



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 17.10.2007
COM(2007) 617 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

**Качество на бензиновите и дизеловите горива, използвани за автомобилен транспорт в Европейския Съюз:
Четвърти годишен доклад
(за отчетната 2005 г.)**

1. ОБОБЩЕНИЕ

Директива 98/70/ЕО¹ определя пределнодопустимите стойности, установени по здравни и екологични съображения, за характеристиките на горивата, предназначени за използване в автомобилни двигатели с принудително запалване или със самовъзпламеняване на горивото чрез сгъстяване. Качеството на горивата е от съществено значение за околната среда, защото то има влияние върху емисиите на замърсители от двигателя и, в крайна сметка, върху чистотата на въздуха. Също така, то влияе и върху степента на трудност и разходите, с които производителите могат да постигнат спазване на желаните пределнодопустими норми за емисии на замърсители и на парникови газове. В Директива 2003/17/ЕО², изменяща Директива 98/70/ЕО, са установени изисквания за още по-голямо намаление на съдържанието на сяра в бензиновите и дизеловите горива.

Неспазването на горивните спецификации може да доведе до увеличение на емисиите (например, наличието на превишено съдържание на кислородосъдържащи съединения увеличава емисиите на азотни окиси) и е възможно да предизвика повреда в двигателя и в системите за обработка на изходящите газове (например, превишеното съдържание на сяра поврежда каталитичните преобразуватели), което води до увеличени емисии на замърсители в атмосферата. С оглед да се осигури спазване на стандартите за качество на горивата, които са задължителни по горепосочената директива, държавите-членки следва да въведат системи за мониторинг на качествените характеристики на разглежданите видове горива.

Съгласно член 8 на Директива 98/70/ЕО, от Комисията се изисква да публикува годишен доклад за качествените характеристики на горивата в държавите-членки. В настоящия Четвърти доклад на Комисията са обобщени подадените от държавите-членки данни за качествените характеристики на бензиновите и дизеловите горива, както и за продадените количества през 2005 г. Национални доклади за 2005 г. подадоха всички държави-членки, с изключение на Франция.

Мониторингът на качествените характеристики на горивата през 2005 г. показва, че общо взето се спазват залегналите в Директива 98/70/ЕО спецификации за бензиновите и дизеловите горива, като установените превишения на нормите отново бяха малко на брой. За бензиновите горива основните показатели, за които бяха установени превишения, са октановото число, определено по изследователския метод (RON)³, налягането на парите при летни условия⁴ и дестилационните характеристики при

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

² Директива 2003/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 3 март 2003 г. за изменение на Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива, ОВ, L 76, 22.3.2003 г., стр. 10.

³ Октановото число, установено по изследователския метод (RON) е количествен показател за максималната степен на сгъстяване, при която бензинът може да се използва в двигател, без да се получи самовъзпламеняване в двигателя. Самовъзпламеняването води до преразход на гориво и до увеличение на емисиите на летливи органични вещества и въглероден окис.

⁴ Налягането на наситените пари е показател за способността на горивото да се изпарява. Въведени са нормативи за този показател при летни условия, тъй като високите температури през този сезон могат да предизвикат увеличение на емисиите на летливи органични вещества,

100/150 °C⁵. За дизеловите горива основните показатели, за които бяха установени превишения, са съдържанието на сяра, температурата на 95%-но дестилиране, цетановото число и плътността.

Въпреки, че редица държави-членки докладваха за наличието на проби, несъответстващи на изискванията, по принцип пробите с показатели над допустимите стойности (с отчитане и на съответния интервал на допустими отклонения на измерителните методи) са много по-малко на брой в сравнение с предходните години. Все пак, следва да се отбележи, че редица държави-членки от ЕС-10 (десетте нови членки на ЕС от 2005 г.) докладваха за наличието на значителен брой проби с превишение на допустимите стойности. Също така, Белгия докладва за по-висок дял на тези проби (около 3,5%) в сравнение с други държави-членки, но има подобрение на своята степен на съответствие спрямо предходните години.

Съдържанието на сяра в дизеловите горива се оказва специален проблем през 2005 г. (главно за държавите-членки от ЕС-10), поради новата задължителна норма за ниво под 50 ppm (милионни части), действаща от началото на 2005 г. Редица държави-членки от ЕС-10 имаха проблеми в началото на разглежданата година, във връзка с продажби на гориво с по-високо съдържание на сяра и, както изглежда, броят на пробите от дизелово гориво и газбол с превишено съдържание на сяра бе по-голям в сравнение с предходни години.

Комисията няма информация за някакви отрицателни последици от тези превишения върху емисиите или върху работата на двигателите, но все пак продължава да настоява пред държавите-членки да предприемат действия за осигуряване на пълно съответствие. Повечето от тях вече правят това, като подробности за действията на държавите-членки по отношение на несъответствието с това изискване са представени в главите за отделните страни на подробния доклад за 2005 г.⁶ Комисията ще продължи да наблюдава изпълнението на изискванията за качество на горивата, формулирани в Директивата, и си поставя за цел да подобри своя анализ на информацията, подавана от отчетната 2006 г. нататък.

От гледна точка на намаляването на замърсяването на въздуха и въвеждането на нови технологии в двигателите, важно е да се отбележи, че в рамките на ЕС-15, през периода от 2001 г. до 2005 г. нарасна значително дялът на горивата със съдържание на сяра под 10 ppm и под 50 ppm, От 2005 г. стана задължително за всички бензинови и дизелови горива да са със съдържание на сяра под 50 ppm, както и да започне въвеждането на горива с такова съдържание под 10 ppm във всички държави-членки. Средната стойност на съдържанието на сяра през 2005 г. е значително по-ниска в сравнение със съответната стойност за 2004 г., както е показано в Таблица 1:

които способстват за образуване на озон в близост до земната повърхност. Превишението на този показател води до увеличени емисии на летливи органични вещества.

⁵ Дестилационните характеристики показват каква част от горивото се изпарява, съответно при 100 °C и при 150 °C. Те ограничават видовете леки компоненти, които могат да бъдат смесвани с бензина. Превишението на този показател може да доведе до образуване на газови възглавници и проблеми при подаването на горивото.

