

Έκθεση Κομισιόν για την ποιότητα βενζίνης και ντίζελ που χρησιμοποιήθηκε στις οδικές μεταφορές το 2020

2022/11/07 10:37 στην κατηγορία LOGISTICS

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε την έκθεση του 2020 για την ποιότητα της βενζίνης και του ντίζελ που χρησιμοποιούνται για οδικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Έκθεση

Σύμφωνα με το άρθρο 7α της οδηγίας 98/70/ΕΚ [1](#) σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ (στο εξής: οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων) και το άρθρο 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου για τον καθορισμό των μεθόδων υπολογισμού και των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την οδηγία 98/70/ΕΚ [2](#), τα κράτη-μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προκύπτει από τα καύσιμα και την ενέργεια που παρέχονται στο έδαφός τους. Η εν λόγω υποχρέωση υποβολής εκθέσεων ίσχυσε για πρώτη φορά για το έτος αναφοράς 2017, έπειτα από την εφαρμογή και τη μεταφορά της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου. Η παρούσα ετήσια έκθεση περιλαμβάνει τα στοιχεία που υποβλήθηκαν για το έτος 2020.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 98/70/ΕΚ, τα κράτη-μέλη οφείλουν να υποβάλλουν εκθέσεις σχετικά με τα εθνικά στοιχεία για την ποιότητα των καυσίμων για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος.

Η παρούσα ετήσια έκθεση συνοψίζει τις πληροφορίες που παρείχαν τα κράτη-μέλη σχετικά με τις προαναφερθείσες απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων. Βασίζεται στα στοιχεία που υπέβαλαν τα κράτη-μέλη στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) για το έτος 2020.

2. Ογκοι και ένταση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής των τύπων καυσίμων και ενέργειας

Το άρθρο 7α της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων, σε συνδυασμό με την οδηγία (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου, ορίζει απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σχετικά

με τα ακόλουθα:

·τον συνολικό όγκο κάθε τύπου καυσίμου ή ενέργειας που παρέχεται για τις οδικές μεταφορές και τα μη οδικά κινητά μηχανήματα (συμπεριλαμβανομένων των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όταν δεν βρίσκονται στη θάλασσα), τους γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες και τα σκάφη αναψυχής όταν δεν βρίσκονται στη θάλασσα·

·τις εκπομπές ΑΘ κατά τον κύκλο ζωής ανά μονάδα ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών μέσων τιμών των εκτιμώμενων εκπομπών λόγω έμμεσης αλλαγής της χρήσης γης (στο εξής: ILUC) από τα βιοκαύσιμα [3](#)·

·τις πρώτες ύλες και την οδό παραγωγής βιοκαυσίμων που χρησιμοποιούνται για καθένα από τα βιοκαύσιμα που παρέχονται στην επικράτεια των κρατών μελών.

Η οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων υποχρεώνει τα κράτη μέλη να απαιτούν από τους προμηθευτές καυσίμων να μειώσουν την ένταση των εκπομπών ΑΘ του κύκλου ζωής των καυσίμων κίνησης, δηλαδή των εκπομπών ΑΘ του κύκλου ζωής ανά μονάδα ενέργειας από τα καύσιμα και την ενέργεια που παρέχονται, κατά τουλάχιστον 6% έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 σε σύγκριση με το βασικό πρότυπο καυσίμου για το 2010 που ισούται με 94,1 gCO₂eq/MJ. Οι εκπομπές ΑΘ λόγω ILUC δεν λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον ελάχιστο στόχο μείωσης κατά 6%. Η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας [4](#) προβλέπει μέτρα για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων από την ILUC, συμπεριλαμβανομένου ενός ανώτατου ορίου για τα βιοκαύσιμα που προέρχονται από τρόφιμα και ζωοτροφές, ενώ η σχετική κατ' εξουσιοδότηση πράξη [5](#) καθορίζει λεπτομερή κριτήρια για τον προσδιορισμό των πρώτων υλών βιοκαυσίμων με υψηλό κίνδυνο ILUC που πρέπει να καταργηθούν σταδιακά έως το 2030, καθώς και τα κριτήρια για την πιστοποίηση βιοκαυσίμων, βιορευστών και καυσίμων βιομάζας με χαμηλό κίνδυνο ILUC.

