

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 01.12.2008
COM(2008) 799 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**Качество на бензиновите и дизеловите горива, използвани за автомобилен
транспорт в Европейския Съюз:
пет годишен отчет;
(за отчетната 2006 г.)**

1. ОБОБЩЕНИЕ

Директива 98/70/ЕО¹ определя пределно допустимите стойности, установени по здравни и екологични съображения, за характеристиките на горивата, предназначени за използване в автомобилни двигатели с принудително запалване или със запалване 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 пределно допустими 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 (NOx) и е възможно да предизвика повреда в двигателя и в системите за обработка на отработили 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 съгласно горепосочената директива, държавите-членки следва да въведат системи за мониторинг на качеството на разглежданите видове горива.

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 пети доклад на Комисията са обобщени подадените от държавите-членки данни за качеството на бензиновите и дизеловите горива, както и за продадените количества през 2006 г. Национални доклади за 2006 г. подадоха всички държави-членки, с изключение на Малта.

Мониторингът на качеството на горивата през 2006 г. показва, че по принцип се спазват залегалите 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/ MON)³, налягането на парите при летни условия⁴ и дестилацията/изпаряването при 100/150 С⁵. За дизеловите горива

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

основните показатели, за които бяха установени превишения, са съдържанието на сяра, точката на 95 % дестилация, 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 по-малко на брой в сравнение с предходните години. Някои от новите държави-членки от ЕС-10, са докладвали преди за значителен брой проби, несъответстващи на допустимите стойности, но през 2006 г. броят на обявените от тях несъответстващите проби драстично е намалял. Белгия докладва за по-висок дял на несъответстващи проби (около 3,5%) в сравнение с други държави-членки през 2005 г. (въпреки подобрението от предходните години), все пак през 2006 г. бяха предоставени недостатъчно данни за оценка на несъответстващите числа.

Съдържанието на сяра в дизеловите горива се оказа специален проблем през предходните години (главно за държавите-членки от ЕС-10), поради новата задължителна норма за ниво под 50 ppm, действаща от началото на 2005 г. Все пак този проблем явно е бил решен през 2006 г.

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 2006 г.⁶ Комисията ще продължи да наблюдава спазването на изискванията за качеството на горивата, посочени в Директивата.

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 2006 г. нарасна значително делът 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 2006 г. е значително по-ниска в сравнение със съответната стойност за 2004 г., както е показано в Таблица 1:

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*	2006#	2006*	2006#
<i>Бензин</i>	68	51	37	38	19	18	18	18

⁵ Дестилационните характеристики показват каква част от горивото се изпарява, съответно при 100 С и при 150 С. 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_2006.pdf

Дизелово гориво	223	169	125	113	25	22	22	17
------------------------	-----	-----	-----	-----	----	----	----	----

*Не са включени данни за Франция, която не е докладвала в периода от 2003 г. до 2005 г.

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

Средните данни за ЕС включват данни от страните от ЕС-10 от 2004 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. 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 Пети доклад на Комисията са обобщени качествените показатели на бензиновите и дизеловите горива, както и продадените количества в Общността през 2006 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 националните 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, се вземат проби на случаен принцип и от разпространителската мрежа, през цялата година. 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

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

съответния европейски стандарт“ (EN 14274 и EN 14275)⁹ от 1 януари 2004 г. От 2001 г. насам бяха въведени значителни промени в системите за мониторинг. От държавите от 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 заявила, че 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 2006 г. са обобщени на Фигура 2.

4. ДОКЛАДВАНЕ ЗА 2006 Г.

4.1 Качествени характеристики и количества на горивата

Всички продажби на бензинови и дизелови горива в ЕС понастоящем са на гориво със съдържание на сяра под 50 ppm и под 10 ppm. От всички продадени бензинови горива, 58 % са били нискосернисти (<50 ppm) и 42 % са били свръхнискосернисти (<10 ppm). Що се отнася до всички продадени дизелови горива, съответните дялове са били 69 % и 31 %.

Както и през периода 2001 г. – 2005 г., най-големите по количество продажби на горива (от държавите, за които са получени данни) през 2006 г. са осъществени във Франция, 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.

