



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 13.12.2012
COM(2012) 749 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**Качество на бензиновите и дизеловите горива, използвани за автомобилен
транспорт в Европейския съюз:
Девети годишен доклад
(За отчетната 2010 г.)**

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Качество на бензиновите и дизеловите горива, използвани за автомобилен транспорт в Европейския съюз:

Девети годишен доклад (За отчетната 2010 г.)

РЕЗЮМЕ

В Директива 98/70/ЕО¹ се определят минимални технически спецификации, установени по здравни и екологични съображения по отношение на горивата, предназначени за използване от превозни средства, оборудвани с двигатели с принудително запалване или със самовъзпламеняване чрез сгъстяване. Качеството на горивата е от съществено значение за околната среда, защото оказва влияние върху замърсяващите емисии от двигателите и, в крайна сметка, върху качеството на въздуха. Също така, то влияе и върху леснотата и разходите, свързани с постигането на желаните пределни стойности за емисиите на замърсители и на парникови газове от производителите.

Неспазването на спецификациите на горивата може да доведе до увеличение на емисиите (например, превишението на нормите за кислородосъдържащи съединения може да увеличи емисиите на азотни окиси — NO_x) и е възможно да се повреди двигателят и системите за обработка на отработилите газове (например, превишеното съдържание на сяра поврежда каталитичните преобразуватели), което води до повишено замърсяване на въздуха. За да се осигури съответствие със стандартите за качеството на горивата съгласно настоящата директива, от държавите членки се изисква да въведат системи за наблюдение на качеството на горивата.

Съгласно член 8 от Директива 98/70/ЕО от Комисията се изисква да публикува годишен доклад за качеството на горивата в държавите членки. В настоящия Девети доклад на Комисията са обобщени подадените от държавите членки данни за качеството на бензиновите и дизеловите горива, както и за продадените количества през 2010 г. Всички държави членки предадоха пълен доклад за 2010 г. Някои държави членки докладваха по-късно от изискваната крайна дата 30 юни.

Подаването на докладите беше с малко по-големи закъснения, отколкото през 2009 г., като 17 държави членки предадоха своите доклад за 2010 г. преди годишния срок, а от останалите 10 доклада, 5 бяха получени 3 или повече месеца след крайния срок за докладване.

Данните от наблюдението на качеството на горивата през 2010 г. показаха, че общо взето залегналите в Директива 98/70/ЕО спецификации за бензиновите и дизеловите горива се спазват, като бяха установени малко на брой превишения на нормите. За бензиновите горива основните показатели, за които бяха установени превишения, бяха октановото число, определено по изследователския метод (RON)/по двигателния

¹ Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 93/12/ЕИО на Съвета, ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58

метод (MON)², налягането на парите³ при летни условия и характеристиките на дестилация/изпарение при 100/150°C⁴ и максималното съдържание на сяра. За дизеловото гориво основните показатели, за които бяха установени превишения, бяха съдържанието на сяра, точката на 95 % дестилиране и цетановото число. За дизеловото гориво основните показатели, за които бяха установени превишения, бяха съдържанието на сяра, точката на 95 %-но дестилиране и цетановото число.

Тъй като превишенията на нормите са сравнително редки и повечето държави членки предприемат действия за изтегляне от продажба на горивата, несъответстващите на нормите, Европейската комисия няма информация за евентуални отрицателни последици по отношение на емисиите на превозните средства или работата на двигателите им. При все това, Европейската комисия призовава държавите членки да продължават да предприемат действия за осигуряване на пълно съответствие с нормите, така че да не възникват такива проблеми в бъдеще.

Ниското съдържание на сяра допринася за намалено замърсяване на въздуха и за въвеждане на нови технологии при двигателите. От 1 януари 2009 г. влезе в сила нова спецификация за автомобилните горива, която ограничава съдържанието на сяра за всички автомобилни горива на територията на ЕС до 10 ppm (горива без съдържание на сяра). Настоящата е втората година на докладване откакто това изискване влезе в сила и средното съдържание на сяра остана под това равнище през 2010 г., както е показано в таблица 1:

Таблица 1: Тенденция по години за средното съдържание на сяра в бензиновите и дизеловите горива

ЕС	Средно съдържание на сяра, ppm*								
Гориво/година	2002 г.	2003 г. *	2004 г. *	2005 г. *	2006 г. **	2007 г.* **	2008 г.* **	2009 г.* **	2010 г.
<i>Бензин</i>	51	37	38	19	18	18	14	6	6
<i>Дизелово гориво</i>	169	125	113	25	22	23	18	8	7,5

*Не са включени данни за Франция, която не е докладвала през периода 2003—2005 г.