Το 2020 τα 27 κράτη-μέλη, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Νορβηγία και η Ισλανδία υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με τις μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, στον κατάλληλο μορφότυπο. Ωστόσο, το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε στοιχεία χωρίς να διαχωρίζει τα δεδομένα για τη Βόρεια Ιρλανδία [6](#) και, ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατόν να συμπεριληφθούν στοιχεία για τη Βόρεια Ιρλανδία στα συγκεντρωτικά αριθμητικά στοιχεία της έκθεσης. Δεδομένου ότι η υποχρέωση υποβολής εκθέσεων για το 2020 δεν ισχύει για το Ηνωμένο Βασίλειο στο σύνολό του, ούτε τα στοιχεία για το σύνολο του Ηνωμένου Βασιλείου περιλαμβάνονται στην έκθεση. Ωστόσο, ορισμένα στοιχεία για τη Βόρεια Ιρλανδία, τα οποία παρασχέθηκαν εκτός του μορφότυπου υποβολής εκθέσεων, περιλαμβάνονται στην παρούσα έκθεση. Οι συγκρίσεις μεταξύ των συγκεντρωτικών αριθμητικών στοιχείων αφορούν την ΕΕ των 27 για όλα τα έτη αναφοράς.

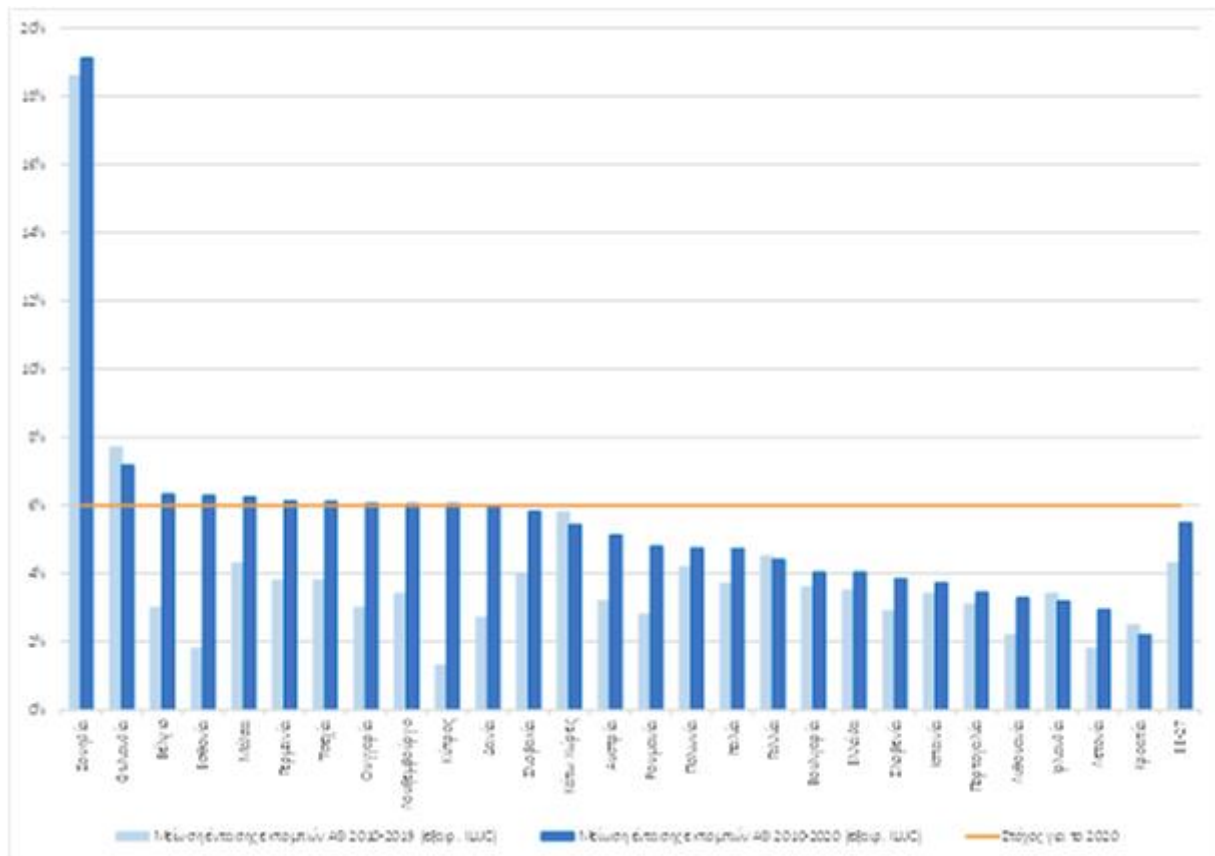
2.1 Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και απόσταση από τον στόχο του 2020

Σύμφωνα με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν, η μέση ένταση των εκπομπών ΑΘ των καυσίμων και της ενέργειας που διατέθηκαν στα 27 κράτη-μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις το 2020 ήταν 89 gCO₂eq/MJ, το οποίο αντιστοιχεί σε εξοικονόμηση 51 Mt ισοδύναμου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂eq) κατά το έτος 2020. Το ποσοστό αυτό είναι κατά 5,5% χαμηλότερο από τη βάση αναφοράς του 2010, η οποία ήταν 94,1 gCO₂eq/MJ (υψηλότερο σε σχέση με τη μείωση 4,3% που επιτεύχθηκε από τα 27 κράτη-μέλη της ΕΕ το 2019), κάτι που σημαίνει ότι για την επίτευξη του στόχου του 6 % απαιτείται πρόσθετη μείωση κατά 0,5% της έντασης των εκπομπών ΑΘ όλων των ορυκτών καυσίμων, των βιοκαυσίμων και της ενέργειας.

