



Брюксел, 26.6.2013  
COM(2013) 458 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**Качество на бензиновите и дизеловите горива, използвани за автомобилен транспорт в Европейския съюз: Десети годишен доклад (за отчетната 2011 г.)**

# ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

## Качество на бензиновите и дизеловите горива, използвани за автомобилен транспорт в Европейския съюз: Десети годишен доклад (за отчетната 2011 г.)

### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад представя консолидирано единадесетите годишни доклади от държавите членки съгласно Директива 98/70/ЕО<sup>1</sup> (наричана по-долу „Директивата“) и обобщава качеството на бензиновите и дизеловите горива в ЕС за 2011 г. Спецификации за бензиновите и дизеловите горива, които се продават в ЕС, са включени в Директивата: първата от тях влезе в сила на 1 януари 2000 г.; втората — на 1 януари 2005 г., а третата — на 1 януари 2009 г., като съдържанието на сяра за всички автомобилни горива в ЕС беше ограничено на 10 ppm. Допълнителни изисквания са определени в европейския стандарт за системите за мониторинг на качеството на горивата („СМКГ“), EN 14274:2003, както се изисква от 2004 г. по силата на Директива 2003/17/ЕО. От държавите членки се изискваше съгласно Директивата да докладват за първи път до 30 юни 2002 г. за предходната календарна година (т.е. 2001 г.).

В Директивата също така се предвижда, че от държавите членки се изисква да докладват обобщени данни за качеството на горивата, продавани на тяхна територия. Първоначалният формат за докладване за тази цел бе изложен в Решение 2002/159/ЕО на Комисията от 18 февруари 2002 г.<sup>2</sup> Изискванията на Директивата се промениха с въвеждането на нови спецификации на горивата и изисквания за докладване. Всички държави членки получават ежегодно актуализиран образец на доклад, за да се гарантира включването на всички подходящи сведения, които да позволят анализ и сравнение на европейско равнище на резултатите от мониторинга на качеството на горивата. Този образец следва изискванията за докладване, посочени в Решение 2002/159/ЕО на Комисията, и се преразглежда и одобрява всяка година от Комисията. През 2011 г. всички държави членки са спазили спецификациите на горивата, според които се изисква съдържанието на сяра в автомобилните горива да бъде по-малко от 10 ppm. Освен това държавите членки започнаха да докладват за горивата с добавен етанол, което представлява задължително изискване за докладване от 1 януари 2011 г. съгласно изменението на Директива 2009/30/ЕО.

Две държави членки (Полша и Германия) не са подали доклад съобразно предоставения образец. Нидерландия не използва образца за първоначално подадените данни, но след поискване ги представи с образца. От 27-те годишни доклада за СМКГ 21 бяха получени в определения срок за докладване — 30 юни, 4 бяха получени с по-малко от един месец забавяне, а два доклада бяха подадени навреме, но се наложи транспонирането им в стандартния образец. Налице е ясно подобрене при представянето на докладите, получени в рамките на указания срок, в сравнение с 2010 и 2009 г.

<sup>1</sup> ОВ L 350 от 28.12.1998 г., стр. 58.