⁶ Виж http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/fqm_summary_2005.pdf

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

Гориво/Година	Средно съдържание на сяра, ppm					ЕС-15	ЕС-10
	2001	2002	2003*	2004*	2005*	2005*	2005
<i>Бензинови горива</i>	68	51	37	38	19	19	23
<i>Дизелови горива</i>	223	169	125	113	25	24	37

За 2004 г. са включени данни и от страните от ЕС-10. *Не са включени данни за Франция, която не е докладвала в периода от 2003 г. до 2005 г.

Националните системи за мониторинг на качеството на горивата все още имат значителни различия помежду си; но, в резултат от изискванията на Директивата, може да се очаква да бъде постиганата по-голяма еднородност, както и подобряване на качеството на докладването.

2. ВЪВЕДЕНИЕ

Спецификациите за бензинови и дизелови горива, продавани в Европейския Съюз, са посочени в приложенията към Директива 98/70/ЕО и, считано от 1 януари 2005 г., в сила е само един набор от горивни спецификации. Директивата, също така, съдържа изискване към държавите-членки да докладват обобщени данни за качеството на горивата, продавани на съответните им територии. От 2004 г. насам, от държавите-членки се изисква докладването за проведения от тях мониторинг да е в съответствие с Европейския стандарт EN 14274⁷, или в съответствие с други системи с равностойна достоверност. Съгласно член 8 от Директива 98/70/ЕО, съответно изменен с член 1, параграф 5 от Директива 2003/17/ЕО, от Комисията се изисква да разпространява резултатите от докладите на държавите-членки относно качеството на горивата. В изпълнение на това изискване, в настоящия Четвърти доклад на Комисията са обобщени качествените показатели на бензиновите и дизеловите горива, както и продадените количества в Общността през 2005 г. Докладите от предходните години могат да бъдат намерени на интернет страниците на Комисията⁸.

3. НАЦИОНАЛНИ СИСТЕМИ ЗА МОНИТОРИНГ

Използвани са няколко различни вида подход за въвеждането на системи за мониторинг на качеството на горивата (СМКГ) в различни части на Европейския Съюз. Те варират от подходите, основаващи се на Европейския стандарт EN 14274, с вземане на проби от множество бензиностанции, до разни национални системи. Например, системите в Швеция и Обединеното Кралство включват вземане на проби и анализ на всички партии горива от нефтепреработвателните заводи и от внос като задължително изискване преди разпространяването на тези партии в съответната страна. Също така,

⁷ EN 14274:2003 – Автомобилни горива – Оценка на качеството на бензиновите и дизеловите горива – Система за мониторинг на качеството на горивата (СМКГ)).

⁸ http://europa.eu.int/comm/environment/air/fuel_quality_monitoring.htm

вземат се проби на случаен принцип и от разпространителската мрежа, през цялата година. От друга страна, действащите системи в редица държави-членки са първоначално замислени за други цели, което обяснява наличието на разнообразна практика по отношение на обхвата и приложението на тези системи в различни части на ЕС. Очакваше се постигане на по-голяма степен на еднородност от 2004 г. насам, във връзка с изискванията на изменената Директива към *държавите-членки, да „установят система за мониторинг на качеството на горивото, в съответствие с изискванията на съответния европейски стандарт“* (EN 14274 и EN 14275⁹) от 1 януари 2004 г. От 2001 г. насам бяха въведени значителни промени в системите за мониторинг. От държавите в ЕС-15, 6 вече са пренастроили своите системи за мониторинг в съответствие с EN 14274, като за ЕС-10 тази бройка е също 6 държави. Португалия е започнала и все още е в процес на пренастройване на своята система в съответствие с EN 14274. Директивата позволява използването и на алтернативни системи за мониторинг, стига техните резултати да имат равностойна степен на достоверност. Засега само Кипър, Дания и Малта са предоставили информация, обосноваваща използването на техните национални системи, свързани с по-малък брой вземания на проби. Обединеното кралство също предостави информация за статистическата достоверност на своята система. Количествата взети проби в различните държави от ЕС през 2005 г. са обобщени на Фигура 2.

4. ДОКЛАДВАНЕ ЗА 2005 Г.

4.1 Качествени характеристики и количества на горивата

Въпреки наличието на голямо разнообразие на бензинови горива – по отношение на стойностите на октановото число и съдържанието на сяра, в различните части на ЕС през 2005 г., по-голямата част от продаденото гориво е било с октаново число RON95 (84% от всички продажби, 66% от които са били нискосернисти бензини и 34% - свръхнискосернисти¹⁰), като за подробни данни за отделните държави-членки вижте Фигура 1 и таблицата в приложението (няма подадени от Франция данни относно мониторинга на качеството на горивата през периода 2003 г. – 2005 г.). От всички продадени бензинови горива, 61% са били нискосернисти (<50 ppm) и 39% са били свръхнискосернисти (<10 ppm). Що се отнася до всички продадени дизелови горива, съответните дялове са били 67% и 33%. В сравнение с 2001 г., количествата на горивата със съдържание на сяра под 50 ppm и под 10 ppm са се увеличили значително, тъй като през 2001 г. те са представлявали 20% от всички продажби на бензинови и дизелови горива в ЕС, а понастоящем такива са практически всички продадени бензинови и дизелови горива.