**Не са включени данни за Малта, която не е докладвала през 2006 г.

² Октановото число (определено по изследователския метод - RON) е количествен показател за максималната степен на сгъстяване, при която бензинът може да се използва като гориво в двигател, без да се получи самовъзпламеняване в част от горивната смес в двигателя. Самовъзпламеняването води до преразход на гориво и до увеличение на емисиите на летливи органични съединения и въглероден окис.

³ Налягането на парите е показател за склонността на горивото към изпаряване. Въведени са нормативи за този показател при летни условия, тъй като високите температури през този сезон могат да предизвикат високи емисии на летливи органични съединения, които са прекурсори на озона в приземните атмосферни слоеве. Превишаването на този показател води до увеличени емисии на летливи органични съединения.

⁴ Дестилационният показател определя каква част от горивото се изпарява при 100°C и при 150°C. Той ограничава обхвата на леките съставки, които могат да бъдат смесени с бензина. Превишаването може да доведе до образуване на газови затвори и проблеми при подаването на горивото.

***Не са включени данни за Люксембург, който не е докладвал през 2007 г., 2008 г. и чийто доклад за 2009 г. е непълен.

Националните системи за наблюдение на качеството на горивата все още имат значителни различия помежду си. От друга страна, очаква се изискванията на директивата да доведат до постигането на по-голямо еднообразие, както и до подобрене на качеството на докладите.

2. ВЪВЕДЕНИЕ

Спецификациите за бензинови и дизелови горива, предназначени за продажба в Европейския съюз, са дадени в Директива 98/70/ЕО. В директивата има изискване държавите членки да докладват обобщени данни за качеството на горивата, продавани на тяхната територия. От 2004 г. насам има изискване държавите членки да докладват за извършването от тях наблюдение в съответствие с Европейски стандарт EN 14274⁵ или с други системи с еквивалентна степен на надеждност. Съгласно член 8 от Директива 98/70/ЕО, съответно изменен с член 1, параграф 5 от Директива 2003/17/ЕО, от Европейската комисия се изисква да публикува резултатите от докладите на държавите членки относно качеството на горивата. В изпълнение на това изискване в настоящия Девети доклад на Комисията се обобщава качеството на бензиновите и дизеловите горива, както и продадените количества в ЕС за 2010 г. Докладите за предходните години са публикувани на интернет страниците на Комисията⁶.

3. НАЦИОНАЛНИ СИСТЕМИ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

Решение 2002/159/ЕО на Комисията и Европейският стандарт EN 14274 увеличиха полезността на информацията и улесниха анализа на тенденциите във връзка с горивата в ЕС. Качеството на структурата на системите за наблюдение, съответствието с пределните стойности и информацията, постъпваща от предоставяните данни, продължават да се подобряват. Съществуват обаче няколко ключови области, в които е необходимо подобрене, обобщени както следва:

Държавите членки биват насърчавани да продължават да подобряват навременността на предоставяне на данните.

Няколко държави членки не вземат достатъчен брой проби от всички горива или не вземат достатъчен брой проби от бензиностанциите (за разлика от складовете/нефтозаводите), за да изпълнят изискванията на Европейски стандарт EN 14274⁷, вж. таблица 4.

Когато държавите членки използват собствените си национални системи за наблюдение, те следва да са изцяло описани, за да може да се проверява дали съответстват на европейския стандарт. В това описание следва да бъде показана еквивалентността на съответната система за наблюдение със стандарт EN 14274 по отношение на статистическия доверителен интервал.

⁵ EN 14274:2003 — Автомобилни горива — Оценка на качеството на бензин и гориво за дизелови двигатели — Система за мониторинг на качеството на горивата (СМКГ).

⁶ <https://circabc.europa.eu/w/browse/5e89b837-2bec-4284-b9fe-c156271268f7>

⁷ Виж част 5 за подробности.

Решение 2002/159/ЕО на Комисията и Европейският стандарт EN 14274 увеличиха полезността на информацията и улесниха анализа на тенденциите във връзка с горивата в ЕС. Качеството на структурата на системите за наблюдение, съответствието с пределните стойности и информацията, постъпваща от предоставяните данни, продължават да се подобряват. Съществуват обаче няколко ключови области, в които е необходимо подобрение, обобщени както следва:

Докладите на държавите членки се оценяват в съответствие със зададените сезонни периоди, за да се осигури сравнимост на данните при докладването за целия ЕС. Ако дадена държава-членка е предпочела да ползва различен сезонен период в сравнение със зададения, в националното приложение към доклада за наблюдение на качеството на горивата следва да бъде предоставена подходяща информация.

4. ДОКЛАДВАНЕ ЗА 2010 Г.

