



Bruselis, 2017 05 31
COM(2017) 284 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**teikiama pagal Tarybos direktyvos 98/70/EB dėl benzino ir dyzelinių degalų (dyzelino)
kokybės 9 straipsnį**

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

teikiama pagal Tarybos direktyvos 98/70/EB dėl benzino ir dyzelinių degalų (dyzelino) kokybės 9 straipsnį

1. Įvadas

Degalų kokybės direktyvos¹ tikslas – gerinti ir išlaikyti Europos vidaus rinkoje parduodamų transporto degalų kokybę. Ja siekiama, kad naudojant degalus būtų užtikrinama aukšto lygio būtiniausia aplinkos bei sveikatos apsauga ir techninis suderinamumas su vidaus degimo varikliais. Direktyvoje nustatyti kelių transporto priemonėse ir ne keliais judančiuose mechanizmuose naudojamame benzino ir dyzelino (ir į juos įmaišytų biodegalų) aplinkosauginiai rodikliai. Direktyvoje degalų tiekėjai įpareigoti savo tiekiamo degalų mišinio taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą sumažinti 6 proc. 2020 m., palyginti su 2010 m.

Šią ataskaitą Komisija teikia laikydamasi reikalavimo teikti ataskaitas Degalų kokybės direktyvos 9 straipsnyje išvardytais konkrečiais klausimais.

Pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą REFIT Komisija taip pat įvertino kai kurias Degalų kokybės direktyvos dalis². Su šia ataskaita³ skelbiamame vertinime padaryta išvada, kad transporto degalų kokybės gerinimas ir išlaikymas pagal Degalų kokybės direktyvą duoda Europos Sąjungai papildomos naudos. Remiantis turimais įrodymais nuspręsta, kad direktyvos nuostatos atitinka jų paskirtį, o ją įgyvendinant jos tikslai pasiekiami veiksmingai ir iš esmės našiai. Vis dėlto būtų naudinga atidžiau stebėti, kaip vystosi transporto degalų vidaus rinka.

2016 m. lapkričio mėn. Komisija priėmė dokumentų rinkinį „Švari energija visiems europiečiams“, kuriame yra pasiūlymas parengti naują Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos⁴ redakciją (COM(2016) 767 *final*). Pasiūlyta mažataršių ir iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintų degalų naudojimą 2021–2030 m. reguliuoti vien šia direktyva, o po 2020 m. neviršyti pagal Degalų kokybės direktyvą nustatyto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo rodiklio.

2. Degalų kokybė ir susiję šiltnamio efektą sukeliančių dujų klausimai

Pažanga, padaryta siekiant tikslo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 6 proc.

-
- 1 Direktyva 98/70/EB dėl benzino ir dyzelinių degalų (dyzelino) kokybės, OL L 350, 1998 12 28.
 - 2 Šiame vertinime nagrinėjami tik su Degalų kokybės direktyvos 1–7, 8, 8a, 9 ir 9a straipsniais susiję klausimai.
 - 3 SWD(2017) 178 ir SWD(2017) 179.
 - 4 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 140, 2009 6 5).

Pagal Tarybos direktyvą (ES) 2015/6525, kurios perkėlimo į nacionalinę teisę terminas – 2017 m. balandžio 21 d., valstybės narės turi visapusiškai stebėti transporto degalų taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą ir teikti tokių domenų ataskaitas. Pirmųjų ataskaitų laukiama 2018 m.

Preliminarias išvadas galima padaryti remiantis atsinaujinančių išteklių energijos vartojimo transporto sektoriuje ataskaitomis, teikiamomis pagal Atsinaujinančių išteklių energijos direktyvos reikalavimus. 2017 m. atsinaujinančių išteklių energijos vartojimo pažangos ataskaitos⁶ duomenimis, atsinaujinančių išteklių energijos dalis transporto sektoriuje 2015 m. buvo 6 proc. 88 proc. šios dalies tenka biodegalams, o elektros energijos vartojimas mažiau reikšmingas⁷.

