

NACIONALNA NORMIZACIJA



U proteklim danima svi su nas mediji izvještavali o datumu pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji. Slijedom toga, možemo reći da se zakonodavstvo EU već dugi niz godina prati i implementira na svim razinama i da je EU već dugo prisutna u Republici Hrvatskoj u naftnoj industriji i gospodarstvu goriva i maziva općenito. Naftna industrija raznim je zakonskim odredbama na svjetskoj i europskoj razini primorana svoje djelatnosti uskladiti s ekološkim uredbama, čiji je primaran cilj smanjiti emisiju štetnih plinova u okoliš te tako poboljšati i zaštititi od štetnih utjecaja zdravlje i sigurnost ljudi i okoliša. Da RH na ovim principima djeluje, potvrđuje i činjenica da je temeljem članka 38. stavka 2. Zakona o zaštiti zraka, Vlada RH donijela **Uredbu o kakvoći**

tekućih naftnih goriva. Predmetna Uredba, koja je temeljni zakonodavni akt kojim se regulira kvaliteta tekućih naftnih goriva u RH, početkom travnja 2011. njenim objavljivanjem u Službenom listu Republike Hrvatske broj 33/11 stupila je na snagu.

Nova Uredba o kakvoći tekućih naftnih goriva dokinula je do tada važeću Uredbu s njenim izmjenama i dopunama, izuzimajući odredbe pojedinih članaka i stavaka koji stupaju na snagu danom pristupanja RH Europskoj uniji. Odredbe Uredbe o kakvoći tekućih naftnih goriva, u daljnjem dijelu teksta: Uredba, primjenjuju se na skupine tekućih naftnih goriva koja se koriste za izgaranje kod motora s unutarnjim izgaranjem cestovnih vozila, necestovnih pokretnih strojeva, plovila za unutarnju plovidbu i plovidbu unutarnjim morskim vodama, teritorijalnim morem i morem nad kojim RH ostvaruje suverena prava prema posebnim propisima, poljoprivrednih i šumarskih traktora, ložišta i rasvjetnih tijela. U dijelu teksta Uredbe, koji definira opće odredbe, u odnosu na dosada važeću Uredbu načinjene su korekcije dijelova teksta s osnova izmjena zakonske regulative RH, prvenstveno vezanih uz Zakon o trošarinama, Uredbu o carinskoj tarifi za 2011. godinu. Najznačajnije izmjene dogodile su se u dijelu Uredbe koji definira kakvoću tekućih naftnih goriva.

Tako članak 5. utvrđuje granične vrijednosti i kvalitetu sastavnica motornog benzina. Najznačajnija promjena odnosi se na graničnu vrijednost **količine sumpora** koja je s najviše 50 mg/kg smanjena na **najviše 10 mg/kg**. Količina sumpora tehnološki je najteže doseživa značajka te joj se stoga poklanja najveća pozornost. S druge strane, živimo u vrijeme velikoga apsurdna. U rafinerijama prerađujemo nafte koje su sve opterećenije spojevima sumpora, a da u isto vrijeme u gorivima za motorna vozila zahtijevamo sve manju količinu sumporovih spojeva. Smanjenje količine sumpora u motornim gorivima primorani smo nadomiještati raznim vrstama aditiva

jer sumpor osim štetnih ima i pozitivnih učinaka od kojih bismo izdvojili mazivost. Ostale bitne izmjene odnose se na granične vrijednosti **količine kisika, količine oksigenata**, koje su znatno povećane. Međutim, distributeri se obvezuju do 1. siječnja 2013. godine osigurati na domaćem tržištu dostupnost motornog benzina s količinom kisika najviše 2,7 % m/m i količinom etanola, najviše 5 % v/v. Sukladno EU direktivi 2009/30/EC navedene vrijednosti u važećoj Uredbi su za količinu kisika, najviše 3,7 % m/m, odnosno najviše 10,0 % v/v etanola. Važeća Uredba proširena je novim člankom kojim se temeljem pribavljenih dozvola od nadležnih ministarstava - Ministarstvo za energetiku i Ministarstvo za zaštitu okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, dopušta stavljanje na domaće tržište, tijekom ljetnog razdoblja, motornog benzina koji sadrži **bioetanol**. Takvom motornom benzinu dopušta se odstupanje od granične vrijednosti **tlaka para**, koji je za ljetno razdoblje utvrđen s vrijednošću najviše 60,0 kPa. Ovisno o sadržaju bioetanola u motornom benzinu članak 6. utvrdio je i odobrena odstupanja tlaka para benzina s bioetanolom kao i sve potrebne korake kako bi se ovakav proizvod mogao plasirati na domaće tržište.