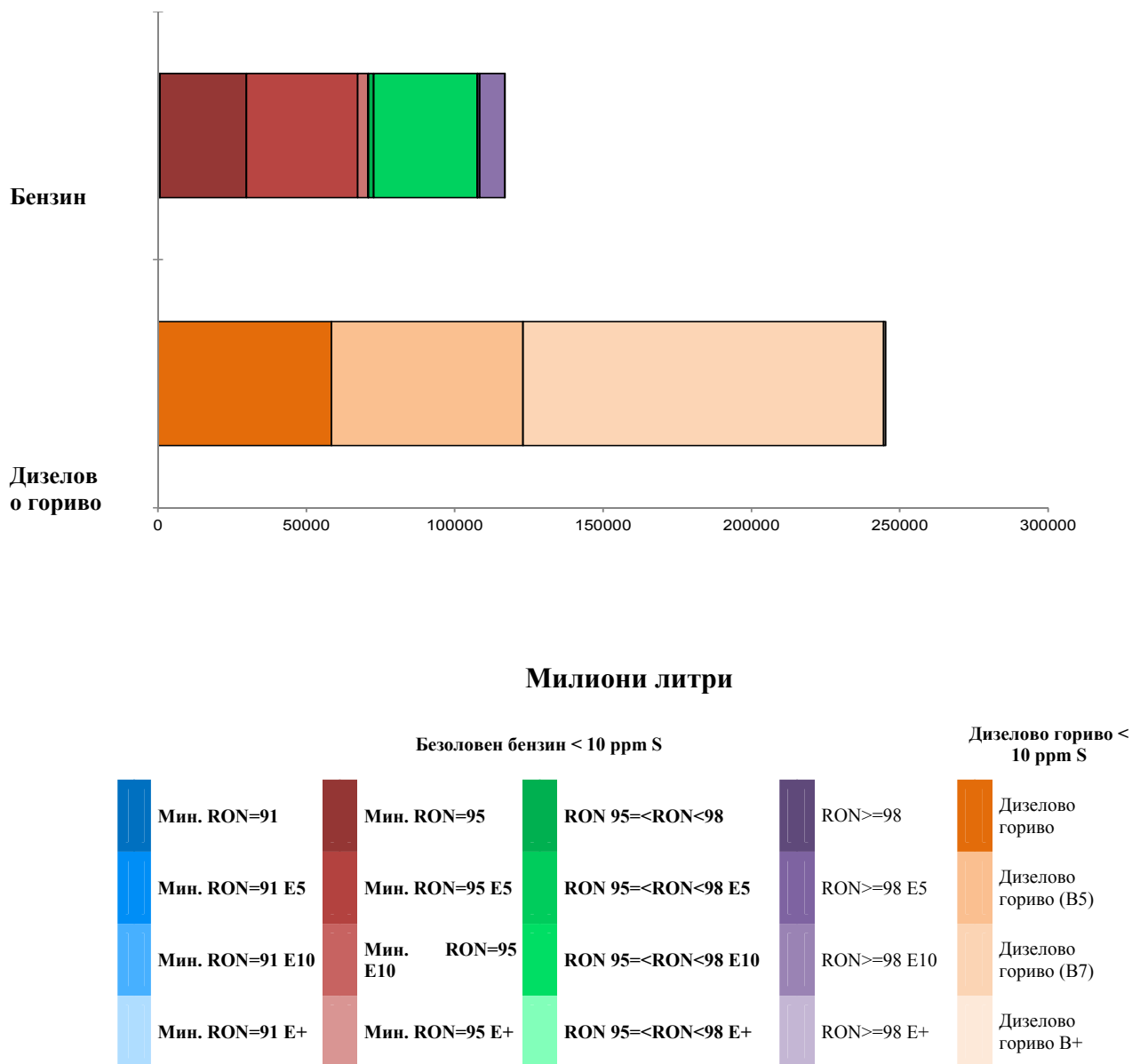
<sup>2</sup> ОВ L 53, 23.2.2002 г., стр. 30

## 2. ПРОДАЖБИ НА ГОРИВА В ЕВРОПА

Продажбите на горива в ЕС през 2011 г. показват сериозен превес на марките дизелово гориво — 245 227 милиона литра спрямо 116 893 милиона литра комбинирани продажби на марките бензинови горива.

При марките бензинови горива RON 91 продължава да губи пазарния си дял и понастоящем се продава само в малки количества, като за 2011 г. продажбите възлизат на 645 милиона литра. От RON 98 са продадени общо 9 196 милиона литра, а на RON 95 се падат най-голяма част от продажбите на бензинови горива — 107 052 милиона литра. При дизеловото гориво най-голямата част от продажбите се пада на марката B7 — 121 545 милиона литра. На марката B5 и на обикновените дизелови горива се падат по отделно около половината от това количество (съответно 64 523 и 58 498 милиона литра). Фиг. 1 по-долу показва отделните продажби на различните горива в цяла Европа по вид на горивото.