Valstybės narės pranešė apie grynąjį šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimą naudojant atsinaujinančiųjų išteklių energiją transporte – maždaug 35 Mt CO₂ ekvivalentu 2014 m. Šis kiekis sumažėjo dėl naudojamų biodegalų, taip pat dėl nedidelės, bet augančios iš atsinaujinančių išteklių pagamintos elektros energijos svarbos. Toks sumažėjimas susijęs tik su tiesiogiai išmetamais teršalais ir į jį neįskaičiuojami dėl netiesioginio žemės naudojimo keitimo susidarantys išmetamieji teršalai.

Suskaičiuota, kad dėl netiesioginio žemės naudojimo keitimo, susijusio su Europos Sąjungoje sunaudotais biodegalais, susidarė 23 Mt CO₂ ekvivalentu, todėl grynasis sumažėjimas yra 12 Mt CO₂ ekvivalentu. Taikant susijusį jautrumo intervalą, nustatytą Atsinaujinančių išteklių energijos direktyvos VIII priede, dėl netiesioginio žemės naudojimo keitimo susidariusių išmetamųjų teršalų kiekis būtų 14–28 Mt CO₂ ekvivalentu, o grynasis sumažėjimas būtų 7–21 Mt CO₂ ekvivalentu.

Pastaruoju metu atliktas su atskiromis biodegalų žaliavomis susijusio netiesioginio žemės naudojimo keitimo poveikio modeliavimas⁸ parodė, kad dėl netiesioginio žemės naudojimo keitimo susidarančių išmetamųjų teršalų kiekis gali būti daug didesnis, jei biodegalai pagaminti iš augalinių aliejų, palyginti su biodegalais, pagamintais iš krakmolo arba cukraus. Jei naudojami iš nemaistinių augalų pagaminti pažangieji biodegalai, išmetamųjų teršalų dėl netiesioginio žemės naudojimo keitimo paprastai susidaro labai nedaug arba visai nesusidaro.

Kad būtų pasiektas 6 proc. rodiklis, būtina išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 2020 m. sumažinti apytiksliai 66 Mt CO₂ ekvivalentu, palyginti su 2010 m. Tačiau prie 6 proc. rodiklio prisidedama ir naudojant iš neatsinaujinančių išteklių pagamintus degalus (pvz., suskystintas naftos dujas, suslėgtas gamtines dujas, suskystintas gamtines dujas) bei mažinant taršą ankstyvaisiais etapais, tačiau Atsinaujinančių išteklių energijos direktyvoje nėra reikalavimo teikti tokias ataskaitas. Todėl pažangos, padarytos pagal 7a straipsnį siekiant išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 6 proc., ir šio rodiklio poveikio ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemai neįmanoma šiuo metu įvertinti visapusiškai.

5 Tarybos direktyva (ES) 2015/652, kuria nustatomi skaičiavimo metodai ir atskaitomybės reikalavimai pagal Direktyvą 98/70/EB (OL L 107, 2015 4 25).

6 COM(2017) 57 *final*.

7 Biodyzelinas yra pagrindiniai biodegalai, naudojami transportui Europos Sąjungoje. 2015 m. jis sudarė 79 proc. suvartotų biodegalų (10,9 Mt naftos ekvivalentu). Bioetanolis yra antroje vietoje ir sudaro 20 proc. biodegalų (2,6 Mtn). Kiti degalai iš atsinaujinančių energijos šaltinių (įskaitant biodujas) mažai svarbūs transporto sektoriuje 28 ES valstybėse narėse, bet naudojami kai kuriose valstybėse narėse (be kitų, Švedijoje ir Suomijoje). Biodegalų, pagamintų iš atliekų, liekanų, lignoceliuliozės ir nemaistinės celiuliozės medžiagų, proporcija ES biodegalų derinyje padidėjo nuo 1 proc. 2009 m. iki 23 proc. 2015 m. Iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminta elektros energija sudarė 1,7 Mtn bendro galutinės energijos suvartojimo transporto sektoriuje 2015 m.

8 „Ecofys“, IIASA, E4Tech, 2015 m.

