



Брюксел, 31.5.2017 г.
COM(2017) 284 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА
съгласно член 9 от Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и
дизеловите горива

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

съгласно член 9 от Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива

1. Въведение

Директивата относно качеството на горивата¹ е насочена към подобряване и поддържане на качеството на транспортните горива, които се продават на вътрешния европейски пазар. Целите ѝ са да се осигурят високи минимални нива на защита на околната среда и здравето във връзка с употребата на транспортни горива, както и да се гарантира техническа съвместимост с двигателите с вътрешно горене. В нея се установяват екологични спецификации за бензина и дизеловите горива (и биогоривата, смесвани с тях), използвани в автомобилния транспорт и в извънпътната подвижна техника. Директивата също така съдържа задължение за доставчиците на гориво да намалят интензитета на емисиите на парникови газове на горивния микс, който доставят, с 6 % през 2020 г. спрямо 2010 г.

С настоящия доклад се изпълнява изискването, съгласно което Комисията трябва да докладва за редица специфични въпроси, изброени в член 9 от Директивата относно качеството на горивата.

Комисията също така извърши оценка на някои части² от Директивата относно качеството на горивата като част от своята Програма за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT). В оценката, която се публикува заедно с настоящия доклад³, се достига до заключението, че Директивата относно качеството на горивата осигурява добавена стойност на равнище ЕС при подобряването и поддържането на качеството на транспортните горива. Установено е, че Директивата като цяло е подходяща за целта, като въз основа на наличните данни се смята, че тя постига заложените в нея цели по ефективен и ефикасен начин. Въпреки това би било полезно осъществяването на по-строг мониторинг на развитието на вътрешният пазар за транспортни горива.

През ноември 2016 г. Комисията прие пакета „Чиста енергия за всички европейци“, който включва предложение за преработка на Директивата за енергията от възобновяеми източници⁴ (COM(2016) 767 final). В него се предлага да се използва единствено тази директива за регламентиране на употребата на нискоемисионни и възобновяеми горива за периода 2021—2030 г., а целта за намаляване на емисиите на

-
- 1 Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива, ОВ L 350, 28.12.1998 г.
 - 2 Тази оценка се ограничава до членове 1—7, 8, 8а, 9 и 9а от Директивата относно качеството на горивата.
 - 3 SWD(2017) 178 и SWD(2017) 179.
 - 4 Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници, ОВ L 140, 5.6.2009 г.

парникови газове съгласно Директивата относно качеството на горивата да не се удължава след 2020 г.

2. Качество на горивата и свързани въпроси относно парниковите газове

Напредък в постигането на целта за намаляване на емисиите на парникови газове с 6 %

Държавите членки трябва да предприемат всеобхватно наблюдение и докладване на интензитета на емисиите на парникови газове от транспортни горива в съответствие с Директива (ЕС) 2015/652⁵ на Съвета, чийто краен срок за транспониране е 21 април 2017 г. Първите доклади се очакват през 2018 г.

Вече могат да се изведат предварителни заключения от докладването относно възобновяемата енергия в транспортния сектор, изисквано от Директивата за енергията от възобновяеми източници. Докладът от 2017 г. за напредъка в областта на енергията от възобновяеми източници⁶ показва, че дялът на енергията от възобновяеми източници в транспорта през 2015 г. е бил 6 %. От този дял биогоривата представляват 88 %, като електричеството все още има по-ограничена роля⁷.

Държавите членки съобщават за нетни намаления на емисиите на парникови газове с около 35 милиона тона (Mt) CO₂ еквивалент през 2014 г. в резултат на използването на енергия от възобновяеми източници в транспорта. Повечето от тези намаления се дължат на използването на биогорива, като ролята на електроенергията от възобновяеми енергийни източници е малка, но нараства. Тези намаления обхващат само преките емисии и не включват емисии от непреки промени в земеползването (ILUC).