Τα στοιχεία που υποβλήθηκαν για το 2020 δείχνουν ότι η πρόοδος που επιτεύχθηκε από τους προμηθευτές καυσίμων της ΕΕ διαφέρει σημαντικά μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ. Έντεκα κράτη-μέλη (Βέλγιο, Γερμανία, Δανία, Εσθονία, Κύπρος, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Ουγγαρία, Σουηδία, Τσεχία και Φινλανδία) έχουν επιτύχει τον στόχο τους για μείωση της έντασης των εκπομπών ΑΘ των καυσίμων κίνησης κατά 6% έως το 2020, σε σύγκριση με το 2010 (βλ. διάγραμμα 1). Αυτό αποτελεί σημαντική βελτίωση για πολλά κράτη-μέλη σε σύγκριση με το έτος αναφοράς 2019, κατά το οποίο μόνο δύο κράτη μέλη, η Φινλανδία και η Σουηδία, είχαν επιτύχει τον στόχο του 6%. Η μεγαλύτερη πρόοδος εντός ενός έτους επιτεύχθηκε από την Εσθονία και την Κύπρο, με αυξήσεις κατά 4,7 και 4,5 ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ του 2019 και του 2020, σε σύγκριση με τη βάση αναφοράς του 2010, ακολουθούμενες από το Βέλγιο, τη Δανία και την Ουγγαρία με αυξήσεις που κυμαίνονταν από 3,3 έως 3,1 ποσοστιαίες μονάδες. Με βάση τα προκαταρκτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν από το Ηνωμένο Βασίλειο [7](#), η Βόρεια Ιρλανδία έχει επιτύχει μείωση της έντασης των εκπομπών ΑΘ κατά 6,2% για τα καύσιμα που παρασχέθηκαν στη Βόρεια Ιρλανδία το 2020.

Όσον αφορά την εναπομένουσα απόσταση από τον στόχο η Σλοβακία, οι Κάτω Χώρες και η Αυστρία βρίσκονται ήδη πολύ κοντά στην επίτευξη του στόχου του 6% με 5,8%, 5,4% και 5,1% αντίστοιχα, ενώ η Ρουμανία, η Πολωνία, η Ιταλία, η Γαλλία, η Βουλγαρία και **η Ελλάδα έχουν επιτύχει μειώσεις μεταξύ 4% και 5%.**

Τέλος, σε επτά κράτη-μέλη (Σλοβενία, Ισπανία, Πορτογαλία, Λιθουανία, Ιρλανδία, Λετονία και Κροατία), η μείωση της έντασης των εκπομπών ΑΘ παραμένει χαμηλότερη από 4%. Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται στην τεχνική έκθεση του ΕΟΠ αριθ. 2022/2 με τίτλο «Greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2020» (Ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων κίνησης στην ΕΕ το 2020) [8](#).



Διάγραμμα 1: Μείωση έντασης εκπομπών ΑΘ των καυσίμων που επιτεύχθηκε από τους ενωσιακούς προμηθευτές καυσίμων στα κράτη μέλη κατά τις περιόδους 2010-2019 και 2010-2020 (Πηγή: ΕΟΠ)

Επιπλέον, το 2020, 11 κράτη-μέλη (Αυστρία, Δανία, Εσθονία, Ιταλία, Κύπρος, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία και Τσεχία) ανέφεραν μειώσεις εκπομπών κατά το πρώτο στάδιο (στο εξής: UER) 9 που συνέβαλαν κατά 0,3 έως 2,3 ποσοστιαίες μονάδες στα εν λόγω κράτη-μέλη στη συνολική επίτευξη μείωσης των εκπομπών ΑΘ. Κατά συνέπεια, οι συνολικές δηλωθείσες UER ήταν 2 625 kt CO₂eq το 2020, με αποτέλεσμα πρόσθετη μείωση κατά 0,3 ποσοστιαίες μονάδες της έντασης των εκπομπών ΑΘ από 5,2% σε 5,5% (βλ. πίνακα 5 στο παράρτημα της έκθεσης). Οι UER που δηλώνονται από τους προμηθευτές πρέπει να υπολογίζονται και να υποβάλλονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου. Λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με τις προσεγγίσεις για τον ποσοτικό προσδιορισμό, την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις UER παρέχονται σε σημείωμα καθοδήγησης 10.