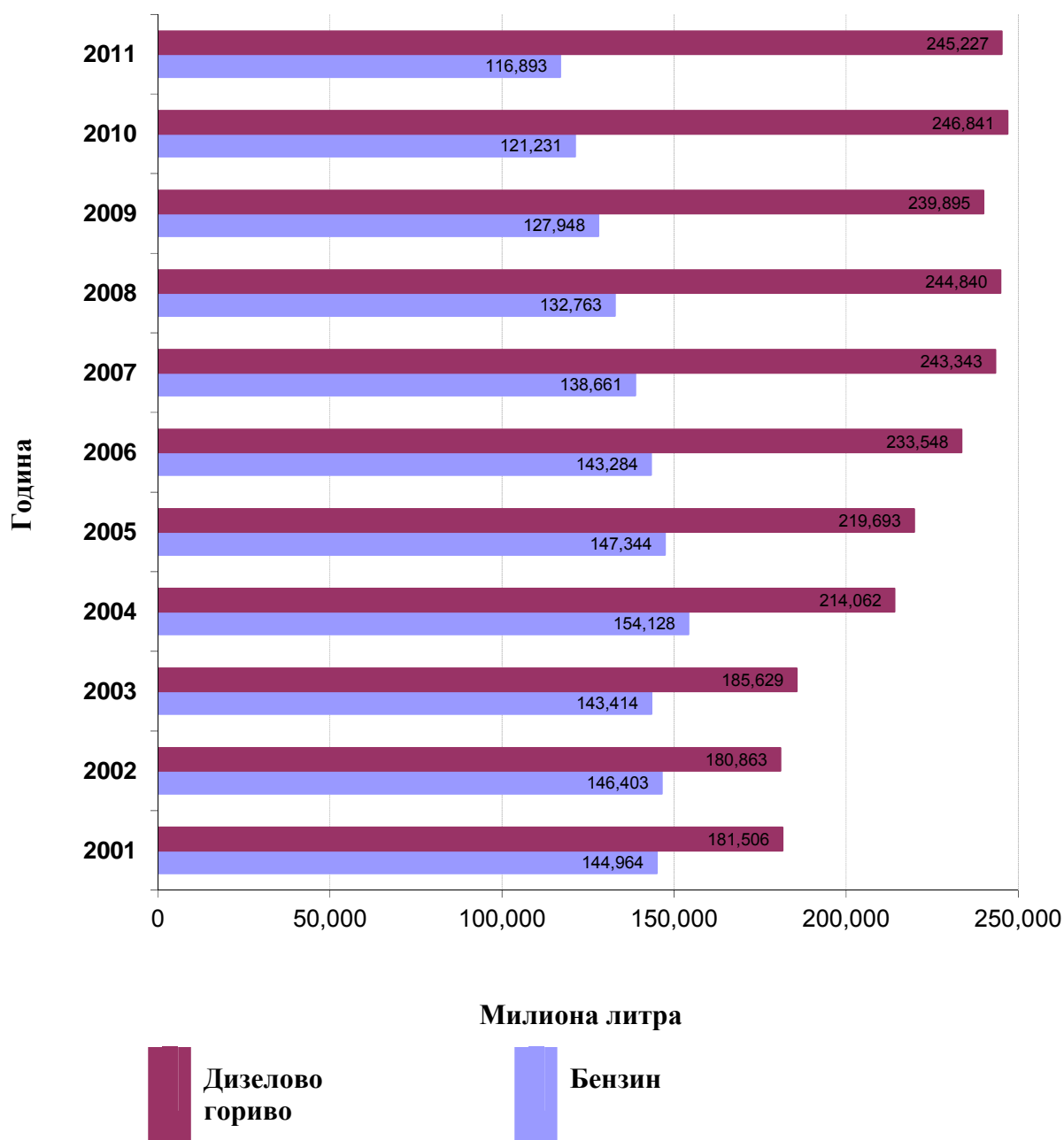
**Фигура 1: Продажби на горива в ЕС по видове гориво през 2011 г.**



Общите продажби на горива в ЕС за 2011 г. и за предходни години са посочени във фиг. 2.

Продажбите на горива за 2011 г. остават сходни с тези през 2010 г., като е налице спад при продажбите както на бензин (спад с 4 338 милиона литра), така и на дизелово гориво (спад с 1 614 милиона литра), което е довело до общо намаляване с общо 5 952 милиона литра на обема на продажбите на автомобилни горива.

**Фигура 2: Обем на продажбите на горива в ЕС, по видове, в периода 2001—2011 г.**



\* С изключение на Франция за периода 2003 — 2005 г., тъй като не са предоставени данни. С изключение на Люксембург, за периода 2007—2009 г., и Малта, за 2006 и 2009 г., тъй като не са предоставени данни. Освен това през 2004 и 2007 г. ЕС се разшири от 15 на 27 държави членки.

### 3. НАЛИЧНОСТ НА ГОРИВАТА ПРЕЗ 2011 Г.

Един от основните факти за 2011 г. е, че RON 91 почти изчезна от пазара и е с продажби само в 4 държави, възлизащи на общо 645 милиона литра. Таблица 1 представя разпространението и количествата горива, продавани в ЕС 27, разпределени по държави членки и видове гориво.