Очакваните емисии вследствие на ILUC, свързани с потребени в ЕС биогорива, възлизат на 23 Mt CO₂ еквивалент, което показва нетно намаление от 12 Mt CO₂ еквивалент. Като се приложи съответният диапазон на чувствителност в приложение VIII към Директивата за енергията от възобновяеми източници, емисиите вследствие на ILUC биха били от 14 до 28 Mt CO₂ еквивалент, със съответни нетни намаления между 7 и 21 Mt CO₂ еквивалент.

Проведеното неотдавна моделиране⁸ на влиянието на отделните суровини за биогорива върху ILUC потвърждават, че тези емисии може да са значително по-високи при

5 Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета за установяване на методи за изчисляване и на изисквания за докладване съгласно Директива 98/70/ЕО, ОВ L 107, 25.4.2015 г.

6 COM(2017) 57 final.

7 Биодизелът е основното биогориво, използвано за транспорт в ЕС. Той представлява 79 % от общото потребление на биогорива през 2015 г. (10,9 Mtoe). Биоетанолът е на второ място с дял от 20 % (2,6 Mtoe). Останалите възобновяеми енергийни източници (включително биогаз) нямат съществена роля в транспортния сектор в рамките на ЕС-28, но се използват в някои държави членки (например в Швеция и Финландия). Дялът на биогоривата, произведени от отпадъци, остатъци, лигноцелулозни материали и нехранителни целулозни материали в състава на биогорива на ЕС се увеличи от 1 % през 2009 г. до 23 % през 2015 г. Електроенергията от възобновяеми енергийни източници участва с 1,7 Mtoe в брутно крайно потребление на енергия в транспорта през 2015 г.

8 Ecofys, IASA, E4Tech, 2015 г.

биогорива, произведени от растителни масла, в сравнение с биогорива, произведени от скорбяла или захар. Съвременните биогорива от нехранителни посеви в повечето случаи имат много ниски емисии вследствие на ILUC или нямат такива.

За да се постигне целта от 6 %, е необходимо намаляване с приблизително 66 Mt CO₂ еквивалент до 2020 г. спрямо базовата линия за горивата за 2010 г. Въпреки това принос към целта от 6 % могат да имат и невъзобновяеми горива (например втечени нефтени газове (LPG), сгъстен природен газ (CNG) и втечен природен газ (LNG)), както и намаления на емисиите нагоре по веригата, за които няма изискване за докладване в Директивата за енергията от възобновяеми източници. Следователно цялостният напредък към целта за намаление на емисиите на парниковите газове с 6 % съгласно член 7а и въздействието на целта върху схемата на ЕС за търговия с емисии понастоящем не могат да бъдат напълно оценени.

Комисията предложи целта за намаляване на емисиите на парникови газове съгласно Директивата относно качеството на горивата да не се удължава след 2020 г. Вместо това ключовият инструмент за стимулирането на възобновяемите и нискоемисионните транспортни горива до 2030 г. следва да бъде Директивата за енергията от възобновяеми източници .

Следователно не се счита за подходящо да се предлага промяна на целта от 6 % за 2020 г. Това също така би изключило вариантите за увеличаване на целта чрез използване на повече кредити по механизма за чисто развитие или за използване на технологии за улавяне и съхранение на въглерод (CCS) и употреба на електроенергия в пътните превозни средства. Комисията отбелязва ограниченото навлизане на пазара на тези технологии и следователно ограничения им потенциал за намаляване на емисиите на парникови газове за целия жизнен цикъл на горивата и енергията до 2020 г.

Ограничения на биогоривните смеси

Директивата относно качеството на горивата има двойно отражение върху смесването с биогорива. От една страна, целта за намаляване на емисиите на парникови газове от горива с 6 % осигурява стимул за използване на повече нисковъглеродни горива в транспортния сектор, като например биогорива. От друга страна, в спецификациите на горивата, установени в Директивата, се определят максимални нива на съдържание на биогорива в бензина и дизела⁹ при горивата, предлагани на свободния пазар, за да бъдат тези горива съвместими с двигателите и системите за последваща обработка на превозните средства, които се експлоатират на територията на ЕС.