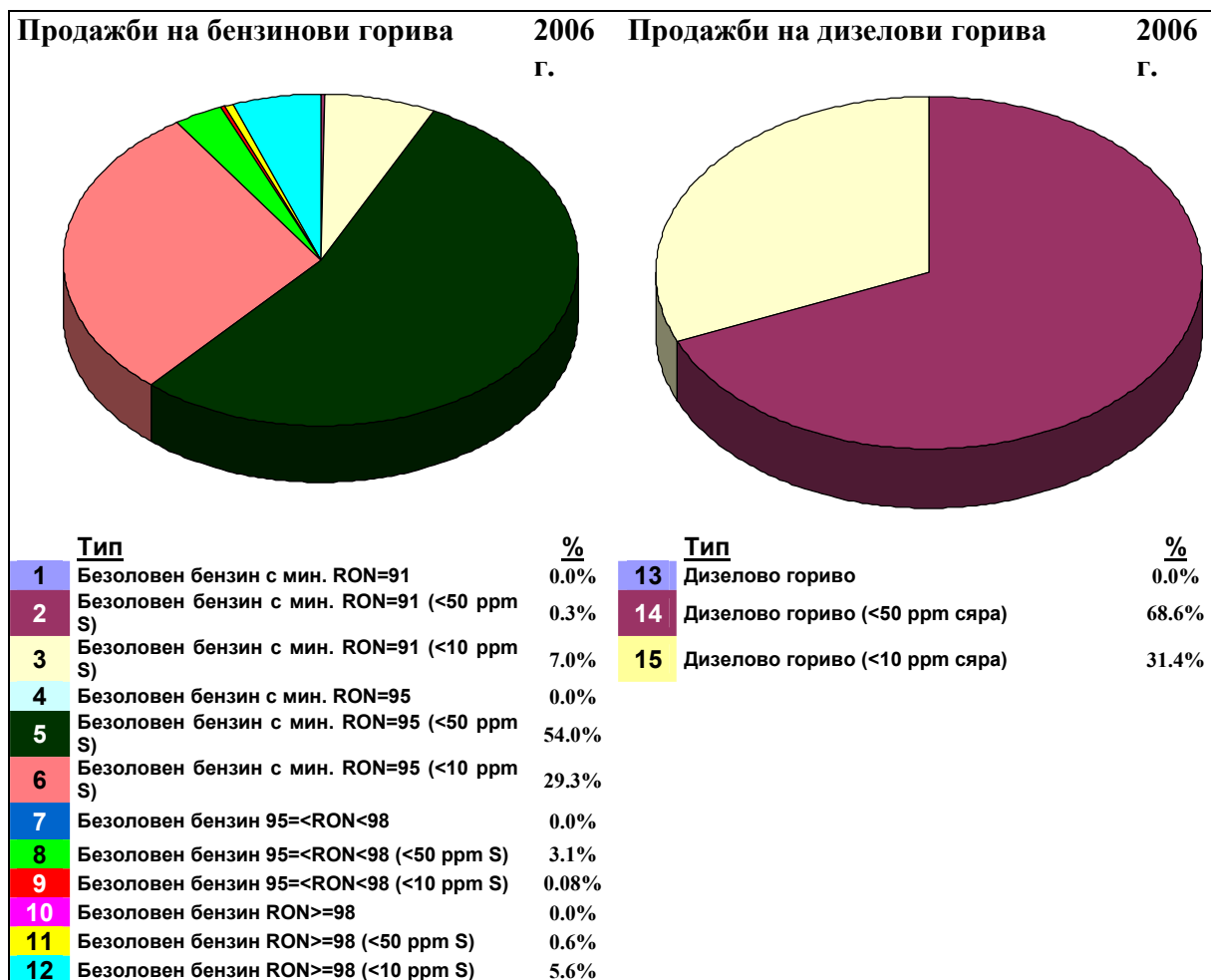
Продажбите в държавите-членки от ЕС-10 представляват съответно 10,1 % и 9,9 % от общите продажби на бензинови и дизелови горива в ЕС (с лека тенденция за понижение от 2005 г. насам). Значително по-висок дял на свръхнискосернисти бензини и дизелови горива е бил продаден в държавите от ЕС-10 (съответно 49 % и 58 %) в сравнение с държавите от ЕС-15 (съответно 41 % и 29 %).

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 2006 г., по-голямата част от продаденото гориво е било с октаново число RON95 (83 % от всички продажби, 54 % от които са били нискосернисти бензини и 29% - свръхнискосернисти)¹⁰, като за подробни данни за отделните държави-членки вижте Фигура 1 и таблицата в приложението.

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.)