Komisija pasiūlė taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo rodiklio, nustatyto Degalų kokybės direktyvoje, po 2020 m. netaikyti. Vietoje jo turėtų būti įgyvendinama Atsinaujinančių išteklių energijos direktyva – pagrindinė priemonė iki 2030 m. skatinti iš atsinaujinančių išteklių pagamintų ir mažataršių transporto degalų naudojimą.

Todėl nutarta, kad nereikia siūlyti keisti 2020 m. 6 proc. rodiklį. Taip nutarus nereikia svarstyti galimybių rodiklį didinti naudojant daugiau pagal švrios plėtros mechanizmą suteikiamų kreditų arba diegiant anglies dioksido surinkimo ir saugojimo technologijas ir naudojant elektros energiją kelių transporto priemonėse. Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad šios technologijos mažai paplitusios rinkoje, todėl jų galimybės iki 2020 m. sumažinti per visą degalų ir energijos gamybos ir vartojimo ciklą išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį yra ribotos.

Į degalus įmaišomų biokomponentų kiekio ribos

Biokomponentų įmaišymo į degalus reikalavimų reikšmė dvejopa. Viena vertus, nustatytas reikalavimas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, susijusių su degalais, kiekį sumažinti 6 proc. skatina transporto sektoriuje naudoti daugiau mažanglių degalų, pvz., biodegalų. Kita vertus, direktyvoje nustatytuose degalų kokybės rodikliuose įrašyta, kiek daugiausiai biodegalų gali būti laisvai parduodamame benzine ir dyzeline⁹, kad šių rūšių degalai tiktų visoje Europos Sąjungoje naudojamų transporto priemonių varikliams, o išmetamieji teršalai galėtų būti papildomai apdorojami.

Komisijos užsakymu atliktame tyrime¹⁰ apsvarstyta hipotetinė galimybė į degalus įmaišyti daugiau biokomponentų nei dabar ir tokio įmaišymo reikšmė ekonomikai ir aplinkos apsaugai, įskaitant poveikį degalų sektoriui ir transporto priemonių parkui. Jame padaryta išvada, kad dabartinės biokomponentų įmaišymo į degalus ribos netrukdo naudoti daugiau biodegalų. Pagrindiniai šiuo metu ES parduodami degalai yra dyzelinai su ne daugiau kaip 7 proc. riebalų rūgščių metilo esterio (B7)¹¹ ir benzinas su ne daugiau kaip 5 proc. etanolio (E5)¹². Daugiau biodegalų galėtų būti naudojama, jeigu į degalus įmaišomų biokomponentų kiekis būtų padidintas iki nustatytų ribų, o ypač jei visose valstybėse narėse būtų pradėti naudoti degalai E10. Be to, gali būti naudojami tokie įmaišomieji komponentai, kaip hidrintas augalinis aliejus, kuriems apribojimai netaikomi.

Vertinant Degalų kokybės direktyvą nerasta įrodymų, kad į degalus įmaišomų biokomponentų kiekio ribos trukdo transporto sektoriuje siekti, kad 10 proc. suvartojamos energijos būtų gaunama iš atsinaujinančių išteklių. Tokia išvada pagrįsta tuo, kad, be pirmiau išvardytų, yra kitų priemonių, kaip pasiekti rodiklį, pvz., du kartus įskaičiuojami pažangieji biodegalai ir iš atsinaujinančių išteklių pagaminta elektros energija¹³. Vertinant nesvarstyta, kaip nuo biokomponentų, įmaišomų į degalus, ribų galėtų priklausyti Atsinaujinančių išteklių direktyvoje nustatyto pažangiųjų degalų įmaišymo įpareigojimo po 2020 m., kai etanolio įmaišymo ribos gali būti aktualios, vykdymas.

9 Didžiausias etanolio kiekis benzine – 10 proc. Kitiems deguoniniams junginiams, pvz., eteriams, yra daugiau apribojimų. Didžiausias riebalų rūgščių metilo esterio kiekis dyzeline paprastai ribojamas iki 7 proc.

10 „Didesnio biokomponentų kiekio transporto degaluose poveikis atsižvelgiant į Degalų kokybės direktyvos reikalavimus“ (*Impact of higher levels of bio components in transport fuels in the context of the Fuel Quality Directive*), ICF International, 2015 m.