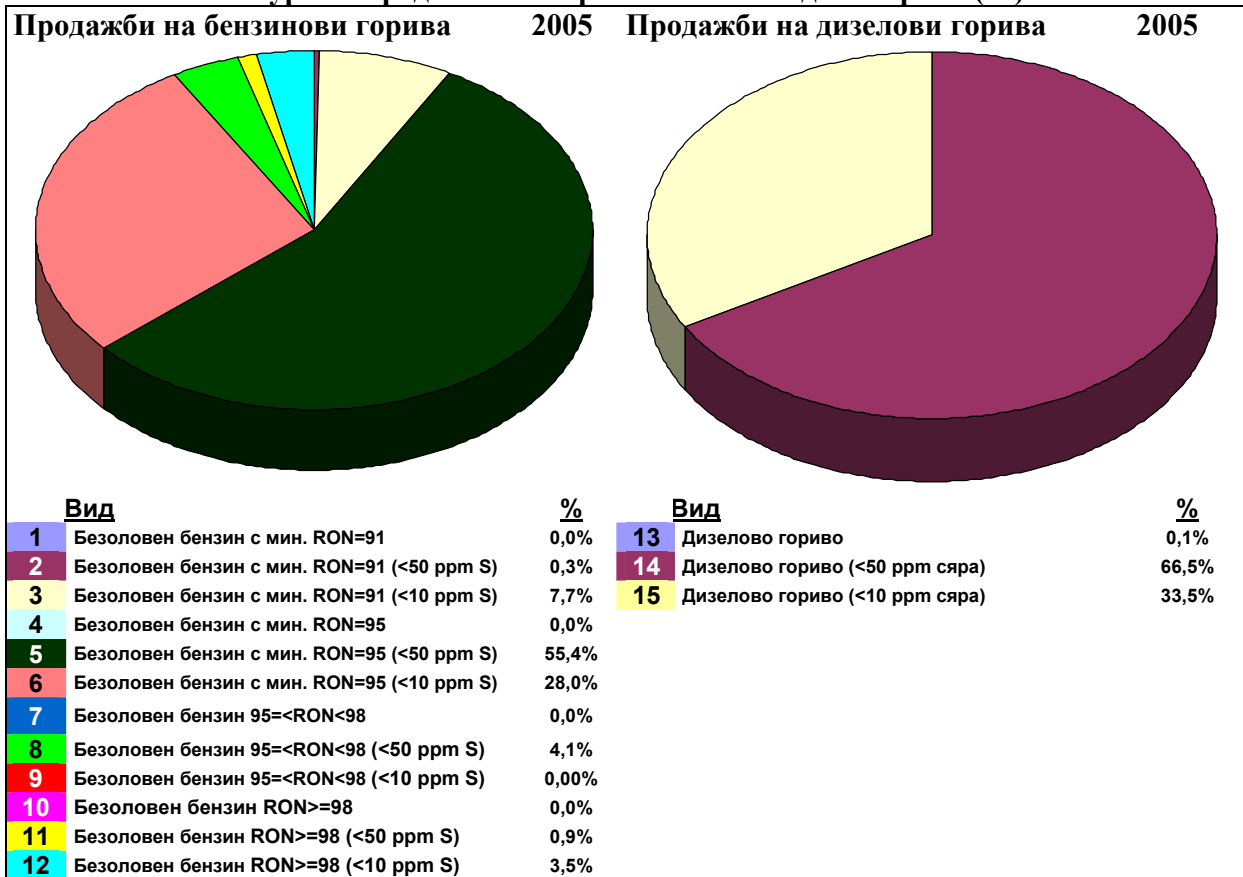
Продажбите в държавите-членки от ЕС-10 представляват съответно 10,5% и 11,3% от общите продажби на бензинови и дизелови горива в ЕС (с лека тенденция за повишение в сравнение с 2004 г.). В сравнение с държавите от ЕС-15, делът на продадените свръхнискосернисти бензини в държавите от ЕС-10 е много по-малък

⁹ EN 14275:2003 - Автомобилни горива – Оценка на качеството на бензиновите и дизеловите горива – Вземане на проби от колонки на бензиностанции и от търговски обекти на разпределители на горива.)

¹⁰ Терминът „нискосернист“ отговаря на съдържание на сяра 50 ppm; терминът „свръхнискосернист“ отговаря на съдържание на сяра 10 ppm;

(15,5%), но за сметка на това, малко по-висок е дялът на продадените свръхнискосернисти дизелови горива (36%).

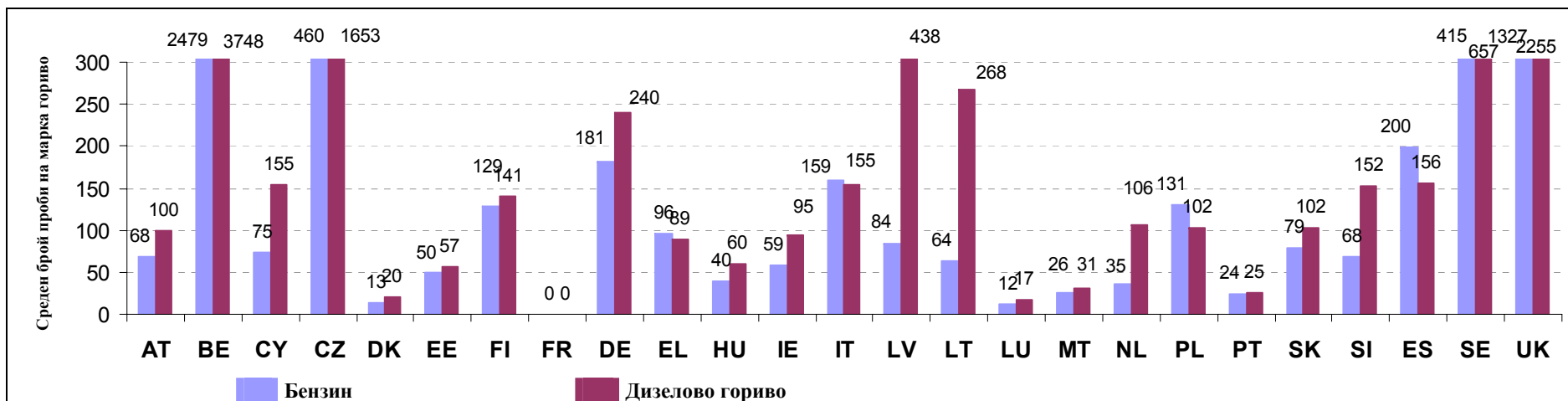
Фигура 1: Продажби на горива в ЕС по видове гориво (%)



Както и през периода 2001 г. – 2004 г., най-големите по количество продажби на горива (от държавите, за които са получени данни) през 2005 г. са осъществени в Германия, Италия, Испания и Обединеното кралство (Фигура 3). В редица държави-членки преобладават продажбите на дизелови горива; при все това, съотношението между бензиновите и дизеловите горива варира в различните държави.