Direktiva 2009/30/EC utvrdila je osim kvalitete motornih benzina i kvalitetu dizelskog goriva. Najznačajnija promjena u kvaliteti dizelskoga goriva, kao i kod motornog benzina, odnosi se na ukupnu **količinu sumpora**. Količina sumpora je i u ovom gorivu smanjena s najviše 50 mg/kg na najviše **10 mg/kg**. Druga značajna promjena, ne manje bitna u odnosu na količinu sumpora, odnosi se na **količinu policikličkih aromatskih ugljikovodika (PAH)**. Njihova dosadašnja dopuštena vrijednost u dizelskom gorivu iznosila je najviše 11 % m/m, a navedenom direktivom tj. Uredbom, količina PAH utvrđena je na najviše 8,0 % m/m što predstavlja značajno smanjenje. Sljedeća značajna izmjena za dizelsko gorivo odnosi se na **količinu metilnih estera masnih kiselina (FAME)** čija se količina s dosadašnjih 5 % v/v povećala na najviše 7,0 % v/v. Budući da direktiva 2009/30/EC ne utvrđuje količinu vode, točku filtrabilnosti za određena razdoblja tijekom godine te mazivost dizelskog goriva, navedeni zahtjevi više nisu utvrđeni ni predmetnom Uredbom. Granične vrijednosti sastavnica petroleja za loženje i rasvjetu glede količine sumpora ostale su nepromijenjene.

Daljnje značajne promjene dogodile su se u području **plinskih ulja i brodskih goriva**. Plinska ulja razgraničena su s obzirom na njihovu primjenu. Sada se dijele na plinska ulja za grijanje i plinska ulja za uporabu u necestovnim pokretnim strojevima (uključujući plovila za unutarnju plovidbu), poljoprivrednim i šumskim traktorima i rekreacijskim plovilima. Sukladno tomu, utvrđena je i granična vrijednost sumpora u njima. Količina sumpora u plinskom ulju za grijanje je 0,1 % m/m dok je ona u plinskim uljima za pogon 10 mg/kg. Brodska goriva najznačajniju izmjenu doživjela su u području klasifikacije. Kvaliteta brodskih goriva propisana je normama ISO 8216-1 i ISO 8217 objavljenima tijekom 2010. godine, koje je tehnički odbor TO 28 „Naftni proizvodi i maziva“ pri Hrvatskom zavodu za norme prihvatio kao hrvatske norme. Nova klasifikacija brodskih goriva ugrađena je u Uredbu. Poput plinskih ulja, brodska goriva razvrstavaju se po područjima primjene. Sukladno tome, u ovisnosti o primjeni, definirana je i količina sumpora u ovim gorivima.

O kvaliteti brodskih goriva detaljnije smo pisali u jednom od proteklih brojeva, te stoga smatramo da tada napisane činjenice nije potrebno ponavljati.

Novost u Uredbi svakako predstavlja **metalni aditiv**, odnosno MMT – metilciklopentadienil manganov trikarbonil, u tekućem naftnom gorivu čija je količina, te vremensko razdoblje primjene strogo definirano. Količina MMT-a sada je ograničena na 6 mg/L, a od 1. siječnja 2014. godine količina MMT-a u gorivu snižava se na 2 mg/L s tendencijom daljnjega smanjenja na nultu vrijednost.

I ovo izdanje Uredbe distributerima omogućava podnošenje zahtjeva nadležnim ministarstvima za dobivanje **dozvole** o kakvoći i godišnjoj količini tekućih naftnih goriva koja se smiju stavljati na domaće tržište, a koja ne udovoljavaju граниčnim vrijednostima sastavnica i značajkama kakvoće tekućih naftnih goriva utvrđenih predmetnom Uredbom. U prijelaznim i završnim odredbama, člankom 31. utvrđeni su rokovi i tekuća naftna goriva za koje distributeri mogu tražiti navedene dozvole. Dio Uredbe koji se odnosi na označivanje motornih benzina i dizelskog goriva na benzinskim postajama doživio je značajne izmjene budući da su distributeri dužni potrošačima goriva davati odgovarajuće informacije o količini biogoriva u benzinu, količini FAME u dizelskom gorivu te osigurati naljepnicu, jasno vidljivu i jasno čitljivu, s podacima o količini MMT-a u gorivu ukoliko ga sadrži, koja mora biti izložena na svim prodajnim mjestima na kojima je gorivo s metalnim aditivima dostupno potrošačima.

U ovisnosti o količini biogoriva, benzin s količinom do 5 % v/v biogoriva označava se oznakom E5, a oznakom E10 ukoliko je količina biogoriva u rasponu od 5 do 10 % v/v. Dizelsko gorivo s količinom FAME do 7 % v/v označava se oznakom B7.

Osim kvalitete tekućih naftnih goriva, Uredbom su utvrđeni elementi Izjave o sukladnosti, obveze dobavljača prema Agenciji za zaštitu okoliša vezani uz dostavljanje podataka o količini tekućih naftnih goriva stavljenih u promet na domaće tržište ili uvezenih za vlastite potrebe, te dužnosti dobavljača u postupcima praćenja kakvoće tekućih naftnih goriva koje je stavio u promet ili koje koristi za vlastite potrebe. Praćenje kakvoće tekućih naftnih goriva provodi se sukladno godišnjem programu koji donosi nadležno ministarstvo.

Umjesto zaključka, recimo da primjena zahtjeva utvrđenih EU direktivama u praksi nije laka, zahtijeva prilagodbu svih subjekata, uz otežavajući faktor pri implementaciji - utvrđenih rokova koji se moraju dostići, odnosno rokovi u kojima se pojedine odredbe moraju i primijeniti. Iz svega navedenoga pravodobno raspolaganje informacijama koje proizlaze iz EU direktiva od neprocjenjive je važnosti za naftnu industriju kao i za sveukupno gospodarstvo, kako bi se ona na vrijeme prilagodila traženim zahtjevima.

Priredila Beata Gabrić