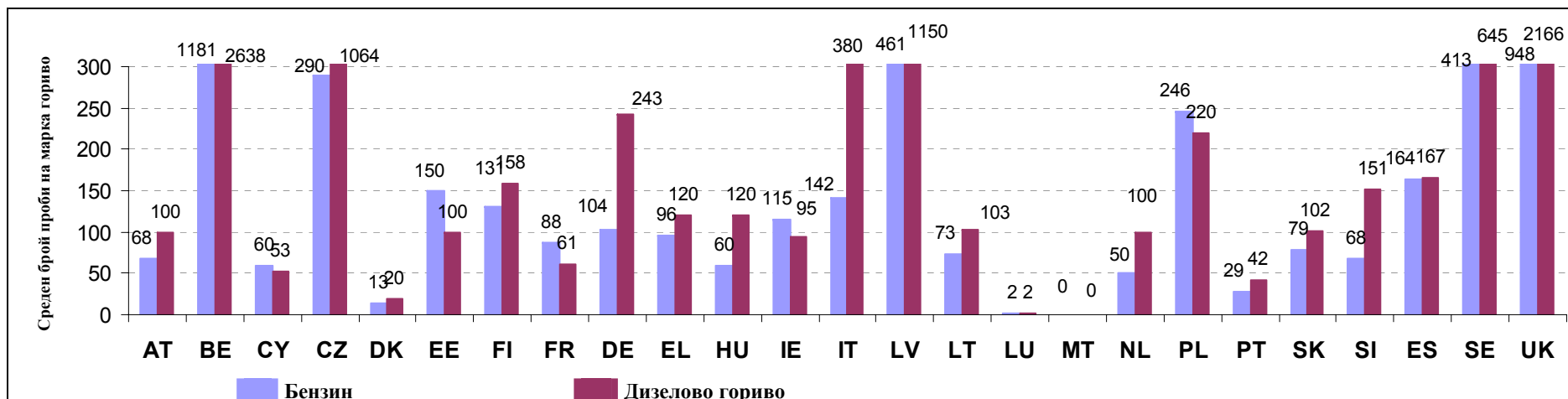
¹⁰ Терминът „нискосернист“ отговаря на съдържание на сяра 50 ppm; терминът „свръхнискосернист“ или „с нулево съдържание на сяра“ отговаря на съдържание на сяра 10 ppm;

Фигура 1: Продажби на горива в ЕС по видове гориво (%) за 2006 г.

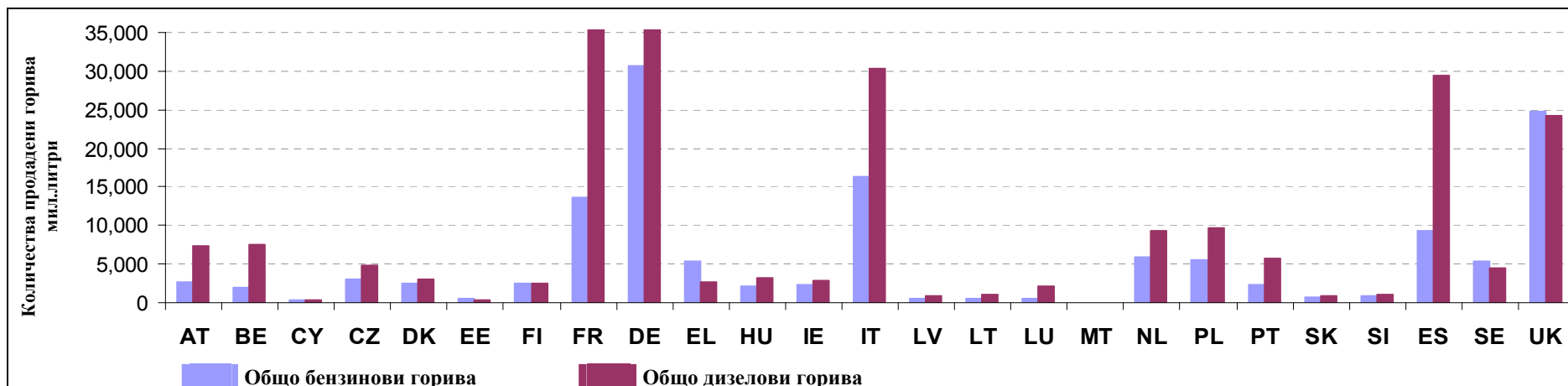


От 2001 г. насам се наблюдава нарастваща еднородност по отношение на броя на марките горива, които се предлагат в различните части на ЕС (Фигура 4). През 2006 г. обикновено са били предлагани 2-3 марки бензинови горива, различаващи се главно по октановото число (категория RON), но в някои случаи се появяват 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 2006 г. , в сравнение с 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 2006 г. (среден брой проби от марка гориво)