В проучване за Комисията¹⁰ беше оценена осъществимостта на едно хипотетично увеличение на сегашните нива на смесване с биогорива и икономическите и екологичните последици от него, включително въздействието му върху сектора на горивата и автомобилните паркове. В него беше заключено, че настоящите гранични стойности относно смесването все още позволяват увеличаване на потреблението на

9 Максималното съдържание на етанол в бензина е 10 %. Налице са допълнителни ограничения за други кислородосъдържащи съединения, като например етери. Максималното съдържание на метилов естер на мастна киселина (МЕМК) в дизеловото гориво е ограничено основно до 7 %.

10 *Impact of higher levels of bio components in transport fuels in the context of the Fuel Quality Directive (Въздействието на по-високите нива на биокомпоненти в транспортните горива в контекста на Директивата относно качеството на горивата).*, ICF International, 2015 г.

биогорива. Основните горива, продавани понастоящем на пазара в ЕС, са дизел с до 7 % съдържание на МЕМК¹¹ (В7) и бензин с до 5 % съдържание на етанол (Е5)¹². Потреблението на биогорива може да се увеличи допълнително, като се увеличи нивото на смесване до позволените гранични стойности, и по специално чрез въвеждането на Е10 във всички държави членки. Освен това могат да се използват и заместващи (drop-in) горива, като например хидрогенирани растителни масла, за които не се прилагат ограничения.

Оценката на Директивата относно качеството на горивата също така показва, че не са налице данни, че ограниченията относно смесването представляват пречка за постигането на целта за 10 % енергия от възобновяеми източници в транспорта. Това е така, тъй като са налични и други освен горепосочените средства, които спомагат за постигане на целта, като например двойно отчитаните биогорива от нови поколения и електроенергията от възобновяеми енергийни източници¹³. Оценката не обхваща потенциалното въздействие на ограниченията относно смесването върху изпълнението на предложеното задължение за включване от Директивата за енергията от възобновяеми източници за периода след 2020 г., когато ограниченията на смесването с етанол може да са от значение.

Очаква се ограничен дял от автомобилния парк, който обаче все пак обхваща значителен брой превозни средства, при които не съществува възможност за използване смеси с по-високо съдържание на биогорива, да продължи да се използва през 2020 г. и след това¹⁴. Съгласно Директивата за инфраструктура за алтернативни горива¹⁵, от 18 ноември 2016 г. нататък потребителите трябва да бъдат осведомявани за съвместимостта на горивата с превозните средства, за да могат да избягват несъвместими горива. В тази връзка през октомври 2016 г. Европейският комитет по стандартизация (CEN) прие стандарт EN 16942 „Горива. Идентифициране на съвместимост с превозното средство. Графично представяне на информация за потребители“. Този стандарт ще осигури информация за потребителите относно съвместимостта на наличните горива в бензиностанциите с превозните средства. Понастоящем CEN също така извършва научноизследователска работа от името на Комисията¹⁶, свързана с различни биогоривни смеси и по-специално Е20/25. Някои производители на превозни средства твърдят, че двигателите им вече могат да работят със смес Е20 или Е25. Резултатите от договора с CEN се очакват през 2019 г.

Въвеждането на смеси с по-високо съдържание на биогорива, по-специално биоетанол и МЕМК, в някои случаи може също така да има технически последици и да доведе до

11 Метил естер на мастна киселина.

12 До 2015 г. бензинът с максимално обемно съдържание на етанол от 10 % (Е10) е бил въведен в шест държави членки (България, Финландия, Франция, Германия, Литва и Словения), докато бензинът Е5 продължи да преобладава на пазара дори в повечето държави членки, в които беше наличен Е10.