От 2001 г. насам се наблюдава нарастваща еднородност по отношение на броя на марките горива, които се предлагат в различните части на ЕС (Фигура 4). През 2005 г. обикновено са били предлагани 2-3 марки бензинови горива, различаващи се главно по октановото число (категория RON), но в някои случаи се появяват и отделни свръхнискосернисти марки (например в Естония, където има отделна свръхнискосерниста версия на всеки вид бензиново или дизелово гориво). Отделни (отбелязани) национални свръхнискосернисти (<10 ppm) марки гориво са били предлагани през 2005 г. в 10 държави от ЕС-15 (докато в 2001 г. така е било само в 1 държава) и в 4 държави от ЕС-10 (в други държави такова гориво, с по-ниско от пределното съдържание на сяра също е било предлагано, но без това да е отбелязано при продажбата).

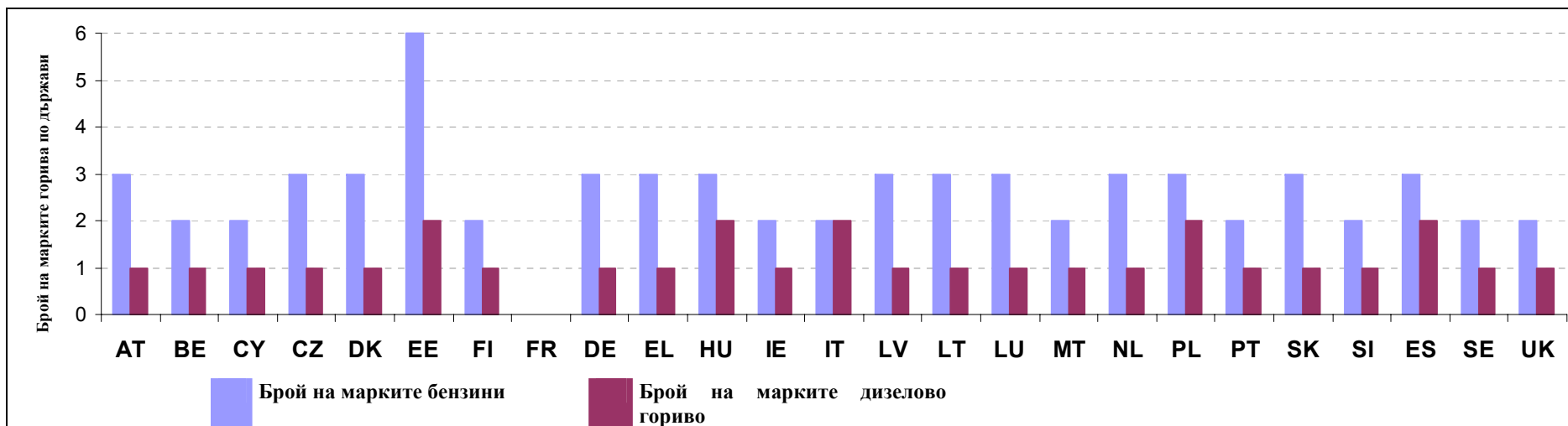
Фигура 2: Брой на пробите, взети за нуждите на мониторинга на качеството на горивата в държавите-членки на ЕС през 2005 г. (среден брой проби от марка гориво)



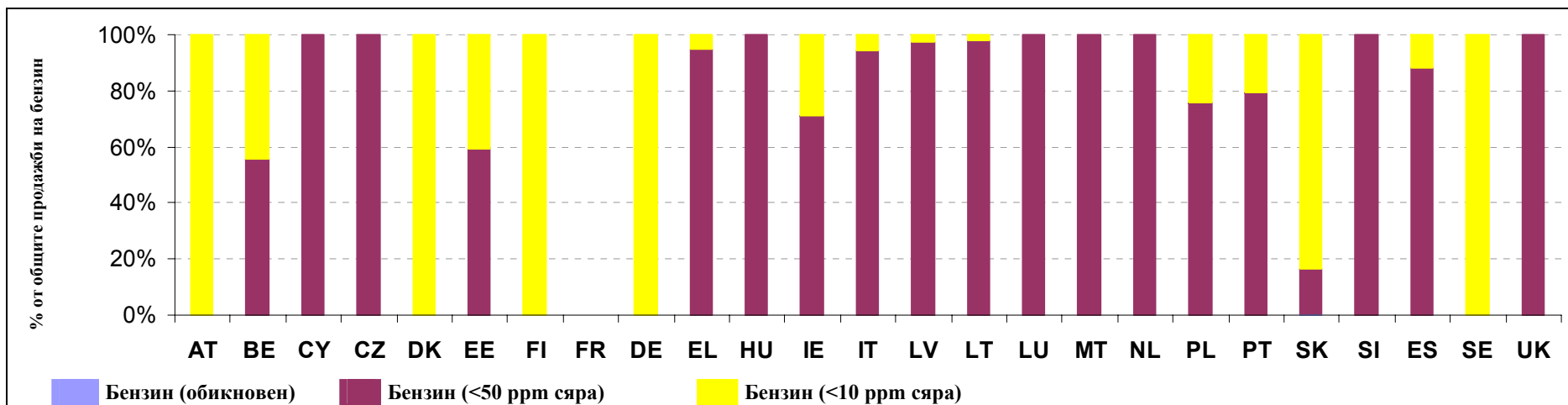
Фигура 3: Количества продадени горива по видове гориво в държавите-членки на ЕС (милиони литри)*



