of bio components in transport fuels in the context of the Fuel Quality Directive)*, ICF International, 2015.

11 Metylester mastnej kyseliny.

12 Do roku 2015 bol benzín s maximálnym obsahom etanolu 10 % hmotnostnej koncentrácie (E10) zavedený v šiestich členských štátoch (Bulharsko, Fínsko, Francúzsko, Nemecko, Litva a Slovinsko), pričom benzín E5 na trhu naďalej prevláda dokonca aj vo väčšine členských štátov, kde bol dostupný benzín E10.

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

možné používať palivové zmesi s vyšším podielom biopalív¹⁴. Podľa smernice o infraštruktúre pre alternatívne palivá¹⁵ musia byť spotrebiteľia od 18. novembra 2016 informovaní o kompatibilite palív a vozidiel, aby mohli zabrániť použitiu nekompatibilných palív. Európsky výbor pre normalizáciu (CEN) prijal v tejto súvislosti v októbri 2016 normu EN 16942 *Palivá. Označovanie kompatibility vozidiel. Grafické označenie informácií pre spotrebiteľa*. Táto norma poskytne spotrebiteľom informácie o kompatibilite ich vozidiel s palivami dostupnými na čerpacích staniaciach. CEN v súčasnosti pre Komisiu¹⁶ realizuje výskum rôznych zmesí biopalív, najmä E20/25. Niektorí výrobcovia automobilov tvrdia, že ich motory už môžu fungovať so zmesou E20 alebo E25. Výsledky výskumu CEN sa očakávajú v roku 2019.

Zavedenie zmesí s vyšším obsahom biopalív, najmä bioetanolu a FAME, môže v niektorých prípadoch priniesť aj technické dôsledky a súvisiace náklady na infraštruktúru na distribúciu palív (napr. čerpacie stanice, potrubia, skladovacie nádrže, čerpadlá) a logistiku v dodávateľskom reťazci paliva. Tieto účinky sa neobmedzujú len na biopalivá a vyplynuli by aj z používania iných alternatívnych palív s výnimkou alternatívnych palív, ktoré možno používať v súčasnej infraštruktúre bez úprav, ako je HVO. Treba zvážiť určité otázky týkajúce sa zvýšenia cien na čerpacích staniaciach¹⁷ a otázky kompatibility starších vozidiel, najmä keď by už nebolo dostupné palivo s kvalitatívnym ochranným stupňom.

Z modelov hypotetických scenárov vyšších limitov na primiešanie biopalív v prípade palív určených pre všeobecný trh skúmaných v štúdiu¹⁰ vyplýva, že sa neprejavia žiadne výrazne negatívne účinky na znečisťujúce emisie vo vozidlách ani v rafinériách a nastane pozitívny, ale pomerne malý nárast úspor skleníkových plynov, keď sa zohľadnia všetky vplyvy emisií počas životného cyklu vrátane nepriamej zmeny využívania pôdy. Výraznejší pozitívny účinok na emisie skleníkových plynov by bol možný rozšírením používania pokročilých biopalív, napr. z odpadu a rezíduí.

Z najnovšej monitorovacej správy¹⁸ o kvalite palív EÚ za roky 2014 a 2015 vyplýva, že špecifikácie pre benzín a naftu uvedené v smernici o kvalite palív sa vcelku dodržiavajú, s veľmi malým počtom odchýlok od príslušných ustanovení. Komisii neboli oznámené žiadne negatívne účinky na emisie vozidiel či fungovanie motorov. Z toho vyplýva, že doterajší trend prechodu k väčšej diverzifikácii biozmesí prebieha v rámci súčasných špecifikácií palív.

Vzhľadom na to podľa všetkého nie je potrebné meniť špecifikácie palív určených pre všeobecný trh, pokiaľ ide o maximálne úrovne biozmesí v EÚ. Komisia by mala opäť preskúmať túto otázku so zreteľom na vývoj noriem CEN pre zmesi s vyšším obsahom biopalív a potrebu zabezpečiť dlhodobú dekarbonizáciu dopravy.

14 Predpokladá sa, že v roku 2020 bude 1,3 % až 6,8 % vozového parku ľahkých úžitkových vozidiel v EÚ – približne 1,6 až 9 miliónov vozidiel – nekompatibilných s E10. Aj zmesi s vyšším obsahom FAME (napr. B10 a B30) by mohli spôsobiť technické problémy, ako sú riedenie oleja, najmä pri nižších teplotách okolia.

15 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1.