13 SWD(2017) 178 и SWD(2017) 179.

14 Очаква се между 1,3 % и 6,8 % от лекотоварните превозни средства — приблизително 1,6 до 9 милиона превозни средства, да не бъдат съвместими с Е10 през 2020 г. Освен това смесице с по-високо съдържание на МЕМК (например В10 и В30) могат да причинят технически неизправности като разреждане на маслото, особено при ниски температури на околната среда.

15 Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, ОВ L 307/1 28.10.2014 г.

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

свързани разходи по отношение на инфраструктурата за разпределяне на горива (например бензиностанции, тръбопроводи, резервоари за съхранение, помпи) и логистиката във веригата за доставки на гориво. Тези ефекти не са специфични за биогоривата и биха възникнали също и в резултат от потреблението на други алтернативни горива, освен ако не са заместващи горива, като например хидрогенираните растителни масла. Трябва да се вземат предвид някои увеличения на цените на помпите¹⁷ и въпроси, свързани със съвместимостта при по-стари автомобили, особено в случаи, при които няма да е налице „степен на защита“.

Моделираните в проучването¹⁰ хипотетични сценарии с по-високи гранични стойности относно смесването с биогорива за основните горива на пазара показват, че няма да са налице значителни отрицателни ефекти върху емисиите на замърсители при автомобилите или рафинериите и ще е налице положителен, но сравнително слаб ефект на намаляване на емисиите на ПГ, ако се вземат предвид всички въздействия върху емисиите през жизнения цикъл, включително ILUC. По-значителен положителен ефект върху емисиите на парникови газове би бил възможен чрез по-широката употреба на биогорива от ново поколение, например от отпадъци и остатъци.

Последният мониторингов доклад¹⁸ относно качеството на горивата в ЕС за 2014 г. и за 2015 г. показва като цяло съответствие със спецификациите за бензин и дизел в Директивата относно качеството на горивата, като е констатиран много малък брой отклонения от съответните разпоредби. Комисията не е уведомена за отрицателни последици по отношение на емисиите на превозните средства или работата на двигателите. Това предполага, че засега тенденцията към по-голямо разнообразие на смеси с биогорива се вписва в рамките на настоящите спецификации на горивата.

С оглед на това към момента изглежда, че не е налице необходимост от промяна на спецификациите на основните горива на пазара по отношение на максималните нива на смесване с биогорива в ЕС. Комисията следва да преразгледа този въпрос с оглед на развитието на стандартите на CEN за смеси с по-високо съдържание на биогорива и нуждата да се гарантира дългосрочна декарбонизация на транспорта.

Връзки със стандартите за емисии на CO₂

Декарбонизацията на автомобилния транспорт се насърчава чрез политиката за намаляване на емисиите на CO₂ от пътни превозни средства. В регламенти (ЕО) № 443/2009¹⁹ и (ЕС) № 510/2011²⁰ се поставят цели за CO₂ съответно за нови леки пътнически автомобили и нови леки търговски превозни средства. Производителите на превозни средства трябва да намалят емисиите им на CO₂, за да бъдат постигнати

17 В зависимост от различните предположения относно базисните цени на петрола анализирания сценарии относно повишените нива на потребление на биогорива предполагат увеличения на цените на помпите в рамките на 1 до 2,3 евроцента на литър през 2020 г. и от 2 до 7,5 евроцента за литър през 2030 г.

18 COM(2017) 49 final.

19 Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства, ОВ L 140, 5.6.2009 г.

20 Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства, ОВ L 145, 31.5.2011 г.

средните цели за всички автомобилни паркове от 95 g CO₂/km за нови леки пътнически автомобили до 2021 г. и от 147 g CO₂/km за нови леки търговски превозни средства до 2020 г.