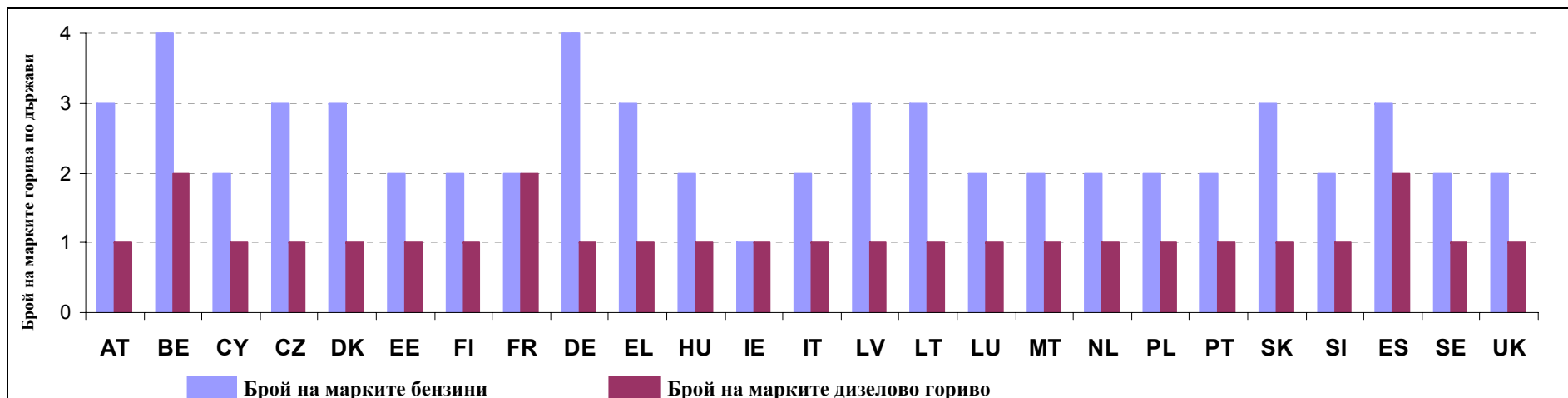


Фигура 3: Количества продадени горива по видове гориво в държавите-членки на ЕС през 2006 г. (милиони литри)*-{}-

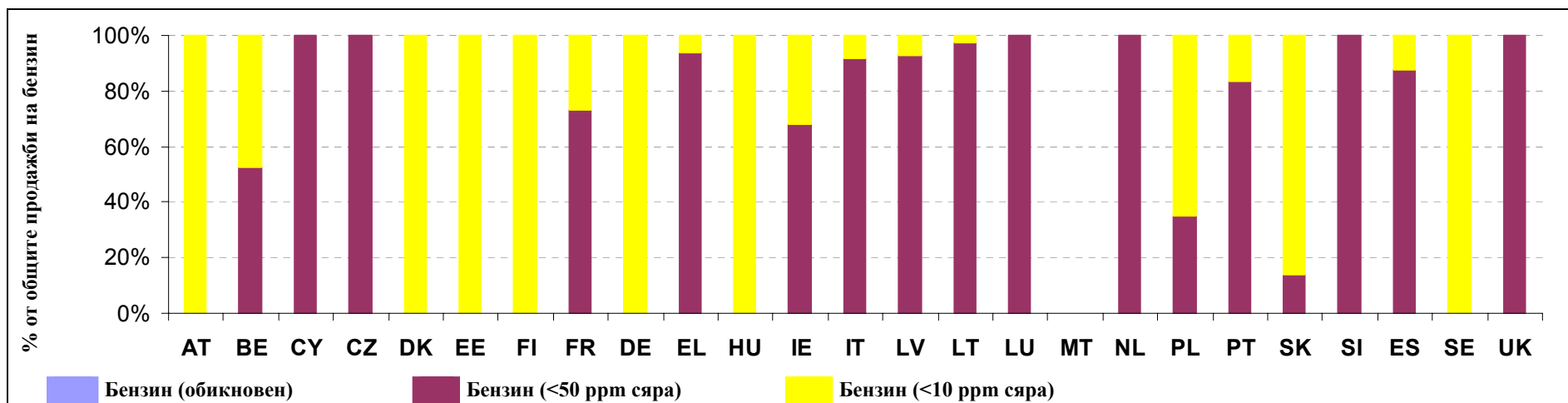


*Не са включени данни за Малта, която не е докладвала през 2006 г.

