ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 19.11.2020 г.
COM(2020) 742 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Качество на бензиновите и дизеловите горива, използвани за автомобилен транспорт в Европейския съюз (за отчетната 2018 година)

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Качество на бензиновите и дизеловите горива, използвани за автомобилен транспорт в Европейския съюз (за отчетната 2018 година)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

В съответствие с член 7а от Директива 98/70/ЕО[1] относно качеството на бензиновите и дизеловите горива (наричана по-нататък „Директива относно качеството на горивата“) и член 5 от Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета за установяване на методи за изчисляване и на изисквания за докладване съгласно Директива 98/70/ЕО[2] от държавите членки се изисква ежегодно да докладват за интензитета на парникови газове (ПГ) на доставяните на територията им горива и енергия. Това задължение за докладване се приложи за първи път за отчетната 2017 г. след прилагането и транспонирането на Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета. Настоящият годишен доклад включва данните, докладвани за 2018 г.

Освен това съгласно член 8, параграф 3 от Директива 98/70/ЕО от държавите членки се изисква да представят доклад с националните данни за качеството на горивата за предходната календарна година.

В настоящия годишен доклад се обобщава предоставената от държавите членки информация във връзка с посочените по-горе изисквания за докладване. Настоящият доклад се основава на данните за 2018 г., подадени от държавите членки до Европейската агенция за околната среда (ЕАОС).

2. ОБЕМИ И ИНТЕНЗИТЕТ НА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ ЗА ЦЕЛИЯ ЖИЗНЕН ЦИКЪЛ НА ВИДОВЕТЕ ГОРИВА И ЕНЕРГИЯ

В член 7а от Директивата относно качеството на горивата, във връзка с Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета, са определени изисквания за докладване по отношение на следното:

- общото количество на всеки вид гориво или енергия, доставяни за автомобилен транспорт или за извънпътна подвижна техника (включително плавателните съдове за вътрешни водни пътища, когато не се намират в морски води), за селскостопански и горскостопански трактори, както и за плавателните съдове с развлекателна цел, когато не се намират в морски води;
- емисиите на ПГ през жизнения цикъл за единица енергия, включително предварителните средни стойности на предвижданите количества емисии от биогорива вследствие на непреки промени в земеползването (НПЗ)[3];
- изходните суровини и начините за производство на биогорива, използвани за всеки вид биогориво, доставяно на територията на държавите членки.

[1] Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и Съвета 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 (ЕС) 2015/652 на Съвета от 20 април 2015 г. за установяване на методи за изчисляване и на изисквания за докладване съгласно Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно качеството на бензиновите и дизеловите горива (ОВ L 107, 25.4.2015 г., стр. 26).

[3] Директива (ЕС) 2015/1513 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г. за изменение на Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 2009/28/ЕО за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 239, 15.9.2015 г., стр. 8).

С Директивата относно качеството на горивата държавите членки се задължават да изискват от доставчиците на горива да намалят интензитета на парникови газове през жизнения цикъл на транспортните горива, т.е. емисиите на парникови газове през жизнения цикъл на единица енергия от доставените горива и енергия с най-малко 6 % до 31 декември 2020 г. спрямо основния стандарт за горивата от 2010 г., който е в размер на 94,1 gCO2eq/MJ[4]. При оценяване на съответствието с целта за намаляване с най-малко 6 % не се вземат предвид емисиите на ПГ вследствие на непреки промени в земеползването.

През 2018 г. всички 28 държави членки (както и Норвегия и Исландия) предоставиха данни в подходящ формат за намаляването на емисиите на парникови газове.

2.1 Емисии на парникови газове и отстояние от целта за 2020 г.