В доклад от 2015 г.²¹, в който се оценяват тези регламенти, се достига до заключението, че те са били ефективни за намаляване на емисиите на CO₂ от новите леки пътнически автомобили и леките търговски превозни средства. Освен това те са довели до нетни икономически ползи и продължават да бъдат подходящи, ефективни и съгласувани и да генерират европейска добавена стойност. Макар и да бяха установени някои слабости, по-специално относно процедурите за изпитване, не бяха изразени опасения във връзка с горивата.

Понастоящем Комисията изготвя бъдещи стандарти за емисии от тежкотоварни превозни средства и е провела обществена консултация относно законодателството за мониторинга и докладването на данни относно разхода на гориво и емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства.

По принцип горивата с по-добро качество могат да повлияят положително върху емисиите на отработени газове от пътни превозни средства. Възможно е да се насърчи дизайнът на двигатели, при които се използва бензин с повишено октаново число, определено по изследователския метод (RON), за да се позволи по-висок коефициент на компресия, който да доведе до понижаване на разхода на гориво и емисиите на CO₂. По-високо октаново число, определено по изследователския метод (например RON 100), обаче би увеличило пречистваните емисии (с 1 Mt CO₂ общо) и производствените разходи (с 1 до 2 % от стойността на продукта)²². Горива с по-високо от минималния праг октаново число RON вече са налични на пазара. Тези горива нямат предимства за двигатели, които не са специално пригодени за тях.

Тъй като настоящите спецификации на горивата вече позволяват продажбата на бензин с повишено октаново число RON, в това отношение понастоящем изглежда не е налице необходимост от изменението им.

3. Качество на горивата и свързани екологични въпроси

Една от целите на Директивата относно качеството на горивата е да се намали атмосферното замърсяване, причинено от превозни средства. Чрез включените в нея спецификации на горивата се контролират първичните замърсители на въздуха (като например олово, серни оксиди, азотни оксиди, неизгорели въглеводороди, прахови частици, въглероден оксид и бензени) и други токсични емисии, които допринасят за образуването на вторични замърсители (като озон) и които се отделят чрез отработените газове и изпаренията от моторни превозни средства и извънпътна подвижна техника.

За периода 1995—2013 г. емисиите на SO_x в транспорта са намалели с -98 %, емисиите на олово са намалели с -95 %, емисиите на NO_x са намалели с -51 %, емисиите на ФПЧ10 са намалели с -42 %, а емисиите на многопръстенен ароматен въглеводород са

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

22 *Oil refining in the EU in 2020, with perspectives to 2030 (Рафиниране на нефт в ЕС през 2020 г. с перспективи до 2030 г.) доклад 1/13R от CONCAWE, април 2013 г.*

намалели с -62 %.

Екологични спецификации за горива за извънпътна подвижна техника

Екологичните спецификации за дизелови горива, които се използват в пътни превозни средства, не се прилагат изцяло за газьола, използван в извънпътната подвижна техника²³. Възможността за по-нататъшно разширяване на тези изисквания към горивата за извънпътна подвижна техника и свързаните с това последици беше анализирана за Комисията²⁴. В анализа беше заключено, че такова разширяване няма вероятност да окаже значително въздействие върху повечето държави членки. Възможно е да са налице някои ограничени ползи по отношение на замърсяването на въздуха. Производителите на извънпътна подвижна техника също ще извлекат ограничени ползи, по-специално ще намалее изискванията за поддръжка и разходите за разработване на двигатели в резултат на съвместно разработване с двигатели за тежкотоварни автомобили. Общото въздействие върху европейските рафинерии се очаква да бъде относително малко. Не бяха установени нерешени въпроси, които понастоящем биха изисквали привеждане в съответствие на изискванията за газьола за извънпътна подвижна техника с тези за дизелово гориво.