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

17 V závislosti od rôznych predpokladaných podkladových cien ropy vyplýva zo scenárov analyzovaných v prípade intenzívnejšieho používania biopalív zvýšenie cien na čerpacích staniaciach v rozmedzí od 1 do 2,3 centov na liter v roku 2020 a od 2 do 7,5 centov na liter v roku 2030.

18 COM(2017) 49 final.

Súvis s normami pre emisie CO₂

Dekarbonizáciu cestnej dopravy podporujú politiky určené na zníženie emisií CO₂ z cestných vozidiel. V nariadení (ES) č. 443/2009¹⁹ sú stanovené ciele týkajúce sa emisií CO₂ z nových osobných vozidiel a v nariadení (EÚ) č. 510/2011²⁰ emisií z nových ľahkých úžitkových vozidiel. Výrobcovia vozidiel musia znížiť emisie CO₂ z vozidiel, aby dosiahli priemerné cieľové emisie za celý vozový park v EÚ na úrovni 95 g CO₂/km, pokiaľ ide o nové osobné vozidlá, do roku 2021 a 147 g CO₂/km, pokiaľ ide o nové ľahké úžitkové vozidlá, do roku 2020.

Záverom správy z roku 2015²¹, v ktorej sa hodnotili tieto nariadenia, bolo, že boli účinné pri znižovaní emisií CO₂ z nových vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel. Navyše priniesli čisté hospodárske prínosy a naďalej sú relevantné, účinné a logické a ďalej vytvárajú pridanú hodnotu EÚ. Hoci sa určili niektoré slabé stránky, najmä pokiaľ ide o postupy testovania, v súvislosti s palivami neboli vznesené žiadne obavy.

Komisia v súčasnosti pripravuje budúce emisné normy pre ťažké úžitkové vozidlá a vykonala verejnú konzultáciu o právnych predpisoch upravujúcich monitorovanie a podávanie správ o údajoch o spotrebe palív a emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel.

V zásade môže vyššia kvalita palív pozitívne ovplyvniť výfukové emisie z cestných vozidiel. Pravdepodobne je možné zlepšiť konštrukciu motorov, aby sa v nich dal používať benzín s vyšším oktánovým číslom RON s cieľom umožniť vyššie kompresné pomery, čo povedie k zníženiu spotreby paliva a emisií CO₂. Vyšší stupeň RON (napr. RON 100) by však zvýšil emisie z rafinácie (celkovo o 1 Mt CO₂) a výrobné náklady (o 1 % až 2 % hodnoty produktu)²². Palivá s vyšším číslom RON, ako je minimálny prah, už sú dostupné na trhu. Tieto palivá nemajú žiadny prínos pre motory, ktoré nie sú osobitne upravené na ich používanie.

Keďže súčasné špecifikácie palív už umožňujú uvádzanie benzínu s vyšším číslom RON na trh, v súčasnosti zrejme nie je potrebné ich v tejto súvislosti meniť.

3. Kvalita palív a súvisiace environmentálne otázky

Jedným z cieľom smernice o kvalite palív je znížiť atmosférické znečistenie spôsobené vozidlami. V nej stanovenými špecifikáciami palív sa regulujú primárne látky znečisťujúce ovzdušie (ako sú napríklad olovo, oxidy síry, oxidy dusíka, nespálené uhlíkovodíky, tuhé častice, oxid uhoľnatý a benzény) a iné toxické emisie, ktoré prispievajú k tvorbe sekundárnych znečisťujúcich látok (ako je napríklad ozón) a ktoré pochádzajú z výfukových plynov a plynov z odparovania z motorových vozidiel a necestných pojazdných strojov.

19 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel, Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009.

20 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel, Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011.

21 https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_1dv_co2_regs_en.pdf.

22 *Rafinácia ropy v EÚ v roku 2020 s vyhlídkami na rok 2030 (Oil refining in the EU in 2020, with perspectives to 2030)*, správa 1/13R združenia CONCAWE, apríl 2013

V období rokov 1995 – 2013 sa emisie SO_x z dopravy znížili o 98 %, emisie olova sa znížili o 95 %, emisie NO_x sa znížili o 51 %, emisie častíc PM10 sa znížili o 42 % a emisie PAU sa znížili o 62 %.