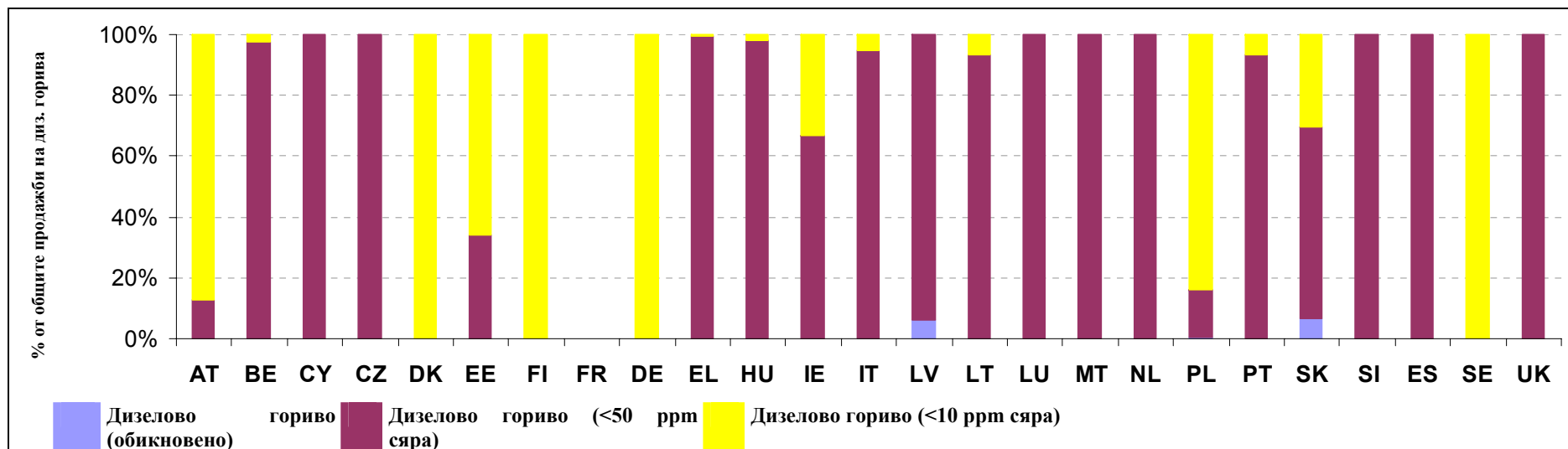
Фигура 4: Брой на марките автомобилни горива, предлагани в рамките на всяка държава-членка на ЕС, по видове гориво



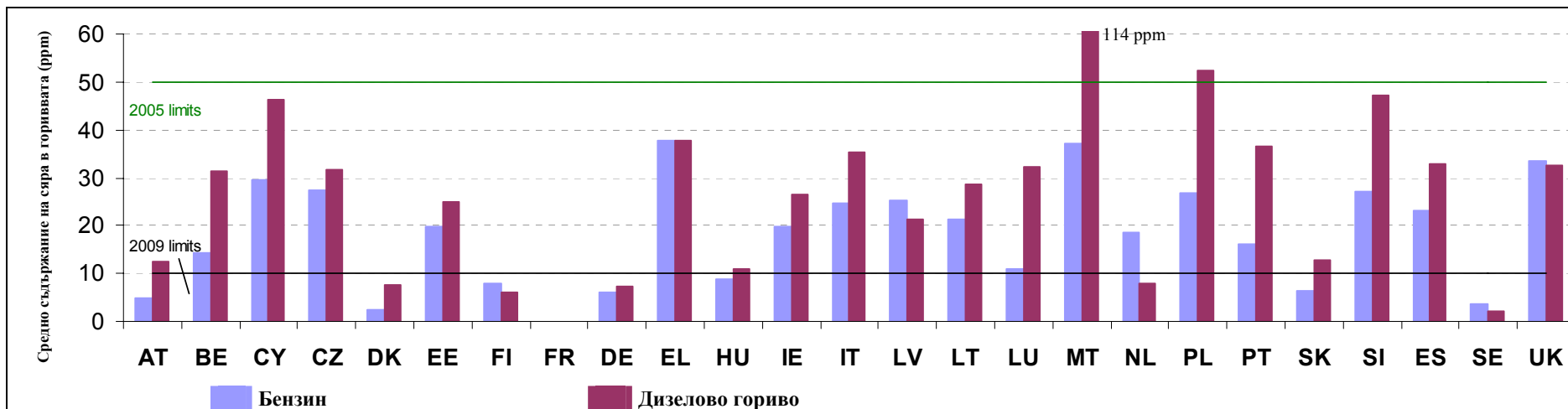
Фигура 5: Продажби на марки бензинови горива с ниско съдържание на сяра в държавите-членки на ЕС (%)



Фигура 6: Продажби на марки дизелови горива с ниско съдържание на сяра в държавите-членки на ЕС (%)



Фигура 7: Средно съдържание на сяра в марките бензинови и дизелови горива в държавите-членки на ЕС (%)



Нискосернисти горива са предлагани през периода 2001 г. – 2004 г. в редица държави-членки на ЕС, въпреки че въвеждането на такива горива започва задължително да се изисква едва от 2005 г. (вижте Фигура 5 и Фигура 6). От 1 януари 2005 г., нискосернистите марки (<50 ppm) стават задължителни, както и въвеждането на свръхнискосернисти (<10 ppm) горива. На редица държави-членки, обаче, все още предстои въвеждането на отделно продавани (и етикетирани) свръхнискосернисти горива. Някои държави-членки не са предоставили достатъчно информация, за да може да се прецени, дали тези горива са разпространени „на подходящо балансирана географска основа“, както това се изисква от горепосочената Директива, а Кипър, Малта и Обединеното кралство въобще не са представили засега такава информация.

Държавите-членки не са задължени да преминат към свръхнискосернисти горива преди 2009 г. При все това, по отношение на бензиновите горива в ЕС-15, четири държави-членки (Австрия, Финландия, Германия и Швеция) вече са преминали, през 2005 г., към свръхнискосернист бензин. Що се отнася до дизеловите горива, три държави-членки (Финландия, Германия и Швеция) са преминали напълно към свръхнискосернисти дизелови горива през 2005 г. (в Германия такова гориво се е предлагало още от 2003 г., а в Швеция практически цялото количество дизелово гориво е свръхнискосернисто още от 1999 г.). От ЕС-10, никоя държава-членка все още не е преминала напълно към свръхнискосернисти автомобилни горива.