Λαμβανομένων υπόψη των εκπομπών ILUC 11, η μέση ένταση των εκπομπών ΑΘ των καυσίμων που παρασχέθηκαν στην ΕΕ το 2020 ήταν κατά 3,3% χαμηλότερη απ’ ό,τι το 2010. Αυτό αντιστοιχεί σε εξοικονόμηση 30 Mt CO₂eq το 2020. Σύμφωνα με το άρθρο 7δ της οδηγίας 98/70/ΕΚ για τον καθορισμό του υπολογισμού των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τον κύκλο ζωής των βιοκαυσίμων, οι εκπομπές ILUC δεν λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον ελάχιστο στόχο

μείωσης κατά 6%.

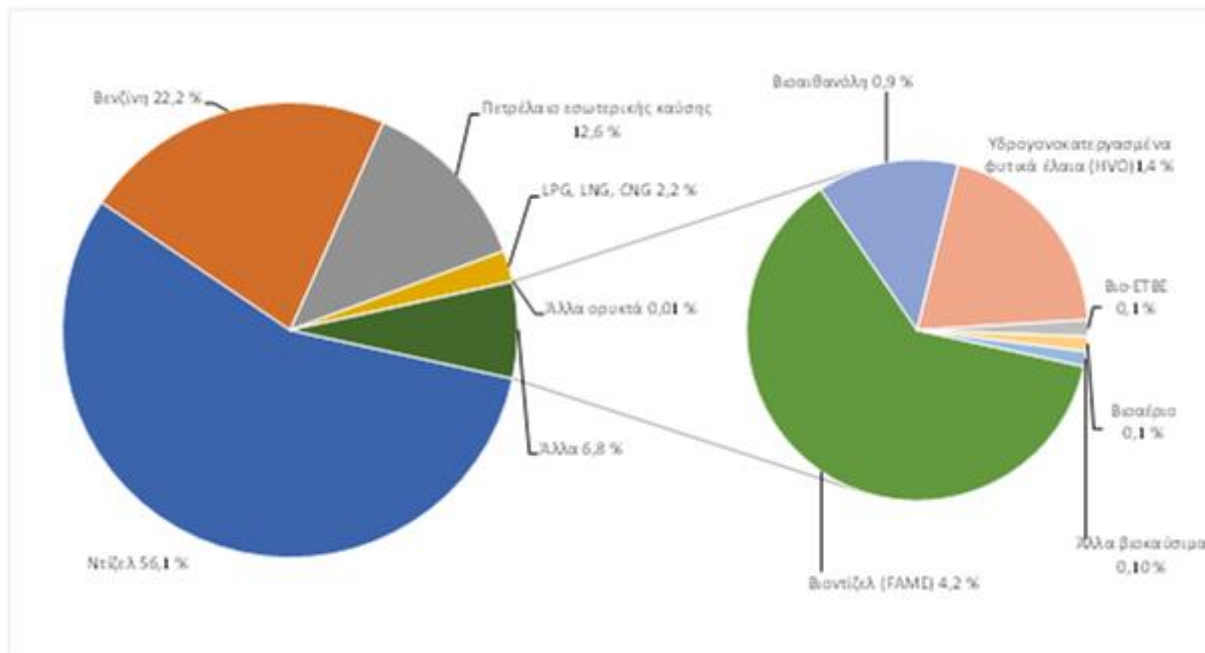
Θα χρειαστεί ανάληψη περαιτέρω δράσης με σκοπό την απαλλαγή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές από τις ανθρακούχες εκπομπές και τη συμβολή στην αυξημένη φιλοδοξία για το κλίμα, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και την επακόλουθη δέσμη νομοθετικών μέτρων «Προσαρμογή στον στόχο του 55%» που πρότεινε η Επιτροπή στις 14 Ιουλίου 2021 και βρίσκεται σε διαδικασία συναπόφασης. Η προτεινόμενη αναθεώρηση της οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας [12](#) αυξάνει σημαντικά τη συνολική φιλοδοξία για μείωση της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου όλων των καυσίμων κίνησης κατά 13% έως το 2030 σε σύγκριση με τη βάση αναφοράς του 2010, ενώ η Επιτροπή έχει προτείνει την κατάργηση του στόχου μείωσης κατά 6% της ΟΠΚ, προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή ρύθμιση και να εξορθολογιστεί η νομοθεσία. Οι προτεινόμενοι κανονισμοί ReFuelEU Aviation και FuelEU Maritime αποσκοπούν επίσης στην ενίσχυση της παραγωγής και της υιοθέτησης βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων στους τομείς των αεροπορικών και των θαλάσσιων μεταφορών.