Добавки към горивото

Добавките към горивото са вещества, които се добавят целенасочено към горивото, за да подобрят условията на работа на двигателите. Добавките към горивото, които действат като почистващи препарати, предотвратяват натрупването на вътрешни отлагания и по този начин могат да спомогнат за намаляване на потреблението на гориво, емисиите и нуждите от поддръжка. Добавките за контрол на отлаганията се използват в около 75 % от автомобилните горива, които се продават в ЕС. Те се обработват като част от горивото в затворени системи и се изгарят напълно преди да навлязат в околната среда.

Комисията констатира преди време, че понастоящем не съществува задоволителен начин за изпитване на проби от горива относно техните почистващи свойства, и застъпи становището, че доставчиците на горива и превозни средства следва да са отговорни за информиране на клиентите за ползите от почистващите препарати и тяхната употреба²⁵. Почистващите препарати също така осигуряват начин за търговците на горива да се отличат от конкурентите си и да рекламират този факт сред потребителите.

Европейските стандарти за качество на горивата (EN228 за бензин и EN590 за автомобилно дизелово гориво) позволяват използването на добавки към горивото с цел подобряване на експлоатационните качества. Комисията счита, че настоящата практика за доброволно определяне на стандарти е довела до подходящо ниво на употреба на

-
- 23 Границата от 10 ppm за съдържанието на сяра вече се прилага както за газьола за извънпътна подвижна техника, така и за дизеловото гориво.
- 24 Подкрепа от АМЕС Environment & Infrastructure UK Limited и Лабораторията по приложна термодинамика, Аристотелов университет, Гърция, за изготвяне на доклад съгласно член 9, параграф 1, буква в) и буква й) от Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива.
- 25 COM(2007) 18 final.

почистващи препарати и до съответните ползи. Не са необходими по-нататъшни действия в това отношение.

Метални добавки

Има вероятност металните добавки в горивата да водят до повече проблеми, тъй като металните им компоненти не се разграждат по време на употреба на горивото и в крайна сметка навлизат в околната среда. Това е основанието за забраната за употреба на олово и за ограниченията относно ММТ²⁶, установени в Директивата относно качеството на горивата.

Комисията разработи методика за изпитване, за да оцени рисковете за здравето и за околната среда, свързани с употребата на метални добавки към горивата²⁷. В доклада се посочва, че присъщата реактивност, токсичност и способност на тези добавки да се натрупват в живите организми могат да окажат въздействие върху хората и околната среда. Това потенциално въздействие се повлиява от няколко фактора: вида на металната добавка, нивото на концентрация, нивото и продължителността на експозицията и начините на експозиция.

Правните изисквания за мониторинг и измерване на качеството на горивата от държавите членки по отношение на металните добавки в горивата са ограничени до олово и ММТ. Комисията не разполага със сведения за използването на други метални добавки в горивата, продавани чрез мрежата за разпределяне на горива. Макар да са налични доклади, че в миналото са били използвани други метални добавки (церий и фероцен) в някои от затворените транспортни паркове, не съществува информация, която да показва, че тези добавки все още се използват.

Компоненти, регламентирани съгласно екологичното законодателство

Комисията трябва да докладва за компонентите, използвани в бензина и дизела, като се взема предвид екологичното законодателство на Общността, включително целите на Рамковата директива за водите²⁸. Правните изисквания към държавите членки за мониторинг и измерване на качеството на горивата обаче са ограничени само до регламентираните параметри²⁹. Секторът на горивата счита, че цялостният състав на горивата представлява защитена информация.

В Рамковата директива за водите се установяват стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители във водните обекти, които включват някои вещества, регламентирани съгласно Директивата относно качеството на горивата (например полициклични ароматни въглеводороди и бензени). Акцентът при мониторинга и докладването съгласно Рамковата директива за водите не е върху горивните компоненти, но най-новият доклад относно прилагането на Рамковата директива за водите³⁰ е от значение по отношение на регламентираните химични

26 Метилциклопентадиенил манган трикарбонил.

27 COM(2013) 456 final.

28 Директива 2000/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамка за действията на Общността в областта на политиката за водите, ОВ L 327, 22.12.2000 г.