Таблица 1: Продажби на горива в ЕС27 по видове гориво

Вид гориво	Продажби на бензин (милиони литри)			Продажби на дизелови горива (милиони литри)		
	мин. RON=91	мин. RON=95	мин. RON=98	RON ≥98	Общо бензин	Общо дизелови горива
Австрия	48	-	2 274	56	2,378	7 248
Белгия	-	1 405	-	355	1 760	8,738
България	-	763	3	39	805	2,184
Кипър	-	473	-	38	511	391
Чешка република	30	2 342	-	39	2,411	4,820
Дания	390	1 596	2	-	1,988	3,249
Естония	-	387	20	-	407	678
Финландия	-	1 035	-	1 127	2 162	2 872
Франция	-	8 397	-	1 988	10 385	40 327
Германия	177	-	23 100	3 261	26 538	39 417
Гърция	-	4 268	90	143	4 501	2 628
Унгария	-	1 651	-	42	1 693	3 293
Ирландия	-	1 856	-	-	1 856	2 675
Италия <sup>1</sup>	-	11 678	-	-	11 678	30 231
Латвия	-	-	310	24	334	807
Литва	-	336	-	7	343	1 225
Люксембург	-	378	-	92	470	2 054
Малта	-	-	99	-	99	105
Нидерландия	-	5 625	71	-	5 696	7 783
Полша	-	4 964	-	412	5 376	14 905
Португалия	-	-	1 538	139	1 677	5 505
Румъния	-	-	1 748	161	1 909	4 149
Словакия	-	706	-	12	718	1 263
Словения	-	-	83	653	736	1 580
Испания	-	-	6 559	608	7 167	26 712
Швеция	-	4 223	152	-	4 375	5 324
Обединено кралство	-	18 157	763	-	18 920	25 064

*1: Данните, предоставени от Италия, показват същите стойности като отчетените за 2010 г., което тяхната точност може да поставена под въпрос.*

Може да се отбележат някои общи наблюдения:

- Дизеловите горива са водещи на пазара във всички държави членки с изключение на две — в Гърция дялът на бензиновите горива е 63,1 % от продажбите на горива, а в Кипър — 56,6 %.
- В Белгия, от друга страна, е налице най-силна зависимост от дизеловите горива, като дизеловото гориво има пазарен дял от 83,2 % при продажбите на горива — най-високият измежду всички държави членки.
- Най-големите по количество продажби на горива през 2011 г. са осъществени в Германия — 18,2 % от общите продажби на горива, като съотношението бензин/дизелово гориво е следното: 40,2 % от продажбите се падат на бензиновите горива, а 59,8 % — на дизеловите горива. Следващият по големина пазар в ЕС е този на Франция, чийто дял възлиза на 14,0 % от продажбите на гориво, а съотношението бензин/дизелово гориво е съответно 20,5 % спрямо 79,5 %; третият по големина пазар в ЕС е Обединеното кралство с 12,1 % от продажбите на горива в ЕС, а съотношението е 43 % за бензиновите и 57 % за дизеловите горива.
- Все още е налице слабо пазарно проникване на Е10, като това гориво към момента се продава само в три държави (Германия, Франция и Финландия).

#### **4. МОНИТОРИНГ НА КАЧЕСТВОТО НА ГОРИВАТА ЗА 2011 Г.**

##### **4.1. Описание на системите, използвани от отделните държави членки**

Отделните държави членки използват различни подходи в прилагането на СМКГ, макар с всяка изминала година съгласуваността между тях да се подобрява леко. Подходите са различни — като се започне с такива, които се основават на европейския стандарт EN 14274<sup>3</sup>, с вземане на проби от множество бензиностанции, и се стигне до национални системи.

Използването на алтернативни системи за мониторинг може да бъде разрешено съгласно Директивата, при условие че тези системи гарантират, че техните резултати имат равностойна степен на достоверност с тази на EN 14274, въпреки че критериите за оценка в тази насока не са уточнени. Следователно не е ясно дали съществуващите системи, които не се основават на EN 14274, отговарят на този критерий.

През 2011 г. по-голямата част от държавите членки са предоставили допълнителна информация за своя избор на система за наблюдение (в случай на използване на статистически модел от EN 14274) или са предоставили информация за избора на национална система за мониторинг.

---

<sup>3</sup> EN 14274:2003 — Автомобилни горива. Оценка на качеството на бензин и гориво за дизелови двигатели. Система за мониторинг на качеството на горивата (СМКГ).