При все, че в някои държави-членки, през 2005 г., все още не са се предлагали отделни (или етикетирани) марки свръхнискосернисти горива, в някои от тези държави-членки такива горива, съответстващи на критерия за съдържание на сяра под 10 ppm, са били предлагани в голям брой случаи, например в Белгия, Ирландия и Нидерландия. Това може да се види на Фигура 7, където е представено средното съдържание на сяра в бензиновите и дизеловите горива в отделните държави-членки на ЕС. (Средното съдържание на сяра е изчислено въз основа на докладваното средно съдържане на сяра на количествата гориво, от които са взети проби, съотнесени спрямо продадените количества гориво от съответните марки). Както се вижда от представената по-горе Таблица 1, средното съдържание на сяра в бензиновите и дизеловите горива, продавани в ЕС, намалява, а заедно с Фигура 7 тези данни показват, че един значителен дял от продаденото в предходните години гориво вече е съответствало на пределната стойност за 2005 г. (<50 ppm) на съдържанието на сяра в бензиновите и дизеловите горива.

4.2 Съответствие през 2005 г. с изискванията на Директива 98/70/ЕО

В Таблица 2 са обобщени данните за постигнатата от държавите-членки степен на съответствие с Директива 98/70/ЕО за отчетната 2005 г., по отношение на резултатите от анализа на взетите проби спрямо пределните стойности, както и по отношение на спазване на образеца за докладване и на съдържанието на докладите. Що се отнася до периода 2001 г. – 2004 г., качеството на оценката за съответствие в известни случаи е нарушено от непълнотата на информацията, подадена от някои държави-членки. *Подробна информация по отношение на взетите мерки от държавите-членки за ограничаване на несъответствията е включена, в случаите когато такава е имало в главите за отделните държави на подробния доклад¹¹ за 2005 г.*

¹¹ Вижте http://europa.eu.int/comm/environment/air/fuel_quality_monitoring.htm

Вижда се, че 6 държави-членки са в пълно съответствие с посочените в Директива 98/70/ЕО пределни стойности – за всички проби както на бензинови, така и на дизелови горива (за сравнение, броят на държавите-членки с такова съответствие е бил 5 през 2001 г. за ЕО-15 и 11 през 2004 г. за ЕО-25). С изключение на данните за кислородосъдържащите съединения (каквито не бяха подадени от 7 държави-членки – виж забележки 4 и 5 към таблицата), 21 държави-членки подадоха пълни доклади за характеристиките, посочени като подлежащи на мониторинг в Директивата.

През 2005 г., 17 държави-членки (от които 8 от ЕС-15) докладваха, че поне една от бензиновите проби не е била в съответствие с Директива 98/70/ЕС, като, за сравнение, през 2004 г. броят на такива държави е бил 13 (от които 6 от ЕС-15). В рамките на ЕС-15, през 2002 г. и 2003 г., 9 държави-членки докладваха за поне една несъответстваща проба, а през 2001 г. техният брой бе 10. От тези несъответствия, по-голям повод за безпокойство отново представляваха стойностите на октановото число по изследователския метод (от 38 проби), налягането на парите при летни условия (45 проби) и дестилационните характеристики при 100/150 °С (9 проби).

По отношение на дизеловите горива, 13 държави-членки (от които 4 от ЕС-15) докладваха за поне една проба в несъответствие с Директива 98/70/ЕО. За сравнение, съответният брой е бил 4 през 2001 г., 6 през 2002 г. и 5 през 2003 г. от ЕС-15, както и 8 държави-членки през 2004 г. (от които 2 от ЕС-15). Тук характеристиките, даващи повод за безпокойство, са сярното съдържание (133 проби), температурата на 95%-на дестилация (54 проби), цетановото число (6 проби) и плътността (5 проби).

Въпреки, че всички държави-членки докладваха за несъответстващи проби, в сравнение с предходни години много по-малък бе броят на пробите, надвишаващи пределните стойности (при отчитане на съответните интервали на точност на измерителните методи). Все пак, следва да се отбележи, че редица държави-членки от ЕС-10 (десетте нови членки на ЕС от 2005 г.) докладваха за наличието на значителен брой проби с превишение на допустимите стойности. Също така, Белгия докладва за по-висок дял на тези проби (около 3,5%) в сравнение с други държави-членки, но има подобрение на своята степен на съответствие спрямо предходните години. Съдържанието на сяра в дизеловите горива се оказа особен проблем през 2005 г. (главно за държавите-членки от ЕС-10), поради новата задължителна норма за ниво под 50 ppm от началото на 2005 г. Редица държави-членки от ЕС-10 имаха проблеми в началото на годината, във връзка с продажби на гориво с по-високо съдържание на сяра и, както изглежда, броят на пробите от дизелово гориво и газьол с превишено съдържание на сяра бе по-голям в сравнение с предходни години.

Таблица 2: Обобщени данни за степента на съответствие на държавите-членки с изискванията на Директива 98/70/ЕО, съгласно докладваната информация за 2005 г.

Държава-членка	Несъответствие с пределната стойност ⁽¹⁾ (при 95% доверителен праг) [Несъответстващи проби / Общ брой на пробите]		Непълнота при докладването [Брой на неизмерваните параметри / Общ брой]		Закъснение при докладването (спрямо срока 30/6/2006 г.) ⁽²⁾	Забележки
	Бензинови горива	Дизелови горива	Бензинови горива	Дизелови горива		
Австрия	4 / 205	3 / 100				
Белгия	232 / 4957	232 / 3748	1 / 18		<6 месеца	(3)
Кипър		19 / 155	7 / 18		<1 месец	(4)
Чешка Република	45 / 1381	64 / 1653				
Дания						
Естония	10 / 300	1 / 114			<4 месеца	(7)
Финландия	2 / 257					
Франция					Не са получени данни	
Германия	6 / 543	1 / 240			<3 месеца	
Гърция	1 / 289		6 / 18		<2 месеца	(4)
Унгария	7 / 120					
Ирландия	3 / 118		6 / 18		<2 месеца	(5)
Италия	3 / 318	6 / 309				
Латвия	1 / 251	9 / 438			<1 месец	(8)
Литва	8 / 192	20 / 268				
Люксембург					<6 месеца	
Малта	13 / 51	23 / 31		1 / 5	<5 месеца	(9)
Нидерландия	1 / 106					
Полша	16 / 392	15 / 204				
Португалия			7 / 18			(4) (6)
Словакия	7 / 236	1 / 102				
Словения	22 / 136	25 / 152				
Испания					<1 месец	
Швеция			6 / 18			(4)
Обединеното кралство					<3 месеца	
Брой държави	17	13	6	1	12	