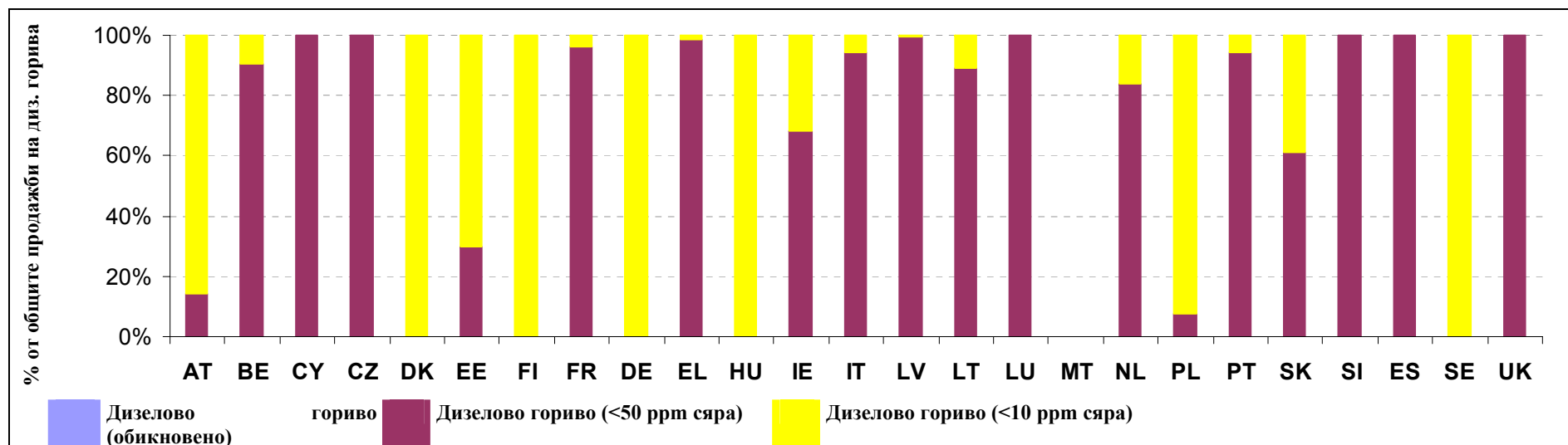
Фигура 4: Брой на марките автомобилни горива, предлагани през 2006 г. в рамките на всяка държава-членка на ЕС, по видове гориво



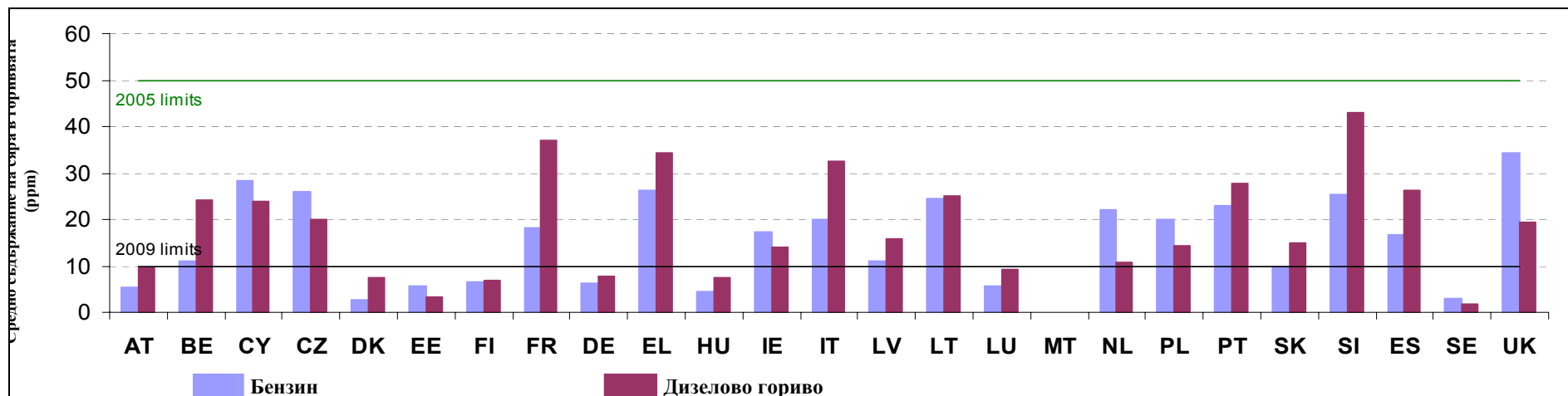
Фигура 5: Продажби на марки бензинови горива с ниско съдържание на сяра в държавите-членки на ЕС през 2006 г. (%)