От общо 27-те системи за мониторинг на качеството на горивата в държавите членки, използвани през 2011 г.:

- при 5 е бил избран статистически модел А от EN 14274 (Австрия, Гърция, Испания, Италия и Финландия);
- при 5 е използван статистически модел В от EN 14274 (България, Германия, Полша, Румъния и Франция);
- при 9 е избран статистически модел С от EN 14274 (Естония, Ирландия, Кипър, Литва, Португалия, Словакия, Словения, Унгария и Чешката република); и
- останалите 8 са използвали национална система за мониторинг.

#### **4.2. Вземане на проби и докладване**

Един от ключовите въпроси при измерването на качеството на горивата е начинът на вземане на проби. То трябва да се извършва в съответствие с изискванията, определени в стандарта EN 14274.

Този стандарт посочва броя на пробите, които трябва да присъства в докладите на държавите членки и местата на вземането им. Стандартът посочва и минимален брой проби от марка гориво за зимния и летния сезон. В таблица 2 е представена разбивка на вземането на проби за отделните държави членки и докладването през 2011 г. Общият минимален изискван брой проби е изчислен в случаите, когато държавата членка е използвала статистически модел, посочен в стандарта EN 14274, така че изискваният минимален брой проби да бъде известен за всеки модел (А, Б и В).

В таблицата 2 е дадена също така разбивка на общия брой на пробите и на вземането на проби, извършено на бензиностанции. С изключение на Германия, всички държави членки предоставиха тази разбивка през 2011 г.. Германия предостави резултати от вземането на проби съгласно две отделни методики, но не посочи общия брой на взетите проби (тъй като някои проби са били изследвани, като се използват и двете методики, а при други е използвана само една), и поради това не е възможно да се определи съответствието с изискванията за количествата проби. В стандарта EN 14274 е указано, че изискваният минимален брой проби следва да се взема на местата за зареждане с гориво, които се определят като *„място за продажба на дребно или едро, където се зарежда гориво в пътни превозни средства за задвижването им“*. Следователно всяко вземане на проби от разпределителни терминали или рафинерии трябва да се извършва в допълнение към вземането на проби на бензиностанции, за да се изпълнят минималните изисквания за вземане на проби.

Налице е положителна промяна през 2011 г. в държавите членки по отношение на подобряването на СМКГ и техните процедури на вземане на проби, като например в Дания, която въвежда нова система, за да бъдат спазени изискванията на Директивата.

Несъответствията при отделни изпитвания на проби от бензинови горива стандарт EN 228 са намалели през 2011 г. в сравнение с 2010 г., а несъответствието при дизелови горива стандарт EN 590 също намалява през 2011 г. Пълният текст на доклада е на разположение на уебстраницата на ГД „Действия по климата“ под заглавие *„Мониторинг на качеството на горивата в ЕС — Обобщен доклад за 2011 г. —*



Окончателен доклад до Европейската комисия, Генерална дирекция „Действия по климата“, (EU Fuel Quality Monitoring – 2011 Summary Report - Final report to the European Commission DG Climate Action).

**Таблица 2: Обобщение на вземането на проби и докладването на държавите членки във връзка с изискванията на Директива 98/70/ЕО и на европейския стандарт EN 14274**

Държава членка	Образец по СМКГ (1)	Размер (2)	Отделно лято/ зима? (3)	Проби по марка и период [4]	Изискван общ брой на пробите (5)		Взети проби (6)		Проби от бензиностанции (7)		Съответствие на пробите (8)		
					Бензин	Диз. г-во	Бензин	Диз. г-во	Бензин	Диз. г-во	Бензин	Диз. г-во	
Австрия	AT	A	S	✓	50	104	100	153	150	153	150	✓	✓
Белгия	BE	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	2006	5325	2006	5325	(✓)	(✓)
България	BG	B	S	✓	100	410	200	473	496	461	482	✓	✓
Кипър	CY	C	S	✓	50	108	100	233	140	233	140	✓	✓
Чешка република	CZ	C	S	✓	50	102	104	944	955	944	1015	✓	✓
Дания	DK	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	41	21	41	9	(×)	(×)
Естония	EE	C	S	✓	50	104	100	350	210	350	210	✓	✓
Финландия	FI	A	S	✓	50	200	100	224	126	224	126	✓	✓
Франция	FR	B	L	✓	200	800	400	487	420	395	420	×	✓
Германия	DE	B	L	✓	200	802	400	520	363	0	0	×	×
Гърция	EL	A	S	✓	50	106	100	112	100	33	20	×	×
Унгария	HU	C	S	✓	50	102	100	120	120	120	120	✓	✓
Ирландия	IE	C	S	✓	50	100	100	149	136	94	97	×	×