4.1 Качество и количества на горивата

За разлика от предишните години новата максимално допустима стойност за съдържание на сяра от 10 милионни части (въведена през 2009 г.) за всички горива за превозни средства ускори преминаването от бензин RON 95 (с октаново число 95 по изследователския метод) (<50 mg/kg) към бензин RON 95 (<10 mg/kg). По отношение на октановото число, голямата част от продажбите на бензин през 2010 г. (67%) се падаха на RON 95. От останалите, 27 % се падаха на 95=<RON<98, на RON 98 се падаха 5 %, а на RON 91 — около 1 % от общите продажби.

Фигура 1: Продажби на горива в ЕС според вида гориво (%)* за 2010 г.

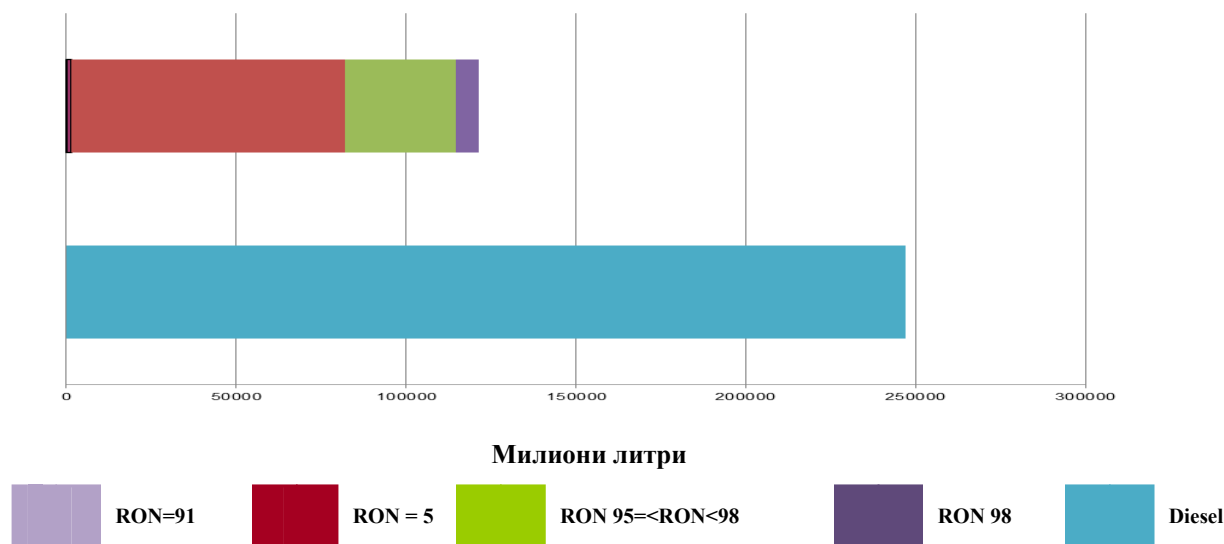


Таблица 2: Обобщение според вида гориво за 2010 г.

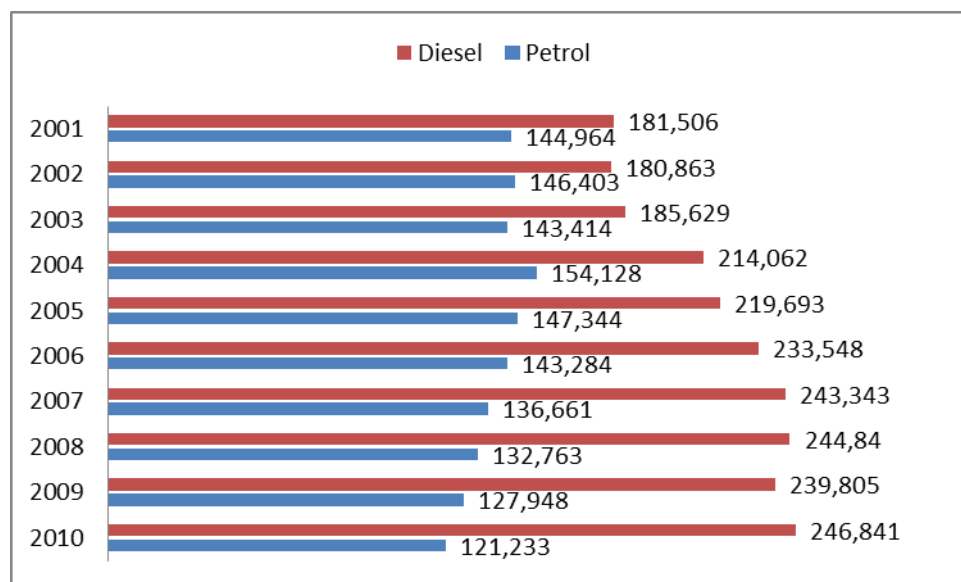
Марка гориво	Милиони литри	Пазарен дял в ЕС
Безоловен бензин с минимално RON=91	1,618	1%
Безоловен бензин с минимално RON=95	80,308	67%

Безоловен бензин $95 \leq \text{RON} < 98$	32,898	27%
Безоловен бензин с $\text{RON} \geq 98$	6,409	5%
Общо бензин	121,233	100,0%
Дизелово гориво ($< 10 \text{ ppm S}$)	246,841	100,0%
Общо дизелово гориво	246,841	100,0%

Времеви тенденции в продажбите на горива в ЕС

На фигура 2 е показано изменението на потреблението на горива в ЕС през последните 10 години и се вижда явно увеличение на потреблението на дизелово гориво в сравнение с това на бензин.