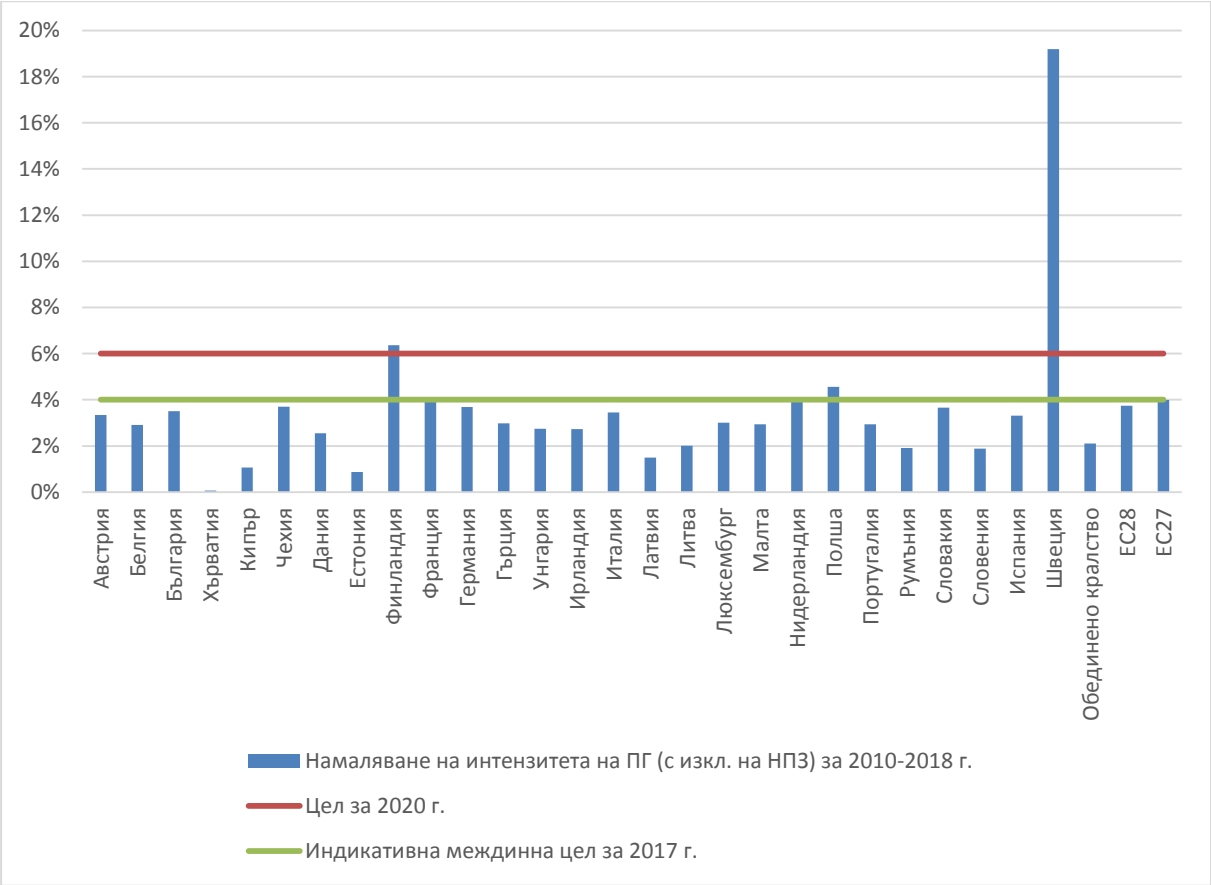
Съгласно предоставените данни средната стойност на интензитета на парникови газове на доставените горива и енергия в 28-те докладващи държави членки през 2018 г. е бил 90,6 gCO_{2eq}/MJ, което е с 3,7 % по-ниско от основния стандарт за горивата от 2010 г., съответстващ на 94,1 $gCO2_{eq}$/MJ. Това съответства на намаление с 51 Mt еквивалент на въглероден диоксид (CO_{2eq}) през 2018 г. В периода 2017—2018 г. доставчиците на горива постигнаха ограничен напредък, като подобрението е с 0,3 процентни пункта от докладвания среден интензитет на парникови газове на горивата по отношение.

Данните, докладвани за 2018 г., потвърждават, че доставчиците на гориво от ЕС в 28-те докладващи държави членки средностатистически изостават от целта си за намаляване на интензитета на парников газове на транспортните горива с 6 % до 2020 г., в сравнение с 2010 г. (вж. *фигура 1*). Трябва да се отбележи, че през 2018 г. не е докладвано намаляване на емисиите нагоре по веригата[5]. Те се очаква да допринесат за постигане на целта за намаляване през 2020 г.

Освен това напредъкът се различава значително в отделните държави членки. В 23 държави членки намаленията през 2018 г. все още остават по-ниски от незадължителната междинна цел от 4 %, която държавите членки можеха да изискват от доставчиците на горива да постигнат още през 2017 г. Швеция и Финландия са единствените държави членки, които вече са надхвърлили целта за намаляване на емисиите с 6 % за 2020 г. (допълнителна информация може да бъде намерена в Технически доклад на ЕАОС № 2/2020, озаглавен „Интензитети на транспортните горива по отношение на парниковите газове в ЕС през 2018 г.“) . Поради това почти всички държави членки трябва бързо да предприемат допълнителни действия, за да гарантират, че целта за 2020 г. ще бъде постигната.

Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета от 20 април 2015 г. за установяване на методи за изчисляване и на изисквания за докладване съгласно Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно качеството на бензиновите и дизеловите горива (ОВ L 107, 25.4.2015 г., стр. 26).

[5] „Емисии нагоре по веригата“ означава всички емисии на парникови газове, които възникват преди влизането на суровината в рафинерията или преработвателната инсталация, където се произвежда горивото.



Фигура 1: Намаления на интензитета на парникови газове на горивата, постигнати от доставчиците на горива от ЕС, 2010—2018 г. *(източник: ЕАОС)*

Като се вземат предвид емисиите вследствие на непреките промени в земеползването[6], средната стойност на интензитета парникови газове на потребените през 2018 г. горива е била с 2,1 % по-ниска от тази през 2010 г. Това съответства на намаление с 29 Mt CO_{2eq} през 2018 г. При оценяване на съответствието с целта за намаление с най-малко 6 % не са взети предвид емисиите вследствие на непреки промени в земеползването.

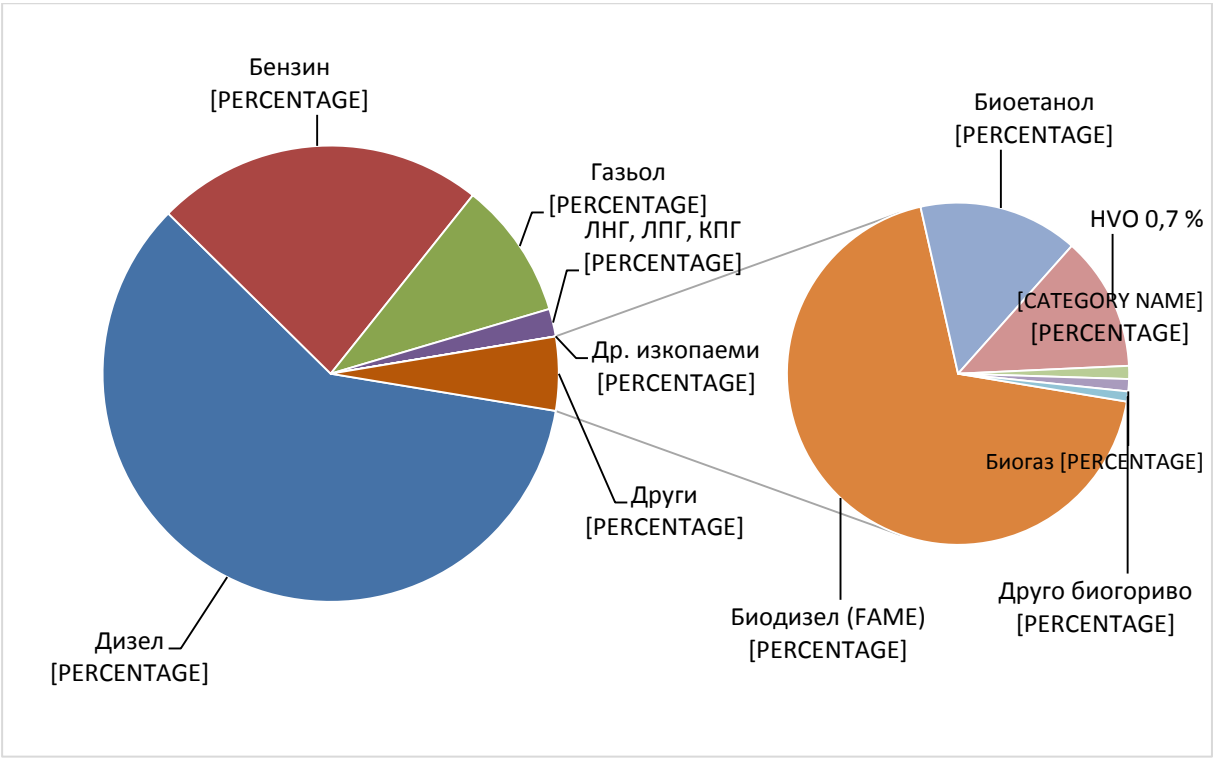
2.2 Доставки на горива

В настоящия раздел се предоставят данни, подадени от държавите членки, за всички изкопаеми горива, биогорива и горива от небиологичен произход, използвани за автомобилен транспорт и за извънпътна подвижна техника, попадащи в обхвата на Директивата относно качеството на горивата.