Държава членка	Образец по СМКГ (1)	Размер (2)	Отделно лято/зима? (3)	Проби по марка и период [4]	Изискван общ брой на пробите (5)		Взети проби (6)		Проби от бензиностанции (7)		Съответствие на пробите (8)		
					Бензин	Диз. г-во	Бензин	Диз. г-во	Бензин	Диз. г-во	Бензин	Диз. г-во	
Италия	IT	A	L	✓	100	200	200	200	200	200	200	✓	✓
Латвия	LV	N	S	✓	(50)	(108)	(200)	202	307	173	160	(✓)	(✓)
Литва	LT	C	S	✓	50	102	100	104	100	92	91	×	×
Люксембург	LU	N	S	✓	(50)	(200)	(100)	89	98	81	98	(×)	(×)
Малта	MT	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	32	27	21	18	(×)	(×)
Нидерландия	NL	N	S	✓	(50)	(100)	(100)	100	100	100	100	(✓)	(✓)
Полша	PL	B	S	✓	200	216	206	265	295	265	295	✓	✓
Португалия	PT	C	S	✓	50	108	100	254	122	200	100	✓	✓
Румъния	RO	B	S	✓	100	216	200	224	222	224	222	✓	✓
Словакия	SK	C	S	✓	50	102	100	155	123	155	123	✓	✓
Словения	SI	C	S	✓	50	200	100	145	178	142	115	×	✓
Испания	ES	A	L	✓	100	216	200	634	330	0	0	×	×
Швеция	SE	N	S	✓	(50)	(104)	(100)	672	756	0	0	(×)	(×)
Обединено кралство	UK	N	L	✓	(100)	(208)	(200)	1369	2298	68	65	(×)	(×)

#	Колона	Разяснителни бележки
(1)	Образец по	N = национална система за мониторинг на качеството на горивата (СМКГ)

	СМКГ	A = EN 14274 статистически модел A B = EN 14274 статистически модел B C = EN 14274 статистическия модел C
(2)	Размер — Размер на продажбите в държавата	S = малки продажби (общ обем на продажбите на горива за пътни превозни средства < 15 милиона тона годишно) L = големи продажби (общ обем на продажбите на горива за пътни превозни средства > 15 милиона тона годишно)
(3)	Отделно лято/зима?	✓ Обозначава отделно докладване за летния и зимния сезон × обозначава единствено годишно докладване на резултатите от проби.
(4)	Проби по марка и период	EN 14274: Изискванията са намалени по отношение на вземането на проби за марките, на които се падат по-малко от 10 % от общите продажби. За държавите членки, които използват национални СМКГ, еквивалентът на минимума от проби (въз основа на продажбите на горива) по приблизителни оценки е посочен в скоби ().
(5)	Изискван общ брой на пробите	Изчисляването на минималния общ брой проби, който се изисква съгласно EN 14274 в съответствие с модела за мониторинг на качеството на горивата и размера на продажбите в държавата. Изискваният минимален брой проби трябва да се взема на „мястото на потребление“ на станциите за зареждане на гориво. За държавите членки, които използват национални СМКГ, еквивалентът на минимума от проби (въз основа на продажбите на горива) по приблизителни оценки е посочен в скоби ().
(6)	Взети проби	Общият брой на пробите, взети от вид гориво, на всички места (бензиностанции, терминалите и рафинериите).
(7)	Проби от бензиноста нции	Общ брой на пробите от бензиностанции; станции за зареждане на гориво (обществени и търговски). Тази стойност се отчита отделно в стандартния образец за докладване; когато пробите, взети от бензиностанции, не съответстват на взетите проби като цяло, това се дължи на разлики в първоначално подадения доклад (по-специално от Франция и Чешката република, където броят на проби от бензиностанции е по-голям от този на взетите проби).
(8)	Съответств ие на пробите	✓ обозначава съответствие с изискването на EN 14274 за брой на взетите проби, а обозначава неспазване на изискванията. Внимание: това показва общо съответствие с изискванията за всички марки горива; вж. докладите от държавите членки за съответствие на пробите за всяка марка гориво поотделно. Когато се използва национална СМКГ, в скоби се посочва съответствието по приблизителни оценки, което доказва еквивалентност с EN 14274.  Когато държавите членки не са предоставили разбивка на местата на вземане на пробите, не е възможно да се оцени съответствието на вземането на проби.
	Бензин	Бензин
	Диз. г-во	Дизелово гориво