Фигура 2: Изменение на потреблението на гориво в ЕС



Милиони литри

За 2003 г.–2005 г. не е включена Франция, тъй като не е подала данни; не са включени Люксембург за 2007 г.–2009 г. и Малта през 2006 г. и 2009 г., когато не са предоставени доклади.

Продадени горива по видове в ЕС27

Таблица 3 показва на потреблението на гориво за всеки вид и държава-членка за 2010 г.:

Таблица 3: Потребление на гориво по вид и по държава-членка

Вид гориво	Продажби на бензин				Продажби на дизелово гориво	
	(милиони литри)				(милиони литри)	
Държави членки	мин. RON=91	мин. RON=95	95 ≤ RON < 98	RON ≥ 98	Общо бензин	Общо дизелово гориво
Австрия	150	-	2,251	64	2,465	7,437
Белгия	-	1,251	-	363	1,614	7,733
България	-	847	-	-	847	2,168
Кипър	-	479	-	47	526	428
Чешка република	5	-	2,459	49	2,513	4,637
Дания	517	1,570	-	3	2,090	3,101
Естония	-	-	338	33	371	572
Финландия	-	2,075	162	-	2,237	2,790
Франция	-	8,677	-	2,202	10,879	39,749
Германия	943	-	24,901	740	26,584	38,356
Гърция	-	4,634	220	153	5,007	2,977
Унгария	-	1,743	-	47	1,790	3,274
Ирландия	-	1,974	-	-	1,974	2,672
Италия	-	11,678	-	-	11,678	30,238
Латвия	-	-	347	29	376	801
Литва	-	385	-	9	394	1,190
Люксембург	1	373	-	92	466	1,894
Малта	-	-	91	10	101	120
Нидерландия	-	5,496	-	75	5,571	7,634
Полша	-	5,138	-	513	5,651	13,896
Португалия	-	-	1,703	187	1,890	5,898
Румъния	-	-	1,274	793	2,067	4,997
Словакия	-	781	-	19	800	1,281
Словения	-	-	660	79	739	1,419

Испания	-	6,908	-	766	7,674	31,540
Швеция	-	4,394	-	138	4,532	5,164
Обединено кралство	-	19,444	953	-	20,397	24,875

В таблица 3 е показан обемът на продажби на горива за всяка държава членка според вида гориво. Видни са някои общи тенденции:

- Дизеловите горива преобладават във всички, освен в две държави членки.
- Белгия показва най-силна зависимост от дизелово гориво, което преобладава в продажбите на горива, заемайки пазарен дял от 82,7% — най-високият измежду всички държави членки.
- Най-голямо количество горива през 2010 г. бяха продадени в Германия — 17,6% от общия обем продажби на горива в ЕС при дялове бензин/дизелово гориво съответно 21,9% от бензина и 15,5% от дизеловото гориво. Следващият най-голям пазар беше Франция с дял от 13,8% от продажбите на бензинови и дизелови горива в ЕС при съответно 9,0% и 16,1%, докато продажбите на горива в Обединеното кралство възлизат съответно на 12,3% от всички продажби на горива при разбивка 16,8% (бензин) и 10,1% (дизелово гориво).

Подобно на периода 2001—2009 г. най-големите по обем продажби на горива през 2010 г. са осъществени в Германия, Испания, Италия, Обединеното кралство и Франция.

От 2001 г. насам се наблюдаваше нарастващо еднообразие по отношение на видовете и сортовете горива, докладвани като налични в различните части на ЕС. Марките бензин се отличават главно по своето октаново число (определено по изследователския метод). През 2010 г. само шест държави членки докладваха, че в тях се предлагат три марки бензин, като останалите докладваха за две марки бензин (нито една държава членка не е докладвала, че в нея се предлага само една марка бензиново гориво).

Преди 2009 г. за употреба в автомобилни превозни средства са били на разположение две марки дизелово гориво: нискосернисти и свръхнискосернисти (т.е. концентрации по-ниски от 10 ppm сяра). Както се очакваше и бе потвърдено от данните за 2010 г., всички държави членки са преминали на 100% свръхнискосернисто дизелово гориво в съответствие със задължителната пределна стойност за съдържанието на сяра, следователно броят на марките дизелово гориво е сведен да една.