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 (%)



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

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 засега въобще не са представили 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, пет държави-членки (Австрия, Дания, Финландия, Германия и Швеция) вече напълно са преминали през 2006 г. към свръхнискосернист бензин и подобно (с изключение на Австрия) към свръхнискосернисти марки дизелово гориво. В Швеция практически цялото количество дизелово гориво е свръхнискосернисто още от 1999 г., а в Германия такова гориво се е предлага от 2003 г. Две от държавите-членки от ЕС-10 са преминали напълно към свръхнискосернисти горива – Унгария за бензиново и дизелово гориво, а Естония само за бензиново гориво.

Освен това в Люксембург, Словакия и Словения, където на пазара се предлагат нискосернисти горива (< 50 ppm), бе установено, че средното съдържание на сяра на някои или на повечето от тези марки е под 10 ppm. По този начин в тези страни се оказва, че горивото, което се продава, може да бъде нискосернисто, въпреки че това не е сигурно или гарантирано, тъй като марките гориво допускат съдържание на сяра до 50 ppm.

При все, че в някои държави-членки, през 2006 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, която представя 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 2006 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 2006 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. – 2005 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 доклад за 2006 г.

Вижда се, че 8 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 6 през 2005 г. за ЕО-25). С изключение на данните за кислородосъдържащите съединения (какви то не бяха подадени от 2 държави-членки – виж забележки 4 и 5 към таблицата), 19 държави-членки подадоха пълни доклади за характеристиките, посочени като подлежащи на мониторинг в Директивата.

През 2006 г., 16 държави-членки (от които 8 от ЕС-15) докладваха, че поне една от бензиновите проби не е съответствала, като за сравнение, през 2005 г. броят на такива държави е бил 17 (от които 8 от ЕС-15). В рамките на ЕС-15, през 2001 г., 10 държави-членки докладваха за поне една несъответстваща проба. От тях, основните показатели, за които отново бяха установени превишения, са октановото число, определено по изследователския метод (RON) [25], налягането на парите при летни условия [38] и дестилацията - изпаряването при 100/150 °C [4].

По отношение на дизеловите горива, 10 държави-членки (от които 3 от ЕС-15) докладваха за поне една несъответстваща проба. За сравнение, съответният брой е бил 4 през 2001 и 10 държави-членки на ЕС през 2004 г. (от които 4 от ЕС - 15). От тях, характеристиките, даващи повод за безпокойство, са сярното съдържание (21 проби), точката на 95 % дестилация (8 проби), цетановото число (5 проби) и плътността (5 проби).

Въпреки, че редица държави-членки докладваха за наличието на проби, несъответстващи на изискванията, пробите с показатели над допустимите стойности (с отчитане и на съответния интервал на допустими отклонения на измервателните методи) са далеч по-малко в сравнение с предходните години. При някои от новите държави-членки от ЕС-10, докладвали преди това за значителен брой проби, несъответстващи на допустимите стойности, броят на обявените от тях несъответстващите проби през 2006 г. драстично е намалял. Белгия докладва за по-висок дял на несъответстващи проби в сравнение с други държави-членки през 2005 г., все пак през 2006 г. бяха предоставени недостатъчно данни за оценка на несъответстващите числа. Съдържанието на сяра в горивата се оказа специален проблем през предходните години (главно за държавите-членки от ЕС-10), поради новата задължителна норма за ниво под 50 ppm, действаща от началото на 2005 г. Все пак той явно е бил решен през 2006 г.

Таблица 2: Обобщени данни за степента на съответствие на държавите-членки с изискванията на Директива 98/70/ЕО, съгласно докладваната информация за 2006 г.