2.2 Προμήθεια καυσίμων

Στην παρούσα ενότητα παρέχεται σύνοψη των στοιχείων που υπέβαλαν τα κράτη-μέλη σχετικά με όλα τα ορυκτά καύσιμα, τα βιοκαύσιμα και τα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης εντός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων για τις οδικές μεταφορές και για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα.

Η συνολική προμήθεια καυσίμων που ανέφεραν τα 27 κράτη-μέλη το 2020 ήταν 10 585 petajoules (PJ), αριθμός που αντιπροσωπεύει **μείωση κατά 10,8% σε σύγκριση με το 2019**, κυρίως λόγω των επιπτώσεων της κρίσης λόγω της νόσου COVID-19. Στην προμήθεια καυσίμων κυριάρχησαν σε μεγάλο βαθμό τα ορυκτά καύσιμα (93,2%), ακολουθούμενα από τα βιοκαύσιμα (6,8%) και ένα πολύ μικρό μερίδιο (0,02%) ηλεκτρικής ενέργειας (βλ. ενότητα 2.4). Το 2020 δεν αναφέρθηκαν ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης.

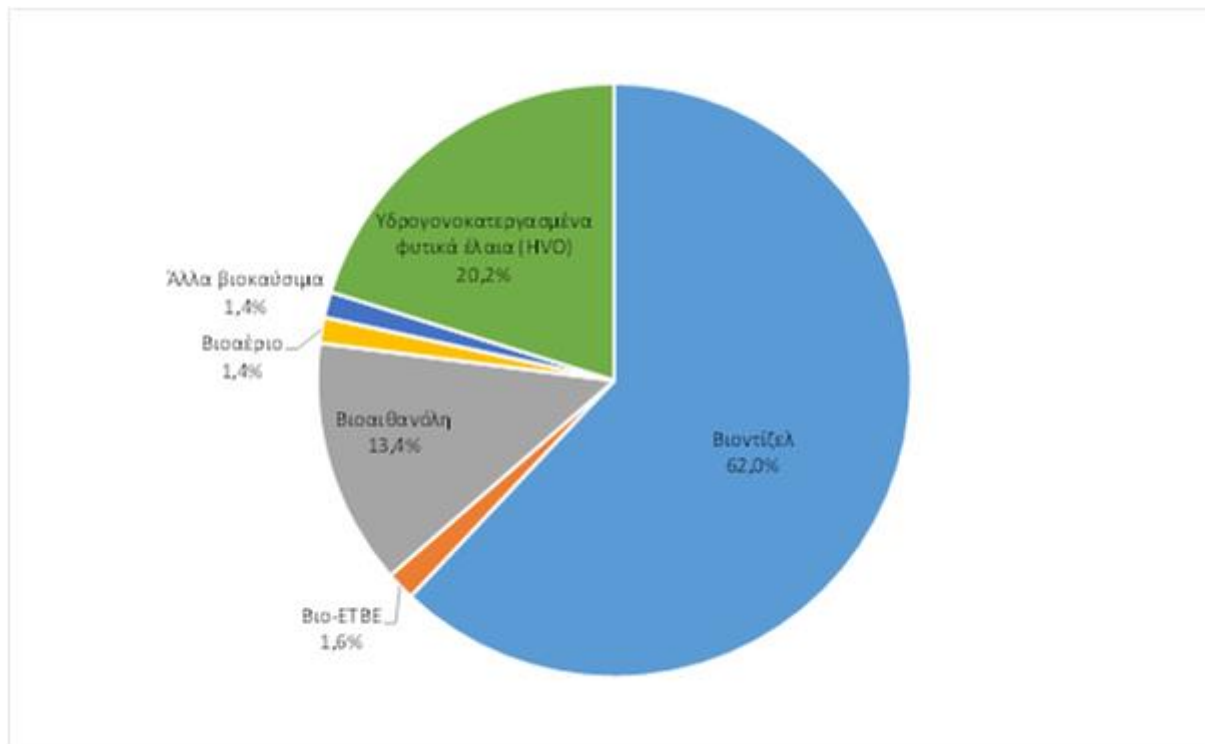
Στην προμήθεια ορυκτών καυσίμων το 2020 **κυριάρχησε το ντίζελ (56,1%, 5 934 PJ)**, ακολουθούμενο από τη βενζίνη (22,2%, 2 354 PJ) και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (12,6%, 1 337 PJ). Το υγραέριο και το φυσικό αέριο είχαν συνολικό μερίδιο 2,2% (236 PJ) (βλ. διάγραμμα 2).