5. ВЗЕМАНЕ НА ПРОБИ И ДОКЛАДВАНЕ

В стандарта EN 14274 има подробни изисквания относно броя и мястото за вземане на пробите и докладването им от държавите членки в докладите за качеството на горивата. В стандарта EN 14274 са изброени редица фактори, които трябва да бъдат взети

предвид при оценката на режима на взимане на проби: например броят на нефтозаводите, снабдяващи пазара, броят на предлаганите сортове автомобилни горива и броят на различните вносни марки горива и източници. Стандартът посочва минимален брой проби от марка гориво във всеки зимен и летен период. През предходните години в държавите членки имаше известна неопределеност относно изискванията за вземане на проби — количествата проби и разпределението им при докладване между летните и зимните периоди обаче през последните години се подобриха.

В таблица 4 е дадена разбивка на вземането на проби за отделните държави членки и докладването през 2010 г. Общият минимален изискван брой проби е изчисляван, когато държавата членка е използвала статистически модел, посочен в стандарта EN 14274, предвид че изискваният минимален брой проби за всеки модел⁸ е известен. В таблицата е дадена също разбивка на всички проби и на пробовземането, провеждано на бензиностанции. Не всички държави членки предоставиха тази разбивка през 2010 г. (Швеция, Обединеното кралство, Испания, Германия и Латвия). В стандарта EN 14274 е указано, че изискваният минимален брой проби следва да се взема на местата за зареждане с гориво, които се определят като „място за продажба на дребно или едро, където гориво се разпределя на пътни превозни средства за задвижването им“. Следователно всяко вземане на проби от разпределителни терминали или нефтозаводи трябва да се извършва допълнително към това, направено в бензиностанциите, за да се отговори на минималните изисквания за вземане на проби.

Когато държавите членки са докладвали за използването на „национална система за наблюдение“⁹, е била извършена оценка на еквивалентните минимални изисквания за вземане на проби въз основа на големината на страната, както и на друга подробна информация. Когато местоположението на пробите е известно, възможно е да се определи дали количествата проби са в съответствие с EN 14274.

Седем държави членки (чрез система, основана на EN 14274, или чрез национална система за наблюдение) не успяха да отговорят изцяло на изискванията на стандарта. Това се дължеше на местата, от които се вземаха пробите и на броя им; тези проблеми

⁸ EN 14274 определя минималния брой проби за всяко гориво (в зависимост от използвания статистически модел и съотношението на продажбите). В стандарта се определя минимален брой проби според сорта гориво:

Проби по сорт гориво и по зимен и летен период*

Модел	Малка държава	Голяма държава
Статистически модел А по EN 14274	50	100
Статистически модел В по EN 14274	100	200
Статистически модел С по EN 14274	50	-
Национална система	-	-

* Затова изискванията за годишния брой проби са двойни спрямо табличните стойности за всеки сорт гориво.

⁹ „Национални системи за мониторинг“ се разрешават от директивата при условие, че дават резултати с надеждност, еквивалентна на EN 14274.

обаче не засегнаха ефикасността и надеждността на резултатите, докладвани на Комисията.

В момента Комисията работи с държавите членки, за да се изяснят основанията за тези отклонения, и се опитва да гарантира, че това положение ще се подобри в бъдеще.

В таблица 4 са дадени подробности относно минималния брой на пробите, който се изисква да бъде взет от бензиностанциите, за да докажат държавите членки съответствие с директивата.

Таблица 4: Обобщение на вземането на проби и докладването на държавата членка във връзка с изискванията на Директива 98/70/ЕО и на европейския стандарт EN 14274

Държава членка		Образец по СМКГ (1)	Размер (2)	Отделно лято/зима? (3)	Проби по марка и период [4]	Изискван общ брой на пробите (5)		Взети проби (6)		Проби от бензиностанции (7)	
						Бензин	Диз. г-во	Бензин	Диз. г-во	Бензин	Диз. г-во
Австрия	AT	C	S	✓	50	102	100	203	100	203	100
Белгия	BE	N	S	✓	100	400	200	2133	4985	2133	4958
България	BG	B	S	✓	100	200	200	427	468	418	456
Кипър	CY	C	S	✓	50	100	100	293	167	149	167
Чешка република	CZ	C	S	✓	50	101	100	747	877	747	877
Дания	DK	N	S	✓	50	201	100	42	22	42	22
Естония	EE	C	S	✓	50	103	100	350	200	350	200
Финландия	FI	A	S	✓	50	103	100	185	162	140	117
Франция	FR	B	L	✓	200	416	400	827	395	827	395
Германия	DE	N	L	✓	200	405	400	417	305	-	-
Гърция	EL	A	S	✓	50	105	100	250	120	29	17
Унгария	HU	C	S	✓	50	101	100	120	120	120	120
Ирландия	IE	C	S	✓	50	100	100	144	126	92	92
Италия	IT	A	L	✓	100	200	200	200	200	100	100
Латвия	LV	N	S	✓	100	400	200	438	674	-	-
Литва	LT	C	S	✓	50	101	100	101	100	97	95