Държава-членка	Несъответствие с пределната стойност ⁽¹⁾ (при 95% доверителни граници) [Несъответстващи проби / Общ брой на пробите]		Непълнота при докладването [Брой на неизмерваните параметри / Общ брой]		Закъснение при докладването (спрямо срока 30.6.2007 г.) (2)	Забележки
	Бензиново гориво	Дизелово гориво	Бензиново гориво	Дизелово гориво		
Австрия	2 / 203				<4 месеца	
Белгия	>7 / 4722	>5 / 5276	8 / 18		<7 месеца	
Кипър			7 / 18			(3)
Чешка република	16 / 871	18 / 1064				
Дания	2 / 40					
Естония	11 / 300	1 / 100			<5 месеца	(4)
Финландия	1 / 262	2 / 158				
Франция	3 / 175	1 / 122			<1 месец	(5)
Германия	8 / 414				<7 месеца	
Гърция			6 / 18		<8 месеца	(6)
Унгария	6 / 120					
Ирландия	8 / 115				<1 месец	
Италия	4 / 283		1 / 18			(7)
Латвия	3 / 1382	3 / 1150			<1 месец	
Литва	1 / 218	1 / 103				(8)
Люксембург			7 / 18		<7 месеца	
Малта					Не са получени данни	
Нидерландия						
Полша	9 / 492	3 / 220				
Португалия			7 / 18		<2 месеца	
Словакия	16 / 237	2 / 102				
Словения	8 / 136	5 / 151	1 / 18		<1 месец	(9)
Испания						
Швеция			6 / 18			(10)
УК					<4 месеца	
Брой държави	16	10	8	0	13	

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 от мониторинга ежегодно, не по-късно от 30 юни.
- (3) Не са докладвани кислородосъдържащите съединения (с изключение на етерите с над 5 въглеродни атома в молекулата).
- (4) Не е докладван брой проби DVPE за марка 12.

- (5) Частично пълен доклад е представен през юли 2007 г., въпреки че до януари 2008 г. не бяха представени пълни детайли.
- (6) 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. В този случай, 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 (Португалия е заявила, че не са прибавяни други кислородосъдържащи съединения към горивата). Общият органично свързан кислород е изчислен въз основа на тегловните процентни дялове на отделните съставки, след тяхното определяне.
- (7) Методът за тестване EN 1601 е приложен за определяне на съдържанието на кислородосъдържащи съединения в пробите от петролни горива. Преди да се извърши действителното определяне, методът за тестване EN 1601 изисква изследването на всяка проба хроматограма за идентифициране на възможните кислородосъдържащи компоненти. Изследването на всички хроматограми, свързани с FQMS пробите показаха, че само едно кислородосъдържащо съединение присъства във всяка проба (MTBE, ETBE, TAME). Не бе открито друго кислородосъдържащо съединение освен това в етерите. Също така не бяха предоставени анализи за съдържание на олово в бензиновите горива с <10ppm.
- (8) Не са предоставени пълни данни за броя на несъответстващи проби.
- (9) Не бяха предоставени резултати за налягането на парите, определени по изследователския метод RON 98.
- (10) Октаново число RON95 в бензиновото гориво: Съдържанието на кислород и 5/7 от кислородните съединения не са били докладвани (бележка от Швеция: Етанол се добавя на товарните площадки, както и в рафинериите. Поради това DVPE е смес от двете с и без етанол. Добавянето на етанол до 5 % увеличава DVPE с около 7 kPa Съдържанието на кислород не е налице в окончателното гориво). Октаново число RON98 в бензиновото гориво: Не са докладвани 6/7 от кислородосъдържащите съединения (например на етерите с над 5 въглеродни атома в молекулата).

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Качеството на горивата има съществено значение за опазването на околната среда, тъй като то влияе на емисиите на замърсители от двигателите и на 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 качеството на горивата през 2006 г. показва, че по принцип 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 някакви 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 изискванията за качеството на горивата, посочени в Директивата. Комисията ще продължи да проучва употребата на 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 2005 г. През 2006 г. този дял нарасна значително при задължителна пределна стойност от 50 ppm съдържание на сяра и изискване за въвеждане на горива със съдържание на сяра под 10 ppm навсякъде в ЕС. Горива с нулево съдържание на сяра се предлагаха през 2006 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 се предприемат действия в следващите години 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 наличието на подобни горива, така че да бъде постигнато по-широко разпространение на автомобили, при които се използват пълноценно преимуществата на нулевото 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) за 2006 г.