Διάγραμμα 2: Μερίδια στην προμήθεια ενέργειας από καύσιμα ανά τύπο καυσίμου το 2020 (Πηγή: ΕΟΠ)

2.3 Κατανάλωση βιοκαυσίμων

Η συνολική κατανάλωση βιοκαυσίμων αυξήθηκε ελαφρά, από 693 PJ σε 723 PJ μεταξύ 2019 και 2020 στα 27 κράτη-μέλη. Εξακολουθεί να **κυριαρχεί το βιοντίζελ** (μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων, FAME), που αντιπροσωπεύει το 62% της συνολικής κατανάλωσης βιοκαυσίμων (449 PJ), ακολουθούμενο από τα υδρογονοκατεργασμένα φυτικά έλαια (HVO, 20,2%, 146 PJ) και τη βιοαιθανόλη (13,4%, 97 PJ). Ο βιο-αιθυλο-tert-βουτυλαιθέρας (βιο-ETBE) αντιπροσώπευε το 1,6% (11 PJ) και το βιοαέριο το 1,4% (10 PJ) της συνολικής κατανάλωσης βιοκαυσίμων. Όλα τα άλλα βιοκαύσιμα αντιπροσώπευαν πολύ μικρότερο μερίδιο (βλ. διάγραμμα 3). Έτσι, πάνω από το 80% του συνόλου των βιοκαυσίμων αναμειγνύεται με καύσιμο ντίζελ.



Διάγραμμα 3: Μερίδια στην προμήθεια ενέργειας από βιοκαύσιμα ανά τύπο καυσίμου το 2020 (Πηγή: ΕΟΠ)

2.4 Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας

Η υποβολή στοιχείων σχετικά με την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από τους προμηθευτές καυσίμων είναι προαιρετική και 15 κράτη-μέλη (σε σύγκριση με 11 κράτη-μέλη το 2019) υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από ηλεκτρικά οχήματα και μοτοσικλέτες (βλ. πίνακα 1). Η συνολική αναφερόμενη ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται από ηλεκτρικά οχήματα έχει αυξηθεί σε 6.218.196 GJ (εξαιρουμένης της προσαρμογής της απόδοσης του συστήματος μετάδοσης ισχύος) από 3.714.644 GJ το 2019, αριθμός που **αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 67%**. Η πραγματική κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας των ηλεκτρικών οχημάτων στα διάφορα κράτη-μέλη μπορεί να είναι μεγαλύτερη, καθώς η υποβολή εκθέσεων σχετικά με την ηλεκτρική ενέργεια δεν είναι υποχρεωτική βάσει του άρθρου 7α και εξακολουθεί να μην αναφέρεται από πολλά κράτη-μέλη, παρότι θα συνέβαλε στην επίτευξη του στόχου του 6%.

Πίνακας 1: Ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώθηκε από ηλεκτρικά οχήματα και μοτοσυκλέτες το 2020 αναφερθείσα συμβολή των προμηθευτών καυσίμων στον αντίστοιχο στόχο μείωσης των εκπομπών ΑΘ (Πηγή: E

Κράτος μέλος	Ποσότητα ενέργειας		Ένταση εκπομπών ΑΘ	
	εξαιρουμένης της απόδοσης του συστήματος μετάδοσης ισχύος (GJ)	συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης του συστήματος μετάδοσης ισχύος ¹³ (GJ)	όπως αναφέρθηκε ανά κράτος μέλος (g CO ₂ e/MJ)	όπως αναφέρθη ανά κράτος μέλος (g CO ₂ e/kWh)
Αυστρία	69 971	27 988	21,8	78
Βουλγαρία	129 600	51 840	522,0	1 879
Τσεχία	1 085	434	177,0	637
Εσθονία	62 091	24 836	114,5	412
Γαλλία	1 526 400	610 560	16,6	60
Γερμανία	2 394 000	957 600	153,0	551
Ουγγαρία	17 387	6 955	56,3	203
Ιρλανδία	176 276	70 511	110,1	396
Ιταλία	234 015	93 606	110,3	397
Κάτω Χώρες	766 091	306 437	141,0	508
Πορτογαλία	37 350	14 940	65,7	237
Ρουμανία	645 225	258 090	—	—
Σλοβακία	155 950	62 380	46,4	167
Σλοβενία	2 447	979	97,5	351
Σουηδία	308	123	13,0	47
Σύνολο	6 218 196	2 487 279		

Επισκόπηση των στοιχείων σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων στην ΕΕ για το 2020

Σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων, τα 27 κράτη-μέλη, η Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία, υπέβαλαν εκθέσεις σχετικά με τα εθνικά στοιχεία για την ποιότητα των καυσίμων για το έτος 2020.