Докладваните общи доставки на горива възлизат на 14 028 петаджаула (PJ), от които 94,8 % са от изкопаеми горива, а 5,2 % от биогорива. През 2018 г. не са докладвани данни за възобновяеми горива от небиологичен произход.

В доставките на изкопаеми горива през 2018 г. са преобладавали дизеловите горива (59,8 %; 8386 PJ), следвани от бензиновите горива (23,3 %; 3271 PJ) и газьола (9,7 %; 1363 PJ). Общият дял на втечнения нефтен газ и на компресирания природен газ възлиза на 2 % (275 PJ) (вж. *фигура 2*).

[6] За това изчисление са взети предвид предварителните предвиждания за количествата на емисиите от биогорива вследствие на непреки промени в земеползването, както са изброени в приложение V към Директивата относно качеството на горивата.

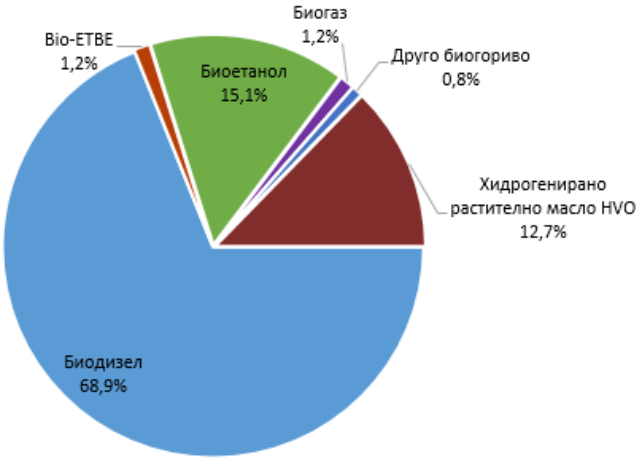


Фигура 2: Дялове на енергийните доставки от горива по видове гориво през 2018 г. (*източник: ЕАОС)*

2.3 Потребление на биогорива

Потреблението на биогорива в 28-те държави членки продължава да бъде доминирано от биодизеловото гориво (метилов естер на мастни киселини, МЕМК) (68,9 % от общото потребление на биогорива; 504 PJ), следван от биоетанола (15,1 %; 111 PJ) и от хидрогенираното растително масло (HVO; 13,1 %; 93 PJ). Био-трет-бутилетиловият етер (bio-ETBE) и биогазът възлизат на почти 0,1 % (18 PJ) от общото потребление на биогорива. Делът на всички останали биогорива е много по-малък (вж. *фигура 3*).

Подробна информация за всички биогорива и начините за производството им може да бъде намерена в Технически доклад на ЕАОС № 2/2020, озаглавен „Интензитет от транспортните горива в ЕС по отношение на парникови газове през 2018 г.“.



Фигура 3: Дялове на енергийните доставки от биогорива по видове гориво през 2018 г. (*източник: ЕАОС)*

2.4 Потребление на електроенергия

Докладването на потреблението на електроенергия от доставчиците на горива е доброволно, като десет държави членки, в сравнение със седем през 2017 г., са докладвали данни за потреблението на електроенергия от електрически автомобили и мотоциклети (вж. *таблица 1*).

Държава членка	Количество енергия, с изключение на КПД на силовото предаване (GJ)	Количество енергия, включително КПД на силовото предаване (GJ)	Интензитет на парникови газове, докладван от държавата членка (g CO_2e/MJ)	Интензитет на парникови газове, докладван от държавата членка (g CO_2e/MJ)
България	189 652	75 861	-	-
Франция	1 122 448	448 979	20,4	73
Германия	774 000	309 600	153	551
Италия	1 444 681	577 872	110,3	397
Нидерландия	236 081	94 432	165	594
Португалия	19 224	7 690	74,7	269
Словакия	1 407	563	46,4	167
Словения	318	127	-	-
Швеция	52	21	169,2	609
Обединено кралство	867 996	347 198	85,3	307

Таблица 1: Електроенергия, потребена от електрически автомобили и мотоциклети през 2018 г. като докладван принос от доставчиците на горива към тяхната цел за намаляване на емисиите на ПГ (*източник: ЕАОС*)

3. ОБЗОР НА ДАННИТЕ ЗА КАЧЕСТВОТО НА ГОРИВАТА В ЕС ПРЕЗ 2018 Г.

В съответствие с член 8 от Директивата относно качеството на горивата всички държави членки, както и Исландия, са подали доклади с националните данни за качеството на горивата за 2018 г.