ID No.	Количества, в милиони литри Марка гориво	Австрия	Белгия	Дания	Финландия	Франция	Германия	Гърция	Ирландия	Италия	Люксембург	Нидерландия	Португалия	Испания	Швеция	UK	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)	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
3	Безоловен бензин с мин. RON=91 (<10 ppm S)	694	-	513	-	-	8,504	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,711	7.7%
4	Безоловен бензин с мин. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
5	Безоловен бензин с мин. RON=95 (<50 ppm S)	-	793	-	-	10,040	-	4,500	1,599	15,025	494	5,647	-	8,196	-	23,658	69,951	55.4%
6	Безоловен бензин с мин. RON=95 (<10 ppm S)	1,927	684	1,920	2,261	-	21,232	-	750	1,313	-	-	-	-	4,994	-	35,082	27.8%
7	Безоловен бензин 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
8	Безоловен бензин 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	581	-	-	-	1	1,891	16	-	1,066	3,555	2.8%
9	Безоловен бензин 95=<RON<98 (<10 ppm S)	-	-	-	-	109	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	109	0.1%
10	Безоловен бензин RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
11	Безоловен бензин RON>=98 (<50 ppm S)	-	253	-	-	-	-	34	-	-	116	217	-	-	-	-	619	0.5%
12	Безоловен бензин RON>=98 (<10 ppm S)	76	253	13	221	3,529	870	343	-	-	-	-	375	1,173	354	-	7,207	5.7%
	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	1,046	0	0	10,040	0	5,114	1,599	15,025	610	5,864	1,891	8,212	0	24,724	74,126	58.7%
	Бензин (<10 ppm сяра)	2,697	937	2,446	2,483	3,638	30,605	343	750	1,313	0	0	375	1,173	5,348	0	52,110	41.3%
	Общо бензинови горива	2,697	1,984	2,446	2,483	13,678	30,605	5,458	2,349	16,339	610	5,864	2,266	9,385	5,348	24,724	126,235	100.0%
13	Дизелово гориво	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
14	Дизелово гориво (<50 ppm сяра)	1,031	6,865	-	-	36,230	-	2,574	1,979	28,739	2,111	7,851	5,377	29,350	-	24,286	146,394	71.4%
15	Дизелово гориво (<10 ppm сяра)	6,331	706	3,071	2,459	1,510	35,616	42	920	1,670	-	1,493	316	0	4,422	-	58,557	28.6%
	Общо дизелови горива	7,362	7,572	3,071	2,459	37,740	35,616	2,616	2,899	30,409	2,111	9,345	5,693	29,350	4,422	24,286	204,950	100.0%

Идентификационен номер:	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)	-	258	-	-	15	94	-	-	14	-	380	2.7%
3	Безоловен бензин с мин. RON=91 (<10 ppm S)	-	-	36	-	-	-	-	-	69	-	105	0.7%
4	Безоловен бензин с мин. RON=95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
5	Безоловен бензин с мин. RON=95 (<50 ppm S)	388	2,715	-	-	404	386	-	1,967	97	-	5,958	41.8%
6)	-	-	381	1,969	1	4	-	3,188	602	-	6,145	43.1%
7	Безоловен бензин 95=<RON<98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
8	Безоловен бензин 95=<RON<98 (<50 ppm S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	785	785	5.5%
9	Безоловен бензин 95=<RON<98 (<10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%

Европейски съюз	Европейски съюз
ЕС	% от общото
0	0.0%
380	0.3%
9,816	7.0%
0	0.0%
75,909	54.0%
41,227	29.3%
0	0.0%
4,340	3.1%
109	0.1%

	ppm S)												
10	Безоловен бензин RON>=98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
11	Безоловен бензин RON>=98 (<50 ppm S)	46	30	-	-	10	-	-	-	1	77	165	1.2%
12	Безоловен бензин RON>=98 (<10 ppm S)	-	-	48	175	34	10	-	440	16	-	722	5.1%
	Бензин (обикновен)	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0.0%
	Бензин (<50 ppm сяра)	434	3,003	0	0	430	479	-	1,967	113	862	7,289	51.1%
	Бензин (<10 ppm сяра)	0	0	464	2,143	35	14	-	3,627	687	0	6,971	48.9%
	Общо бензинови горива	434	3,003	464	2,143	464	493	-	5,595	800	862	14,259	100.0%
13	Дизелово гориво	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0.0%
14	Дизелово гориво (<50 ppm сяра)	398	4,909	129	-	792	913	-	755	511	1,149	9,556	42.4%
15	Дизелово гориво (<10 ppm сяра)	-	-	300	3,236	3	113	-	9,000	327	-	12,979	57.6%
	Общо дизелови горива	398	4,909	429	3,236	795	1,026	-	9,755	838	1,149	22,535	100.0%

0	0.0%
785	0.6%
7,928	5.6%
0	0.0%
81,414	57.9%
59,080	42.1%
140,495	100.0%
0	0.0%
155,949	68.6%
71,536	31.4%
227,485	100.0%