Στην παρούσα ενότητα παρέχονται τα στοιχεία σχετικά με τις πωλήσεις βενζίνης και ντίζελ, καθώς και σχετικά με τα βιοσυστατικά που περιλαμβάνονται σε αυτά, για τις οδικές μεταφορές που αναφέρθηκαν από τα 27 κράτη-μέλη της ΕΕ. Εξαιρούνται άλλα ορυκτά καύσιμα, άλλα βιοκαύσιμα και καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, καθώς και καύσιμα που χρησιμοποιούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα.

3.1 Βενζίνη και ντίζελ

Το μερίδιο του ντίζελ έχει **παραμείνει σταθερό μεταξύ του 2017 και του 2020**, με αξία που αντιστοιχούσε στο 73,2% των συνολικών πωλήσεων το 2020. Σε παρελθόντα έτη είχε σημειώσει κάποια αύξηση, από 71,2% το 2014 σε 73,3% το 2017. Αυτή είναι η κληρονομιά της επονομαζόμενης στροφής του ευρωπαϊκού στόλου οχημάτων στη ντιζελοκίνηση κατά τις τελευταίες δεκαετίες, η οποία σταμάτησε μετά το σκάνδαλο των εκπομπών ντίζελ. Η συνολική ποσότητα ντίζελ που πωλήθηκε το 2020 έχει μειωθεί κατά 12% σε σύγκριση με το 2019 ως αποτέλεσμα της κρίσης λόγω της νόσου COVID-19. Οι πωλήσεις βενζίνης το 2020 μειώθηκαν κατά παρόμοιο ποσοστό (12,4 %) (βλ. πίνακα 2).

	2017	2018	2019
Πωλήσεις ντίζελ	235 388 (73,3 %)	241 653 (73,3 %)	246 865 (73,3 %)
Πωλήσεις βενζίνης	85 911 (26,7 %)	87 994 (26,7 %)	90 917 (27,0 %)
Σύνολο (ντίζελ και βενζίνη)	321 299	329 629	337 782

Πίνακας 2: Πωλήσεις ντίζελ και βενζίνης για την ΕΕ των 27 (σε εκατ. λίτρα και τα αντίστοιχα ποσοστά) 2017-2020

Η κατανάλωση ντίζελ κυριαρχεί σε όλα τα κράτη-μέλη της ΕΕ, εκτός από την Κύπρο όπου το ποσοστό της βενζίνης είναι 50%. Άλλες χώρες με **σχετικά υψηλή κατανάλωση βενζίνης είναι η Ελλάδα, οι Κάτω Χώρες και η Φινλανδία με ποσοστά 45%, 42% και 38% αντίστοιχα**, ενώ από την άλλη πλευρά, στη Βουλγαρία, τη Λετονία και τη Λιθουανία, τα αντίστοιχα ποσοστά βενζίνης είναι 18%, 16% και 13%.

Δεν υπάρχουν σημαντικές αλλαγές στην κατανομή των πωλήσεων βενζίνης όσον αφορά την ποιότητα βενζίνης με αριθμούς οκτανίων έρευνας (RON) μεταξύ 2019 και

2020. Οι περισσότερες πωλήσεις βενζίνης το 2020 αφορούσαν την ποιότητα βενζίνης με αριθμό οκτανίων έρευνας RON 95 και το μερίδιο των πωλήσεων αυτών σημείωσε μικρή αύξηση σε σύγκριση με το 2019. Το μερίδιο των πωλήσεων $95 \leq \text{RON} < 98$ μειώθηκε, ενώ το μερίδιο των πωλήσεων $\text{RON} \geq 98$ σημείωσε μικρή αύξηση σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος (βλ. πίνακα 3).

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

Πίνακας 3: Μερίδιο των πωλήσεων βενζίνης στην ΕΕ των 27 σύμφωνα με τους αριθμούς

3.2 Περιεκτικότητα σε βιοσυστατικά

Το 2020 σχεδόν το σύνολο της βενζίνης και του ντίζελ που πωλήθηκαν στην ΕΕ διατέθηκαν στο εμπόριο ως βενζίνη και ντίζελ που περιέχουν βιοσυστατικά. Από το σύνολο της πωληθείσας βενζίνης, το 99,8% περιείχε βιοσυστατικά [14](#) με την ακόλουθη κατανομή: το 65,7% περιείχε έως και 5% αιθανόλη κατ' όγκο (E5), ποσοστό που είναι κατά 7,6 ποσοστιαίες μονάδες χαμηλότερο σε σχέση με το 2019, ενώ το 33,3% περιείχε έως και 10% αιθανόλη (E10), κάτι που καταδεικνύει αύξηση κατά 7,6 ποσοστιαίες μονάδες σε σύγκριση με το 2019· το 1% της βενζίνης περιείχε άνω του 10 % αιθανόλη (E+[15](#)).