Държава членка		Образец по СМКГ (1)	Размер (2)	Отделно лято/зима? (3)	Проби по марка и период [4]	Изискван общ брой на пробите (5)		Взети проби (6)		Проби от бензиностанции (7)	
						Бензин	Диз. г-во	Бензин	Диз. г-во	Бензин	Диз. г-во
Люксембург	LU	C	S	✓	50	104	100	47	75	43	71
Малта	MT	N	S	✓	100	209	200	49	43	39	30
Нидерландия	NL	A	S	✓	50	100	100	100	100	100	100
Полша	PL	B	L	✓	200	408	400	291	229	291	229
Португалия	PT	N	S	✓	100	209	200	236	118	200	100
Румъния	RO	B	S	✓	100	400	200	360	210	360	210
Словакия	SK	C	S	✓	50	101	100	168	137	168	137
Словения	SI	C	S	✓	50	103	100	149	181	145	115
Испания	ES	N	L	✓	200	409	400	520	264	-	-
Швеция	SE	N	S	✓	100	203	200	553	620	-	-
Обединено кралство	UK	N	L	✓	200	404	400	2195	2428	-	-

6. СЪОТВЕТСТВИЕ С ДИРЕКТИВА 98/70/ЕО ПРЕЗ 2010 Г.

6.1 Бензин

През 2010 г. повечето държави членки предоставиха пълна информация относно съответствието на пробите за бензина. За да се определи съответствието, е необходимо да се знае кой метод за изпитване е бил използван за изпитване за някои параметри (тъй като възпроизводимостта и допуските се различават според метода на изпитване). Беше предвидено държавите членки да предоставят тази информация чрез образец за докладване — въпреки че това не е задължителна част от докладването, то е от жизнено важно значение за определяне на степента на съответствие. През 2010 г. за бензин са били събрани 11 531 проби, а за дизелово гориво — 13 391.

Параметрите, за които е установено, че в Съюза през 2010 г. най-често не са отговаряли на спецификацията, бяха:

- Налягането на парите при летни условия е било надвишено 215 пъти през 2010 г. или при 1,85% от общия брой проби. Все пак става очевидно, че много превишения са резултат от преходни горива, когато доставчиците сменят лятната спецификация на гориво със зимна спецификация и обратно.

- Пробите за ОЧ по изследователския метод/двигателния метод, за които беше установено, че не са отговаряли на спецификацията през 2010 г., бяха 59 или 0,5% от общия брой проби.
- Максимумът за съдържанието на сяра от 10 ppm беше надвишен при 34 проби или при 0,29 % от общия брой проби, като най-високата стойност от проба беше 45,9 mg/kg. Все пак средното съдържание на сяра за всички държави членки остава 5,8 ppm което е под задължителната граница от 10 ppm.

Нидерландия не предостави пълни подробности за пробите, за които е било установено, че не са спазени пределно допустимите стойности, а Германия не можа да предостави подробна информация за някои несъответствия при бензина с октаново число 91, определено по изследователския метод.

6.2 Дизелово гориво

През 2010 г. само две държави членки не предоставиха подробности за проби, за които да е установено, че не отговарят на спецификацията за дизелово гориво (Латвия и Нидерландия – като поне една проба гориво, изпитана във всяка от тези държави членки е надхвърлила пределно допустимите стойности). От петте изпитвани параметъра за дизелово гориво през 2010 г., за следните е установено, че не отговарят на спецификацията:

- Въпреки че за ЕС средното съдържание на сяра остава 6,5 ppm т.е. под задължителната граница от 10 ppm, имаше 169 проби или 1,26% от общия брой проби, за които беше установено, че не са спазени крайните стойности:
 - максимална стойност от 500 mg/kg в България (където доставчикът е бил глобен в резултат на несъответстващата на нормите горивна проба)
 - за една или повече проби в Полша беше установено, че не съответстват - с максимална стойност за съдържанието на сяра 455 mg/kg. В Полша, там където за горивото бе установено прекомерно високо съдържание на сяра, то бе изтеглено от пазара. Полските органи също така уведомиха за несъответстващите горива Службата за данъчен контрол и Управлението на митниците, както и Регионалната инспекция за опазване на околната среда.
 - 294 mg/kg в Румъния (не бяха предоставени подробности за предприетите действия) и
 - 94,2 mg/kg в Кипър, където беше установено замърсяване на бензиностанцията като резултат от смесване на автомобилно дизелово гориво с отоплително дизелово гориво. Срещу бензиностанцията беше образувано наказателно производство.
- През 2010 г. общо 38 от пробите излизаха извън дестилационните граници.
- За общо 4 проби, изпитвани за цетаново число, беше установено, че не отговарят на спецификацията.