## **5. СЪОТВЕТСТВИЕ С ОПРЕДЕЛЕНИТЕ В ДИРЕКТИВАТА ПРЕДЕЛНО ДОПУСТИМИ СТОЙНОСТИ**

### **5.1. Докладване за бензиновите горива**

През 2011 г. повечето държави членки предоставиха пълна информация относно съответствието на пробите от бензинови горива. За да се определи съответствието, е необходимо да се знае кой метод за изпитване е бил използван за изпитване за някои параметри (тъй като възпроизводимостта и границите на отклонение се различават според метода на изпитване). Беше предвидено държавите членки да предоставят тази информация чрез образеца за докладване — въпреки че това не е задължителна част от докладването, то е от жизненоважно значение за определяне на степента на съответствие.

Параметрите, за които е установено, че най-често не са отговаряли на спецификацията в ЕС през 2011 г., са:

- при налягането на парите при летни условия са били регистрирани завишени стойности в 106 случая през 2011 г. Все пак става ясно, че много от тези случаи са били резултат от преходни периоди, когато доставчиците сменят горивото с летни спецификации с гориво със зимни спецификации и обратното.
- RON/MON пробите, за които е установено, че не отговарят на спецификацията през 2011 г., са общо 38.

Някои държави членки не предоставиха пълни данни относно пробите, за които е установено, че не са в съответствие с допустимото отклонение.

### **5.2. Докладване за дизеловите горива**

През 2011 г. някои държави членки не предоставиха пълни данни относно пробите, за които е установено, че не са в съответствие с допустимото отклонение. От 6-те параметъра, които е било необходимо да бъдат изпитани при дизеловото гориво през 2011 г., параметрите, за които е установено, че не отговарят на спецификацията, са:

- максимално допустимото съдържание на сяра от 10 ppm е надвишено в общо 126 проби. Все пак средното съдържание на сяра за всички държави членки остава 5,8 ppm, което е под задължителната граница от 10 ppm.
- За общо 19 проби, изпитвани за цетаново число, е установено, че не отговарят на спецификацията.

### **5.3. Обобщение**

Таблица 3 представя в обобщен вид спазването от страна на държавите членки на Директивата във връзка с докладването за 2011 г., изразено като резултати от анализа на взетите проби спрямо допустимото отклонение, както и като придържане към образеца за докладване и за съдържание на докладите. Измененията на Директивата включваха вмъкването на параграф, указващ следното *„Държавите членки трябва да определят санкциите, които се прилагат при нарушаване на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива. Санкциите трябва да бъдат ефикасни, съразмерни с нарушенията и възпиращи.“* Някои държави членки

предоставиха обяснение за коригиращите действия и санкции, налагани от националните органи, когато за пробите се установи, че не отговарят на спецификацията. Тези и други бележки, отнасящи се до системите за мониторинг на държавите членки, са подчертани и представени по-подробно в отделните глави за всяка държава членка в този доклад.

Като цяло, от общо 10 257 бензинови проби, изпитани през 2011 г., за 211 е било установено, че не отговарят на спецификацията за допустимото отклонение по отношение на един или повече параметри, което представлява дял на случаите на несъответствие от 2,0 %. От 13 718 проби, изпитани за 6 задължителни параметъра за дизелово гориво през 2011 г., за 203 е било установено, че не са в съответствие с определеното допустимо отклонение, като те представляват 1,5 % от докладваните проби.

Делът на пробите, за които е установено, че не отговарят на спецификацията, е въз основа на броя на взетите проби, който следва да бъде зависим (в рамките на всяка държава членка) от обема на продажбите на гориво и от източниците на доставки. Тъй като обаче някои държави членки използват национални системи, които могат да не доказват еквивалентност със статистически образци А, В и С, както и статистически модели, които може би не са най-подходящите, е необходимо да се разглеждат и несъответствията в рамките на ЕС, претеглени по обем и по брой на пробите.