Από το σύνολο του ντίζελ που πωλήθηκε, το 99,7% περιείχε βιοσυστατικά, ενώ το 86,2% του ντίζελ περιείχε έως και 7% FAME (B7), το 13,8 % περιείχε περισσότερο (B+) [16](#), ποσοστό που αντιπροσωπεύει σημαντική αύξηση από το 0,8% το 2019 (βλ. πίνακα 4).

Τύπος καυσίμου		2017	2018	2019
Βενζίνη	E0	14,5 %	4,9 %	0,7 %
	E5	66,7 %	81,5 %	73,3 %
	E10	18,6 %	13,4 %	25,7 %
	E+	0,1 %	0,2 %	0,4 %
Ντίζελ	B0	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	B7	81,8 %	99,2 %	99,1 %
	B+	16,2 %	0,8 %	0,8 %

Πίνακας 4: Χρήση βιοσυστατικών σε καύσιμα βενζίνης και ντίζελ που πωλήθηκαν στην Ελλάδα 2017-2020

3.3 Συμμόρφωση των πωληθέντων καυσίμων με τα όρια ποιότητας

Συνολικά στην ΕΕ παρατηρείται **υψηλή συμμόρφωση με τα όρια ποιότητας**. Η πολύ μεγάλη πλειονότητα των βασικών παραμέτρων των καυσίμων στα δείγματα που ελήφθησαν το 2020 βρέθηκαν εντός των ορίων ανοχής.

Η Λιθουανία, η Σλοβενία και η Σουηδία πραγματοποίησαν εξακριβώσεις και ανέφεραν πλήρη συμμόρφωση τόσο για τη βενζίνη όσο και για το ντίζελ. Οκτώ κράτη-μέλη εξακρίβωσαν και ανέφεραν πλήρη συμμόρφωση για τη βενζίνη (Βουλγαρία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Ρουμανία, Σλοβενία και Σουηδία) και 17 για το ντίζελ (Αυστρία, Κροατία, Δανία, Φινλανδία, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβενία και Σουηδία).

Τα κράτη-μέλη ανέφεραν συνολικά 235 περιπτώσεις μη συμμόρφωσης για τη βενζίνη και 90 για το ντίζελ, οι οποίες αντιστοιχούν σε ποσοστό 1% και 0,4%, αντίστοιχα, του συνολικού αριθμού των δειγμάτων που ελήφθησαν το 2020, ποσοστό που είναι κατά 33% χαμηλότερο σε σχέση με το 2019.

Όσον αφορά τη βενζίνη, οι παράμετροι που βρίσκονταν πιο συχνά εκτός των προδιαγραφών ήταν οι υπερβάσεις όσον αφορά την τάση ατμών κατά τη θερινή περίοδο (σε 15 κράτη-μέλη), ο αριθμός οκτανίων έρευνας (RON) (σε 6 κράτη-μέλη), ο αριθμός οκτανίων κινητήρα (MON) (σε 5 κράτη-μέλη), η περιεκτικότητα σε

αρωματικές ενώσεις (ανάλυση υδρογονανθράκων, σε 5 κράτη-μέλη) και η περιεκτικότητα σε θείο (σε 1 κράτο-μέλος, τη Γαλλία).

Για το ντίζελ, οι παράμετροι που βρίσκονταν πιο συχνά εκτός των προδιαγραφών ήταν η περιεκτικότητα σε θείο και η περιεκτικότητα σε FAME (σε 6 κράτη-μέλη και για τις δύο παραμέτρους).

Όλα τα κράτη-μέλη περιέγραψαν τα μέτρα που έλαβαν όταν εντοπίστηκαν μη συμμορφούμενα δείγματα. Τα μέτρα αυτά περιλάμβαναν την ενημέρωση των αρμόδιων αρχών, την έναρξη ερευνών, την επιβολή κυρώσεων και προστίμων και την εκ νέου δειγματοληψία. Σε έναν μικρό αριθμό περιστατικών δεν ελήφθησαν μέτρα όταν διαπιστώθηκε ότι οι μη συμμορφούμενες παράμετροι ήταν πολύ κοντά στα όρια ανοχής.

Ως εκ τούτου, δεν χρειάστηκε να ξεκινήσει η Επιτροπή έρευνα στον τομέα αυτόν. Μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το εφαρμοζόμενο σύστημα παρακολούθησης της ποιότητας των καυσίμων **διασφαλίζει ότι στην ΕΕ πωλούνται καύσιμα υψηλής ποιότητας** σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας για την ποιότητα των καυσίμων.