Environmentálne špecifikácie palív pre necestné pojazdné stroje

Environmentálne špecifikácie naftových palív používaných v cestných vozidlách sa nevzťahujú v plnej miere na plynové oleje používané v necestných pojazdných strojoch²³. Komisia zadala vypracovanie analýzy možnosti ďalšieho rozšírenia týchto požiadaviek o palivá do necestných pojazdných strojov a z toho vyplývajúcich dôsledkov²⁴. Záverom tejto analýzy bolo, že takéto rozšírenie pravdepodobne nebude mať vo väčšine členských štátov významný vplyv. Mohli by sa prejavit' nejaké obmedzené prínosy, pokiaľ ide o znečistenie ovzdušia. Výrobcovia necestných pojazdných strojov by mali získať určité prínosy, najmä nižšie nároky na údržbu a nižšie náklady na vývoj motorov, vyplývajúce zo spoločného vývoja s motormi do ťažkých cestných vozidiel. Očakáva sa, že celkový vplyv na európske rafinérie bude pomerne malý. Neidentifikovali sa žiadne otvorené otázky, ktoré by si v súčasnosti vyžadovali zosúladenie požiadaviek na plynové oleje pre necestné pojazdné stroje s požiadavkami na motorovú naftu pre cestné vozidlá.

Prísady do palív

Prísady do palív sú látky, ktoré sa zámerne pridávajú do palív na zlepšenie prevádzkových podmienok motorov. Prísady do palív, ktoré pôsobia ako čistiace látky, bránia vytváraniu vnútorných usadenín, a tak pomáhajú znížiť spotrebu paliva, emisie a potrebu údržby. Prísady na obmedzenie usadenín sa používajú v približne 75 % motorových palív predávaných v EÚ. Nakladá sa s nimi ako so súčasťou paliva v uzavretých systémoch a pred vstupom do životného prostredia sa úplne spália.

Komisia už uznala, že v súčasnosti neexistuje vyhovujúci spôsob testovania čistiacich vlastností na vzorkách palív, a navrhla, aby zodpovednosť za informovanie zákazníkov o prínosoch čistiacich látok a ich používaní niesli dodávatelia palív a vozidiel²⁵. Čistiace látky poskytujú aj prostriedok pre obchodníkov s palivami na odlíšenie sa od konkurentov a propagovanie tohto faktu zákazníkom.

Európske normy pre kvalitu palív (EN228 pre benzín a EN590 pre motorovú naftu) umožňujú používanie prísad do palív na zlepšenie kvality výkonu. Komisia sa domnieva, že súčasný postup dobrovoľného stanovovania štandardov viedol k primeranej úrovni používania čistiacich látok a súvisiacich prínosov. V tejto súvislosti nie sú potrebné ďalšie kroky.

Kovové prísady

-
- 23 Limit 10 ppm obsahu síry už platí pre plynové oleje do necestných pojazdných strojov a aj pre motorovú naftu.
 - 24 Podporu pri vypracovaní správ podľa článku 9 ods. 1 písm. c) a j) smernice 98/70/ES týkajúcej sa kvality benzínu a naftových palív poskytla spoločnosť AMEC Environment & Infrastructure UK Limited v spolupráci s Laboratory of Applied Thermodynamics, Aristotle University, Grécko.
 - 25 COM(2007) 18 final.

Kovové prísady do palív môžu byť problematickejšie, lebo ich kovové zložky sa pri používaní palív nerozložia a nakoniec preniknú do životného prostredia. O tento fakt sa opiera zákaz olova a limity MMT²⁶ stanovené v smernici o kvalite palív.

Komisia vypracovala testovaciu metodiku na posúdenie rizík používania kovových prísad do palív pre zdravie a životné prostredie²⁷. Zo správy vyplýva, že prirodzená reaktivita týchto prísad, ich toxicita a možná schopnosť hromadiť sa v živých organizmoch môžu mať vplyv na ľudí a životné prostredie. Na tento možný vplyv pôsobia viaceré faktory: druh kovovej prísady do paliva, úroveň koncentrácie, miera a trvanie expozície a cesta expozície.

Právne požiadavky na monitorovanie a meranie kvality palív zo strany členských štátov, pokiaľ ide o kovové prísady do palív, sú obmedzené na olovo a MMT. Komisia nemá informácie o používaní iných kovových prísad do palív predávaných prostredníctvom distribučnej siete palív. Hoci existujú správy, že v niektorých vozových parkoch sa v minulosti používali ďalšie kovové prísady (cérium a ferocén), neexistujú žiadne informácie, ktoré by preukazovali, že sa tieto prísady stále používajú.

Zložky regulované v právnych predpisoch týkajúcich sa životného prostredia

Komisia musí podávať správy o zložkách používaných v benzíne a naftě so zreteľom na právne predpisy Spoločenstva týkajúce sa životného prostredia vrátane cieľov rámcovej smernice o vode²⁸. Právne požiadavky na monitorovanie a meranie kvality palív pre členské štáty sú však obmedzené len na regulované parametre²⁹. Odvetvie výroby palív považuje celkové zloženie paliva za chránenú informáciu.