29 Приложения I и II, както и стандартите на CEN EN 590 за дизелово гориво и EN 228 за бензин.

30 COM(2015) 120 final.

вещества. Той показва, че информацията относно химичното състояние на повърхностните води, предоставена от държавите членки в планове за управление на речните басейни, не е достатъчно ясна. Не се наблюдават всички приоритетни вещества, а броят на водните обекти, които са предмет на мониторинг, е ограничен.

От наличната информация не може да се посочи количеството горивни компоненти, разглеждани съгласно Рамковата директива за водите. Поради това понастоящем няма необходимост от изменение на спецификациите на горивата в това отношение.

Налягане на парите

Директивата относно качеството на горивата спомага за намаляване на емисиите на летливи органични съединения и по този начин допълва Директивата относно ограничаването на емисиите на летливи органични съединения (ЛОС) и Директивата относно Етап II на улавянето на бензиновите пари при зареждането на моторни превозни средства на бензиностанции³¹. Съответните параметри за качеството на горивото в това отношение включват съдържанието на бензен и кислородосъдържащи съединения, и по-специално налягането на бензиновите пари. Максимално допустимото налягане на парите е определено на ниво от 60 kPa за бензин за летни условия с цел намаляване на емисиите на неметанолови летливи органични съединения (НМЛОС) от пътните превозни средства. Дерогации от тази стойност могат да бъдат предоставени в случаи на смесване с биоетанол и ниска температура на околната среда.

В доклад за Комисията³² бяха оценени разходите и ползите, както и въздействието на по-нататъшно намаляване на това максимално допустимо налягане на парите. В него се посочва, че това ще доведе до по-малко емисии от изпаряване, особено от по-стари автомобили. От друга страна, ще са налице технически, търговски, екологични и оперативни последици за сектора на горивата, което ще доведе до увеличаване на капиталовите и оперативните разходи. Те биха включвали по-висока енергийна интензивност на рафинериите и необходимостта от реструктуриране или замяна на съществуващи съоръжения. Този анализ показва, че свързаните разходи³³ са много високи в сравнение с очакваните екологични и финансови ползи.

4. Заключение

Настоящият доклад допълва констатациите от доклада за оценка на Директивата относно качеството на горивата³⁴. В съответствие с констатациите от доклада за оценка, горепосочените налични данни относно елементите, изброени в член 9,

31 Директиви 1994/63/ЕО и 2009/126/ЕО.

32 Подкрепа от АМЕС Environment & Infrastructure UK Limited и Лабораторията по приложна термодинамика, Аристотелов университет, Гърция, за изготвяне на доклад съгласно член 9, параграф 1, буква в) и буква й) от Директива 98/70/ЕО и относно качеството на бензиновите и дизеловите горива.

33 При различни сценарии за намаляване на налягането на парите с 10 kPa цената за единица маса намаление на НМЛОС се изчислява на 22 до 175 EUR на килограм в зависимост от състава на горивото и разглеждания сценарий. От друга страна, прогнозните финансови ползи от намаляването на емисиите на НМЛОС изглеждат доста ниски, от 0,95 до 2,8 EUR за килограм намаление на НМЛОС.

34 SWD(2017) 178 и SWD(2017) 179.

показват, че понастоящем не съществува необходимост от законодателни изменения на Директивата относно качеството на горивата.

Комисията ще продължи да наблюдава съвместимостта с екологичните спецификации за горивата, установени в Директивата относно качеството на горивата, както и нейното въздействие върху опазването на околната среда и здравето на хората и върху вътрешния пазар за транспортни горива, превозни средства и извънпътна подвижна техника. Комисията също така ще наблюдава транспонирането на разпоредбите, свързани с целта от Директивата относно качеството на горивата за намаляване на емисиите на парникови газове, което трябва да бъде направено през април 2017 г.