6.3 Обобщение

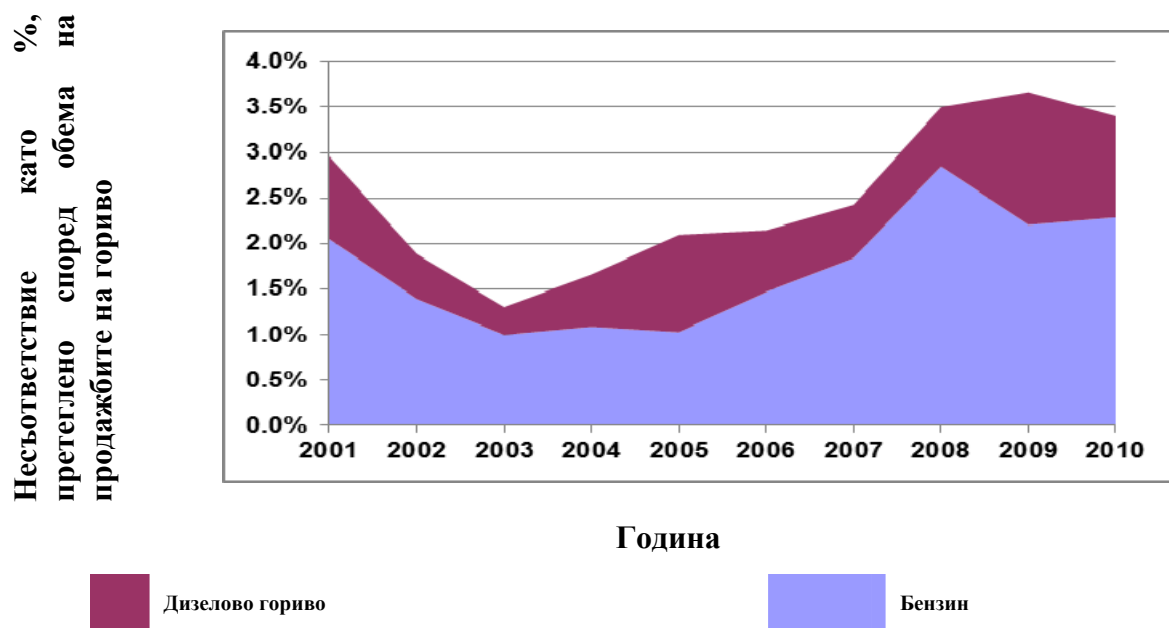
В таблица 5 е обобщено съобразяването на държавите членки с Директива 98/70/ЕО във връзка с докладването за 2010 г., изразено като резултати от анализа на взетите проби спрямо пределно допустимите стойности, както и като спазване на образеца за докладване и съдържанието на докладите. Изменения на Директива 98/70/ЕО (Директива 2003/17/ЕО) включиха вмъкването на параграф, указващ „Държавите членки трябва да определят санкциите, които се прилагат при нарушаване на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива. Санкциите трябва да бъдат ефикасни, съразмерни с нарушенията и възпиращи.“

Някои държави членки предоставиха обяснение за коригиращите действия и санкции, налагани от националните органи, когато за пробите се установи, че не отговарят на спецификацията.

Като цяло, от 11 531 бензинови проби, изпитани през 2010 г., за 411 е било установено, че не отговарят на спецификацията за границите на отклонение по отношение на един или повече параметри, което представлява несъответствие от 3,6 %. От 13 391 проби, изпитани за 5 задължителни параметъра за дизелово гориво през 2010 г., за 211 е било установено, че не съответстват на определените пределни стойности, като те представляват 1,6 % от докладваните проби.

Делът на пробите, за които е установено, че не отговарят на спецификацията, е въз основа на броя на взетите проби, който следва да бъде зависим (в рамките на всяка държава членка) от обема на продажбите на гориво и от източниците на доставяне. Въпреки това, предвид че има държави членки, които използват национални системи за наблюдение, които може да не са еквивалентни на EN 14274, е необходимо да се взема предвид и несъответствието в рамките на Съюза, претеглено по обема и по броя на пробите. На фигура 3 са дадени процентите на несъответствие, претеглени според обема на продажбите и броя на пробите, и се вижда тенденция към покачване до 2010 г.

Фигура 3: Времени тенденции в несъответствията с общата пределно допустима стойност за бензиновите и дизеловите горива



*За периода 2003 г.–2005 г. не е включена Франция, тъй като не са подадени данни. За периода 2007 г.–2009 г. не е включен Люксембург, а за 2006 г. и 2009 г. не е включена Малта, тъй като не са предоставени доклади.