Забележки:

- (1) В случаите, когато докладваните данни са непълни, не е възможно да се потвърди дали пределните стойности са били спазени във всички проби. Когато е невъзможно от подадените данни да се установи какъв е броят на пробите с превишение на пределната стойност, е поставен знакът „ <“, показващ че посоченият брой на пробите с превишение представлява минималната оценка и е възможно реалният брой да е по-голям.
- (2) В Директива 98/70/ЕО е посочено, че държавите-членки следва да подават своите доклади за мониторинга ежегодно, не по-късно от 30 юни.
- (3) Не е докладвано кислородното съдържание.
- (4) Не са докладвани кислородосъдържащите съединения (с изключение на етерите с над 5 въглеродни атома в молекулата). По принцип, обаче, съдържанието на всички съединения от съответния списък е измервано едновременно, с използване на методи за изпитване за кислородосъдържащи съединения. Системата следва да

бъде калибрирана, като се използва калибрираща проба, съдържаща същите кислородосъдържащи съединения, в същите пропорции като изследваната проба. В повечето случаи не е ясно, дали това е било извършвано, като Португалия по-специално е заявила, че не са прибавяни други кислородосъдържащи съединения към горивата. Общият свързан кислород в органичната маса е изчислен въз основа на тегловните процентни дялове на отделните съставки, след тяхното определяне.

- (5) Кислородосъдържащите съединения (с изключение на етерите с над 5 въглеродни атома в молекулата) не са докладвани (вижте забележка 4 за повече подробности).
- (6) Португалия, също така, не е извършвала измервания и на съдържанието на олово тази година.
- (7) Освен посоченото, Естония докладва и за несъответствие на 5 проби от свръхнискосернист бензин и 4 проби от свръхнискосернисто дизелово гориво, които са били с по-високо съдържание на сяра от пределната стойност (10 ppm) за този клас гориво в националните спецификации. Тези проби не са включени в общия брой на пробите с несъответствие, тъй като те попадат в рамките на задължителната пределна стойност (<50ppm) за бензинови и дизелови горива.
- (8) Изглежда, че в Латвия в началото на 2005 г. е било в продажба конвенционално дизелово гориво със съдържание на сяра до 350 ppm, в несъответствие с пределната стойност 50 ppm, която стана задължителна от началото на 2005 г.
- (9) Вместо цетановото число е измерван цетановият индекс.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Качеството на горивата има съществено значение за опазването на околната среда, тъй като то влияе на емисиите на замърсители от двигателите и чистотата на въздуха, а също и на степента на трудност и разходите, с които производителите могат да постигнат спазване на желаните пределно допустими норми за емисии на замърсители и на парникови газове. Мониторингът на качествените характеристики на горивата през 2005 г. показва, че общо взето се спазват залегналите в Директива 98/70/ЕО спецификации за бензиновите и дизеловите горива, като бяха установени съвсем малко на брой превишения на нормите. Комисията няма информация за никакви отрицателни последици от тези превишения върху емисиите или върху работата на двигателите. *Все пак, Комисията остава загрижена поради наличието на такива превишения и ще продължи да наблюдава спазването на качествените изисквания за горивата, посочени в Директивата. За тази цел, от отчетната 2006 г. Комисията възнамерява да извършва по-подробен статистически анализ на докладваните данни.*

Делът на горивата със съдържание на сяра съответно под 10 ppm и под 50 ppm нарастваше през периода от 2001 г. до 2004 г. През 2005 г. този дял нарасна значително, като пределната стойност от 50 ppm съдържание на сяра стана задължителна и се появи изискване за въвеждане на горива със съдържание на сяра под 10 ppm навсякъде в ЕС. Горива с такова свръхниско съдържание на сяра се предлагаха през 2005 г. в повечето държави-членки (като само на Обединеното кралство, Малта и Кипър все още предстои да въведат подобни горива). Но изглежда, че все още има случаи, когато тези марки горива не са специално означени с етикети в някои държави-членки.

Липсата на такова етикетиране би могла да попречи на въвеждането на автомобили с технология, изискваща такива свръхнискосернисти горива, преди задължителното им въвеждане през 2009 г., тъй като без наличието на етикети потребителите нямат възможност да избират такива горива. Това е особено важно за собствениците на автомобили с технология, изискваща използването на свръхнискосернисто гориво, и значително намалява смисъла на наличието на такива горива. В резултат, няма да бъде реализиран пълният възможен потенциал за намаляване на емисиите на CO₂ от сектора

на автомобилния транспорт. Страните, където би могло да бъдат предприети в бъдеще действия за етикетиране на свръхнискосернистите горива са Белгия, Чешката република, Ирландия, Латвия, Люксембург и Словения. Докладването за такова етикетиране би могло да подпомогне автомобилната промишленост да разчита на разполагаемостта на подобни горива, така че да бъде постигнато по-широко разпространение на автомобили, при които се използват пълноценно преимуществата на свръхниското съдържание на сяра, и по този начин да бъде осъществена екологична полза, във връзка с по-малките емисии на замърсители и парникови газове. Като цяло, предоставената от държавите-членки информация за географското разпространение на свръхнискосернистите горива, е много ограничена. Повечето държави-членки просто са отбелязали, че тези горива са широко достъпни, но не са предоставили допълнителна информация, необходима за оценка на тяхното географско разпространение.