**Таблица 3: Обобщени данни на докладите на държавите членки за съответствието за 2011 г.**

Държа ва членка	Несъответствие с пределно допустимите стойности несъответстващи проби (NC)/общ брой проби				Непълно докладване - неизмерени параметри (NM)/общо				Закъснял доклад	
	(1)				(2)					(3)
	Бензин		Дизелово гориво		Бензин		Дизелово гориво			
	NC	Общо	NC	Общо	NM	Общо	NM	Общо		
AT	6	153	8	150	0	19	0	6	< 1 месец	
BE	70	2006	89	5325	1	19	0	6	навреме	
BG	27	473	19	496	5	19	0	6	навреме	
CY	21	233	6	140	0	19	0	6	навреме	
CZ	22	944	19	955	0	19	1	6	навреме	
DK	0	41	0	21	0	19	0	6	навреме	
EE	9	350	0	210	0	19	0	6	навреме	
FI	1	224	0	126	1	19	1	6	навреме	
FR	17	487	39	420	0	19	0	6	навреме	
DE	3	520	7	363	1	19	0	6	< 2 месеца	
EL	0	112	0	100	1	19	0	6	< 1 месец	
HU	4	120	1	120	1	19	0	6	навреме	
IE	1	149	1	136	0	19	0	6	навреме	
IT	0	200	0	200	7	19	0	6	навреме	
LV	0	202	0	307	0	19	0	6	< 1 месец	
LT	0	104	0	100	1	19	0	6	навреме	
LU	5	89	1	98	1	19	0	6	навреме	

Държава ва членка	Несъответствие с пределно допустимите стойности несъответстващи проби (NC)/общ брой проби				Непълно докладване - неизмерени параметри (NM)/общо				Закъснял доклад
	(1)		(2)		(3)				
	Бензин		Дизелово гориво		Бензин		Дизелово гориво		
	NC	Общо	NC	Общо	NM	Общо	NM	Общо	(в месеци)
MT	5	32	3	27	1	19	0	6	навреме
NL	0	100	0	100	1	19	1	6	навреме
PL	5	265	2	295	1	19	2	6	навреме
PT	5	254	2	122	0	19	0	6	навреме
RO	1	224	0	222	1	19	0	6	навреме
SK	3	155	4	123	1	19	0	6	навреме
SI	0	145	2	178	1	19	1	6	навреме
ES	0	634	0	330	0	19	0	6	< 1 месец
SE	1	672	0	756	8	19	1	6	навреме
UK	5	1369	0	2298	0	19	0	6	навреме
Брой страни									27

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

Друга важна част от оценката на качеството на горивата, които се пускат на пазара във всяка държава членка, е спазването на специфични параметри, които трябва да бъдат проверявани. Понастоящем в някои държави членки е налице слабо придържане към този принцип. Броят на параметрите, които не са измервани във всяка държава членка е посочен в пълния доклад за 2011 г. в таблицата, отнасяща се до обобщението на параметрите, които не са докладвани от държавите членки за всяка марка гориво, от общото наблюдение на качеството на горивата в ЕС, Годишен доклад за 2011 г., Окончателен доклад на Европейската комисия, Генерална дирекция „Действия по климата“.

Дори ако се вземе предвид, че тази ситуация не представлява проблем за оценката на общото качество на горивата в Европа, това е област, в която са необходими подобрения през 2012 г.

## **6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

Качеството на горивата е пряко свързано както с емисиите на CO<sub>2</sub>, така и с емисиите, влияещи върху качеството на въздуха, а също и със степента на трудност и разходите, които са необходими за постигането на пределно допустимите стойности на емисиите на замърсители и на парникови газове от производителите на превозни средства.

Контролът на качеството на горивата през 2011 г. показва, че спецификациите за бензиновите и дизеловите горива, залегнали в Директива 98/70/ЕО, общо взето се спазват, като бяха установени много малко превишения на нормите.

Преразглеждането на стандарт EN 14274 ще осигури допълнителни разяснения за държавите членки, което ще доведе до по-голяма последователност на данните, налични за оценка на различните параметри за качеството на горивата.

Налице е и ясно заявена воля от страна на държавите членки да положат усилия да вникнат по-добре в изискванията за докладване и да подобрят своите СМКГ.

Тъй като превишенията на нормите са сравнително редки и повечето държави членки предприемат действия за изтегляне от продажба на несъответстващите на нормите горива, Европейската комисия няма информация за евентуални отрицателни последици по отношение на емисиите на автомобилите или работата на двигателите, дължащи се на такива превишения. Същевременно Европейската комисия призовава държавите членки да продължават действията си за осигуряване на пълно съответствие с нормите, за да се предотврати възникването на подобни проблеми в бъдеще.