11 Riebalų rūgščių metilo esteris.

12 Benzinai, kurio sudėtyje didžiausias etanolio kiekis – 10 proc. tūrio (E10), iki 2015 m. pradėtas tiekti šešiose valstybėse narėse (Bulgarijoje, Lietuvoje, Prancūzijoje, Slovėnijoje, Suomijoje ir Vokietijoje), tačiau rinkose, net daugumoje valstybių narių, kuriose buvo galima įsigyti benzino E10, vyravo benzinas E5.

13 SWD(2017) 178 ir SWD(2017) 179.

Planuojama, kad po 2020 m. transporto priemonių parke bus likęs nedidelis, tačiau pakankamai reikšmingas transporto priemonių, kurioms netinkami didesnio biokomponentų kiekio mišiniai, skaičius¹⁴. Pagal Alternatyvių degalų infrastruktūros direktyvą¹⁵ vartotojai turi būti nuo 2016 m. lapkričio 18 d. informuojami apie degalų tinkamumą automobiliams, kad jiems būtų lengviau išvengti netinkamų degalų. Todėl 2016 m. spalio mėn. Europos standartizacijos komitetas (CEN) priėmė standartą EN 16942 „Degalai. Tinkamumo transporto priemonei identifikavimas. Vartotojui informuoti skirtas grafinis vaizdavimas“. Pagal šį standartą bus pateikiama informacija vartotojams apie degalinėse parduodamų degalų tinkamumą jų transporto priemonėms. Europos standartizacijos komitetas Komisijos užsakymu¹⁶ šiuo metu tiria įvairius biodegalų mišinius, ypač E20/25. Kai kurie automobilių gamintojai teigia, kad jų varikliai jau pritaikyti mišiniams E20 arba E25. Iš Europos standartizacijos komiteto užsakymo tyrimo rezultatų laukiama 2019 m.

Didesnio biokomponentų, ypač bioetanolio ir riebalų rūgščių metilo esterio, kiekio mišinių platinimui kai kuriais atvejais gali reikėti specialių techninių sąlygų ir išlaidų platinimo infrastruktūrai, pvz., degalinėms, vamzdynams, talpykloms, siurbliams, taip pat degalų tiekimo grandinės logistikai. Šios sąlygos reikalingos nebūtinai vien biodegalams, jų reikėtų laikytis ir naudojant kitus alternatyvius degalus, nebent įmaišomasis komponentas būtų hidrintas augalinis aliejus. Reikėtų atsižvelgti į mažmeninės degalų kainos padidėjimą¹⁷ ir į klausimus, susijusius su degalų tinkamumu senesniems automobiliams, ypač jei nebūtų taikomas apsaugos lygio reikalavimas.

Pagal tyrimui sumodeliuotų didesnio biokomponentų kiekio įmaišymo į bendrai rinkai tiekiamus degalus hipotetinių scenarijų duomenis¹⁰ įvertinus poveikį per visą degalų gamybos ir vartojimo ciklą, įskaitant netiesioginį žemės naudojimo keitimą, paaiškėjo, kad automobilių ir degalų gamyklų išmetamų teršalų kiekis reikšmingai nepadidėtų, o šiltnamio efektą sukeliančių dujų būtų išmetama šiek tiek mažiau. Reikšmingesnis teigiamas poveikis, vertinant išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio atžvilgiu, įmanomas, jei būtų naudojami pažangieji biodegalai, pagaminti, pvz., iš atliekų ir liekanų.

Naujausios (2014–2015 m.) ES degalų kokybės stebėjimo ataskaitos¹⁸ duomenys rodo, kad apskritai laikytasi Degalų kokybės direktyvoje benzinui ir dyzelinui nustatytų degalų kokybės rodiklių, o atitinkamų nuostatų nesilaikymo atvejų nedaug. Komisijai nepranešta, kad tais atvejais transporto priemonės būtų išmetusios daugiau teršalų arba kad būta neigiamo poveikio variklių veikimui. Vadinasi, biomišinių asortimento didinimo tendencija kol kas atitinka galiojančius degalų kokybės rodiklius.