Установените на национално равнище системи за мониторинг на качеството на горивата имат значителни различия помежду си и е необходимо допълнително уеднаквяване, за да могат да се получат прозрачни и сравними резултати. Прилагането на Директива 2003/17/ЕО доведе до подобро качество на докладването, тъй като от държавите-членки се изисква да спазват при докладването новия европейски стандарт EN 14274, или системи с равностойна степен на достоверност. В случаите, когато държавите-членки не докладват съгласно посочения в EN 14274 образец, за това е необходимо да бъде направена обосновка.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Количества на продажбите на горива по видове гориво в държавите-членки на ЕС (милиони литри)*

№	Количества, в милиони литри Марка гориво	Австрия	Белгия	Дания	Финландия	Франция	Германия	Гърция	Ирландия	Италия	Люксембург	Нидерландия	Португалия	Испания	Швеция	Обединеното кралство	ЕС-15	ЕС-15
		AU	BE	DK	FI	FR	DE	EL	IE	IT	LU	NL	PT	ES	SE	UK	ЕС-15	% от общото
1	Безоловен бензин с мин. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
2	Безоловен бензин с мин. RON=91 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3	0,0%
3	Безоловен бензин с мин. RON=91 (<10 ppm S)	738	-	525	-	-	8 884	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 147	8,6%
4	Безоловен бензин с мин. RON=95	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
5	Безоловен бензин с мин. RON=95 (<50 ppm S)	-	1 055	-	-	-	-	4 229	1 646	16 461	524	7 089	-	8 066	-	24 082	63 151	53,4%
6	Безоловен бензин с мин. RON=95 (<10 ppm S)	1 986	659	1 951	2 232	-	21 849	-	669	979	-	-	-	5 104	-	35 429	68 510	30,0%
7	Безоловен бензин 95=<RON<98	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
8	Безоловен бензин 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	735	-	-	-	-	1 919	575	-	1 273	4 502	3,8%
9	Безоловен бензин 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	0,0%
10	Безоловен бензин RON>=98	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
11	Безоловен бензин RON>=98 (<50 ppm S)	-	276	-	-	-	-	136	-	-	131	310	-	-	-	-	854	0,7%
12	Безоловен бензин RON>=98 (<10 ppm S)	83	395	16	269	-	992	268	-	-	-	1	495	1 190	384	-	4 094	3,5%
	Бензин (обикновен)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
	Бензин (<50 ppm сяра)	0	1 331	0	0	0	0	5 100	1 646	16 461	659	7 399	1 919	8,641	0	25 355	68 510	58,0%
	Бензин (<10 ppm сяра)	2 807	1 055	2 492	2 501	0	31 725	268	670	979	0	1	495	1 190	5 488	0	49 671	42,0%
	Общо бензинови горива	2 807	2 386	2 492	2 501	0	31 725	5 369	2 315	17 440	659	7 400	2 413	9 831	5 488	25 355	118 181	100,0%
13	Дизелово гориво	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
14	Дизелово гориво (<50 ppm сяра)	976	7 269	-	-	-	-	2 446	1 801	27 081	2 139	9 000	5 476	27 840	-	23 389	107 418	66,9%
15	Дизелово гориво (<10 ppm сяра)	6 535	168	2 782	2 383	-	34 206	9	890	1 467	-	-	403	0	4 270	-	53 113	33,1%
	Общо дизелови горива	7 511	7 437	2 782	2 383	0	34 206	2 455	2 691	28 549	2 139	9 000	5 879	27 840	4 270	23 389	160 530	100,0%

№	Количества, в милиони литри Марка гориво	Кипър	Чешка Република	Естония	Унгария	Латвия	Литва	Малта	Полша	Словакия	Словения	ЕС-10	ЕС-10
		CY	CZ	EE	HU	LV	LT	MT	PL	SK	SI	ЕС-10	% от общото
1	Безоловен бензин с мин. RON=91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
2	Безоловен бензин с мин. RON=91 (<50 ppm S)	-	280	14	-	21	80	-	-	28	-	423	3,0%
3	Безоловен бензин с мин. RON=91 (<10 ppm S)	-	-	5	-	-	-	-	-	73	-	78	0,6%
4	Безоловен бензин с мин. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	9	5	-	14	0,1%
5	Безоловен бензин с мин. RON=95 (<50 ppm S)	355	2 762	176	1 801	350	355	66	4 130	94	-	10 088	72,4%
6	Безоловен бензин с мин. RON=95 (<10 ppm S)	-	-	121	-	-	2	-	912	562	-	1 596	11,5%
7	Безоловен бензин 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
8	Безоловен бензин 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	24	-	-	833	857	6,2%
9	Безоловен бензин 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
10	Безоловен бензин RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0,0%
11	Безоловен бензин RON>=98 (<50 ppm S)	55	27	43	175	36	1	-	-	2	53	393	2,8%
12	Безоловен бензин RON>=98 (<10 ppm S)	-	-	36	4	10	7	-	404	18	-	478	3,4%
	Бензин (обикновен)	0	0	0	0	0	0	9	5	0	14	0,1%	
	Бензин (<50 ppm сяра)	410	3 069	233	1 976	408	436	90	4 130	124	886	11 760	84,4%
	Бензин (<10 ppm сяра)	0	0	162	4	10	9	0	1 316	652	0	2 152	15,5%
	Общо бензинови горива	410	3 069	394	1 980	418	444	90	5 455	781	886	13 927	100,0%
13	Дизелово гориво	-	-	-	-	49	-	-	45	45	-	139	0,7%
14	Дизелово гориво (<50 ppm сяра)	414	5 003	118	2 901	716	888	116	1 273	443	1 010	12 882	63,0%
15	Дизелово гориво (<10 ppm сяра)	-	-	227	59	0	65	-	6 875	215	-	7 441	36,4%
	Общо дизелови горива	414	5 003	345	2 960	765	953	116	8 193	703	1,010	20 461	100,0%

Европейски съюз	Европейски съюз
ЕС	% от общото
0	0,0%
426	0,3%
10,225	7,7%
14	0,0%
73 239	55,4%
37 025	28,0%
0	0,0%
5 359	4,1%
1	0,0%
0	0,0%
1 246	0,9%
4 572	3,5%
14	0,0%
80 270	60,8%
51 823	39,2%
132 108	100,0%
139	0,1%
120 299	66,5%
60 553	33,5%
180 991	100,0%