В този раздел се предоставят докладваните от всички държави — членки на ЕС данни относно продажбите за автомобилен транспорт на бензинови и дизелови горива, както и включените в тях биокомпоненти. В него не са включени други изкопаеми горива, други биогорива и горива от небиологичен произход, както и горива, използвани за извънпътна подвижна техника.

3.1 Бензинови горива, дизелови горива и съдържание на биокомпоненти

При продажбите на горива в ЕС продължава да преобладават дизеловите горива: 72,3 % от продадените през 2018 г. горива са дизелови горива, а 27,7 % — бензинови горива, както и през 2017 г. (вж. *таблица 2*).

	2017 г.	2018 г.

Продажби на дизелови горива	270 668 (72,3 %)	271 018 (72,3 %)
Продажби на бензинови горива	103 766 (27,7 %)	103 766 (27,7 %)

Таблица 2: Продажби на дизелови и бензинови горива (в милиони литри и съответните им дялове) през 2017 г. и 2018 г.

През годините делът от общите продажби на продажбите на дизелови горива в сравнение с тези на бензинови горива се е увеличил от 55,6 % през 2001 г. на 72,3 % през 2018 г. Това до голяма степен съответства на увеличаващия се дял на дизеловите автомобили в автомобилния парк в Европа през този период.

Потреблението на дизелови горива е преобладаващо в повечето държави — членки на ЕС (като представлява над 60 % от общите продажби на горива), с изключение на Гърция, Кипър и Нидерландия;

По-голямата част от продажбите на бензинови горива през 2018 г. са на горива с октаново число 95, определено по изследователския метод (RON), като техният дял леко е намалял в сравнение с 2017 г. Делът на продажбите на 95 ≤ RON < 98 се е увеличил, докато делът на продажбите на RON ≥ 98 е намалял от 2017 г. насам (вж. *таблица 3*).

	2017 г.	**2018 г.**
95 RON	85,7 %;	82 %;
95 ≤ RON < 98	8,3 %;	13,7 %;
RON ≥ 98	5,8 %;	4,2 %;
RON = 91	0,1 %;	0,1 %;

Таблица 3: Дял на продажбите на бензинови горива според RON.

Всички дизелови горива, продадени в ЕС, са предлагани като съдържащо биодизел, а 96 % от бензиновите горива са предлагани като съдържащо биоетанол. През 2018 г. 84,3 % от продадените бензинови горива в ЕС са съдържали до 5 об. % етанол, а 11,4 % са съдържали до 10 об. % етанол. От продадените дизелови горива 99,2 % са съдържали до 7 % FAME, а 0,8 % са съдържали повече.

3.2 Съответствие на продадените горива с допустимите стойности за качеството

Като цяло в ЕС се наблюдава високо съответствие с ограниченията за качеството. За огромната част от ключовите параметри на горивото в пробите, взети през 2018 г., е докладвано, че попадат в допустимите граници.

Литва, Словения и Швеция са проверили и са докладвали пълно съответствие както за бензиновите, така и за дизеловите горива. Шест държави членки са проверили и са докладвали пълно съответствие за бензиновите горива (България, Гърция, Латвия, Литва, Словения и Швеция) и дванадесет за дизеловите горива (Австрия, Германия, Гърция Ирландия, Литва, Полша, Румъния, Словения, Унгария,, Финландия, Хърватия и Швеция). Една държава членка (Белгия) е докладвала повече от 100 случая на

несъответствие за бензинови горива и 30 за дизелови горива през 2018 г., но това представлява малка част от общия брой проби, взети в Белгия.

За 2018 г. държавите членки са докладвали за общо 410 случая на несъответствие при бензиновите горива и 114 случая на несъответствие при дизеловите горива. При бензиновите горива най-често извън спецификациите са били следните параметри: лятното налягане на парите (в 19 държави членки), октановото число, определено по изследователския метод (RON) (в 10 държави членки), октановото число, определено по моторния метод (MON) (в 8 държави членки) и съдържанието на сяра (в 5 държави членки). При дизеловите горива най-често извън спецификациите са били следните параметри: съдържанието на FAME (в 7 държави членки) и съдържанието на сяра (в 8 държави членки).

Всички държави членки са описали действията, които са предприели при констатиране на несъответствие на пробите с изискванията. Тези действия са включвали информиране на компетентните органи, започване на разследване, налагане на санкции и глоби, както и повторно вземане на проби. В малко на брой случаи на несъответствие не са били предприети действия, тъй като измерените параметри са били много близки с допустимите отклонения.

Поради това не е имало нужда Комисията да започва нови разследвания в тази област.