Таблица 5: Обобщение на съобразяването на държавите членки с Директива 98/70/ЕО при докладването за 2010 г.

Държа ва членка	Несъответствие с пределните стойности несъответстващи проби/общ брой проби				Непълно докладване - неизмерени параметри (НП)/Общо				Закъснял доклад	
	(1)				(2)					(3)
	Бензин		Дизелово гориво		Бензин		Дизелово гориво			
	NC	Общо	NC	Общо	NM	Общо	NM	Общо		(в месеци)
AT	6	203	3	100	0	18	0	5	<1	
BE	103	2133	79	4985	0	18	0	5	Навреме	
BG	39	427	56	468	3	18	0	5	Навреме	
CY	41	293	1	167	0	18	0	5	<1	
CZ	>61	747	29	877	0	18	0	5	Навреме	
DK	0	42	0	22	0	18	0	5	Навреме	
EE	17	350	3	200	0	18	0	5	Навреме	
FI	0	185	1	162	0	18	0	5	Навреме	
FR	56	827	10	395	0	18	1	5	Навреме	
DE	>7	417	1	305	0	18	0	5	<4	
EL	0	250	0	120	0	18	0	5	<1	
HU	0	120	0	120	0	18	0	5	Навреме	
IE	15	144	1	126	0	18	0	5	Навреме	
IT	2	200	0	200	1	18	0	5	<1	
LV	0	438	0	674	0	18	0	5	Навреме	
LT	0	101	>1	100	0	18	0	5	Навреме	
LU	7	47	0	75	1	18	0	5	<1	
MT	2	49	3	43	0	18	0	5	Навреме	
NL	>2	100	>1	100	0	18	0	5	<5	
PL	15	291	3	229	0	18	0	5	Навреме	

Държа ва членка	Несъответствие с пределните стойности несъответстващи проби/общ брой проби				Непълно докладване - неизмерени параметри (НП)/Общо				Закъснял доклад	
	(1)				(2)					(3)
	Бензин		Дизелово гориво		Бензин		Дизелово гориво			
	NC	Общо	NC	Общо	NM	Общо	NM	Общо		
PT	29	236	8	118	0	18	0	5	<1	
RO	>5	360	11	210	0	18	0	5	<1	
SK	0	168	7	137	0	18	0	5	Навреме	
SI	0	149	0	181	0	18	0	5	Навреме	
ES	6	520	0	264	0	18	0	5	<2	
SE	0	553	0	620	6	18	0	5	Навреме	
UK	5	2195	0	2428	2	18	0	5	Навреме	
Брой страни		18	18		5		1		10	

#	Колона	Обяснителни бележки
(1)	Несъответствие с пределно допустимите стойности (при 95 % доверителен интервал)	Когато докладваните данни са непълни, не е възможно да се потвърди дали пределно допустимите стойности са били спазени при всички проби. Когато не е било възможно от подадените данни да се установи какъв е броят на пробите с превишение на пределно допустимата стойност, символ „>“ показва, че посоченият брой на пробите с превишение е минимален и е възможно реалният брой да е по-голям.
(2)	Непълно докладване	За някои параметри могат да се вземат проби в по-малки количества, но за точна оценка на качеството на горивата трябва да бъдат проверени всички параметри. Държавите членки следва да дадат ясна информация кога са били получени резултатите от пробите и да предоставят резултатите от тях.
(3)	Закъсниял доклад	В Директива 98/70/ЕО е посочено, че държавите членки следва да подават своите доклади за наблюдение ежегодно, не по-късно от 30 юни.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Качеството на горивата е пряко свързано както с емисиите на CO₂, така и с емисиите, влияещи върху качеството на въздуха, както и със степента на трудност и разходите, които са необходими за постигането на пределно допустимите стойности на емисиите на замърсители и на парникови газове от производителите на превозни средства.

Наблюдението на качеството на горивата през 2010 г. показва, че спецификациите за бензиновите и дизеловите горива, залегнали в Директива 98/70/ЕО, общо взето се спазват, като бяха установени много малко превишения на нормите. Постепенното приемане на стандарт EN 14274 от държавите членки води до по-голяма последователност в наличните данни за оценка на различните параметри на качеството на горивата, а държавите членки полагат усилия да подобрят разбирането си на изискванията за докладване.

Тъй като превишения на нормите са сравнително редки и повечето държави членки предприемат действия за изтегляне от продажба на несъответстващите на нормите горива, Европейската комисия няма информация за евентуални отрицателни последици по отношение на емисиите на автомобилите или работата на двигателите, дължащи се на такива превишения. При все това, Европейската комисия призовава държавите членки да продължават да предприемат действия за пълно съответствие с нормите, така че такива проблеми да не възникнат в бъдеще, и да осигуряват представяне на докладите на Комисията в указаните срокове.