V rámcovej smernici o vode sa stanovujú normy kvality životného prostredia pre prioritné látky a niektoré iné znečisťujúce látky vo vodných útvaroch, ktoré zahŕňajú niektoré látky regulované na základe smernice o kvalite palív (napr. polycyklické aromatické uhľovodíky a benzény). Aj keď monitorovanie a podávanie správ na základe rámcovej smernice o vode nie je zamerané na zložky paliva, najnovšia správa o vykonávaní rámcovej smernice o vode³⁰ je relevantná, pokiaľ ide o regulované chemické látky. Vyplýva z nej, že informácie o chemickom stave povrchových vôd, ktoré poskytli členské štáty v plánoch manažmentu povodia, nie sú dostatočne jasné. Nie všetky prioritné látky sa monitorujú a počet vodných útvarov, v ktorých sa vykonáva monitorovanie, je obmedzený.

Z dostupných informácií nebolo možné konštatovať množstvo palivových zložiek, na ktoré sa vzťahuje rámcová smernica o vode. Preto v súčasnosti nie je potrebné v tomto ohľade meniť špecifikácie palív.

Tlak pár

Smernica o kvalite palív pomáha znížiť emisie prchavých organických zlúčenín, čím dopĺňa smernicu o prchavých organických zlúčeninách I a smernicu o prchavých organických

26 Trikarbonyl-(metylcyklopentadienyl) mangánium.

27 COM(2013) 456 final.

28 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia Spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva, Ú. v. ES L 327, 22.12.2000.

29 Prílohy I a II a normy CEN EN 590 pre naftu a EN 228 pre benzín.

30 COM(2015) 120 final.

zlúčeninách II³¹. Medzi relevantné parametre kvality palív patria v tomto ohľade obsah benzénu a oxygenátov, a najmä tlak pár benzínu. Maximálny povolený tlak pár je v prípade letného benzínu stanovený na úrovni 60 kPa na účely zníženia emisií nemetánových prchavých organických zlúčenín (NMVOC) z cestných vozidiel. Odchýlky od tejto hodnoty možno priznať v prípadoch miešania bioetanolu a nízkej teploty okolia.

V správe pre Komisiu³² sa hodnotili náklady a prínosy a vplyv ďalšieho zníženia tohto maximálneho povoleného tlaku pár. Z tohto hodnotenia vyplýva, že takéto zníženie by viedlo k nižším emisiám z odparovania, najmä zo starších vozidiel. Na druhej strane by to malo technické, komerčné, environmentálne a prevádzkové dôsledky na odvetvie výroby palív, ktoré by viedli k vyšším kapitálovým a prevádzkovým nákladom. K týmto nákladom by patrila vyššia energetická náročnosť rafinérií a potreba reštrukturalizovať alebo nahradiť existujúce zariadenia. Na základe tejto analýzy sú súvisiace náklady³³ veľmi vysoké v porovnaní s predpokladanými environmentálnymi a peňažnými prínosmi.

4. Záver

Táto správa dopĺňa zistenia hodnotiacej správy o smernici o kvalite palív³⁴. V súlade s jej zisteniami vyplýva z vyššie uvedených dostupných dôkazov o položkách uvedených v článku 9 záver, že v súčasnosti neexistujú dôvody na legislatívne zmeny smernice o kvalite palív.

Komisia bude naďalej monitorovať dodržiavanie environmentálnych špecifikácií palív stanovených v smernici o kvalite palív spoločne s jej vplyvom na ochranu životného prostredia a zdravia ľudí a na vnútorný trh s dopravnými palivami, vozidlami a necestnými pojazdnými strojmi. Monitorovať bude aj transpozíciu ustanovení týkajúcich sa cieľa zníženia emisií skleníkových plynov stanoveného v smernici o kvalite palív, ktoré sa majú splniť do apríla 2017.

31 Smernice 1994/63/ES a 2009/126/ES.

32 Podporu pri vypracovaní správ podľa článku 9 ods. 1 písm. c) a j) smernice 98/70/ES týkajúcej sa kvality benzínu a naftových palív poskytla spoločnosť AMEC Environment & Infrastructure UK Limited v spolupráci s Laboratory of Applied Thermodynamics, Aristotle University, Grécko.

33 Podľa rôznych scenárov zníženia tlaku pár o 10 kPa sa náklady na hmotnosť znížených NMVOC odhadujú na 22 EUR až 175 EUR na kg v závislosti od zloženia paliva a posudzovaného scenáru. Na druhej strane sa odhadované peňažné prínosy zo zníženia emisií NMVOC zdajú pomerne nízke, na úrovni od 0,95 EUR do 2,8 EUR na kg znížených NMVOC.

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