Atsižvelgiant į šiuos faktus, šiuo metu nėra priežasčių keisti bendrai rinkai tiekiamų degalų kokybės rodiklio, kuriuo Europos Sąjungoje reguliuojamas didžiausias į degalus įmaišomų biokomponentų kiekis. Šį klausimą Komisija turėtų vėl apsvarstyti atsižvelgdama į Europos standartizacijos komiteto rengiamus standartus didesnio biokomponentų kiekio mišiniams.

14 2020 m. degalų mišinys E10 bus netinkamas veikiausiai 1,3–6,8 proc. ES lengvųjų transporto priemonių parko, arba apytiksliai 1,6–9 mln. transporto priemonių. Be to, techninių problemų gali kelti degalų mišiniai su didesniu riebalų rūgščių metilo esterio kiekiu, pvz., žemesnėje aplinkos temperatūroje gali atsiskiesti tepalas.

15 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307/1, 2014 10 28).

16 Sutartis Nr. SA/CEN/RESEARCH/EFTA/000/2014-13.

17 Išnagrinėti didesnio biodegalų naudojimo scenarijai rodo, kad mažmeninė degalų kaina padidėtų 0,01–0,023 EUR už litrą 2020 m. ir 0,02–0,075 EUR už litrą 2030 m., priklausomai nuo įvairių prielaidų apie pagrindines žalios naftos kainas.

18 COM (2017) 49 *final*.

Sąsajos su išmetamo CO₂ kiekio standartais

Transporto sektoriaus priklausomybė nuo iškastinio kuro mažinama politikos priemonėmis, kuriomis ribojamas kelių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis. Reglamentuose (EB) Nr. 443/2009¹⁹ ir (ES) Nr. 510/2011²⁰ nustatyti CO₂ rodikliai atitinkamai naujiems keleiviniams automobiliams ir naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms. Transporto priemonių gamintojai privalo transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį sumažinti tiek, kad vidutiniai ES parko rodikliai būtų tokie: naujų keleivinių automobilių – 95 g CO₂/km 2021 m., o naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – 147 g CO₂/km 2020 m.

2015 m. parengtoje reglamentų vertinimo ataskaitoje²¹ padaryta išvada, kad juose nustatytomis priemonėmis veiksmingai mažinamas naujų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis. Be to, įgyvendinant reglamentus sukurta grynosios ekonominės naudos, o patys reglamentai yra aktualūs, veiksmingi ir suderinti, todėl duoda papildomos naudos Europos Sąjungai. Pastebėta ir trūkumų, ypač bandymo procedūrų, tačiau abejonių degalų klausimais neiškilo.

Komisija šiuo metu rengia būsimums išmetamųjų teršalų kiekio standartus sunkiosioms transporto priemonėms ir surengė viešas konsultacijas dėl teisės aktų, kuriais remiantys būtų stebimi sunkiųjų transporto priemonių suvartojamų degalų ir išmetamo CO₂ kiekio duomenys ir būtų teikiamos tokių duomenų ataskaitos.

Geresnės kokybės degalai iš esmės galėtų teigiamai paveikti kelių transporto priemonių išmetamuosius teršalus. Galima tobulinti variklių konstrukciją, kad varikliai naudotų tiriamuoju metodu nustatyto didesnio oktano skaičiaus (RON) benzina ir taip pasiekę didesnę suspaudimo laipsnį naudotų mažiau degalų ir išmestų mažiau CO₂. Tačiau dėl aukštesnės RON klasės, pvz., RON 100, gali padidėti naftos perdirbimo išmetamųjų teršalų kiekis (iš viso 1 Mt CO₂) ir degalų gamybos sąnaudos (1–2 proc. produkto vertės)²². Degalų, kurių RON klasė didesnė už mažiausiąją, jau yra rinkoje. Šie degalai neduoda naudos, jei naudojami būtent jiems nepritaikytuose varikliuose.

Geresnės RON klasės benzina tiekti rinkai galima laikantis dabartinių degalų kokybės rodiklių, todėl šiuo atveju nėra priežasčių keisti tų rodiklių.

3. Degalų kokybė ir susiję aplinkos apsaugos klausimai

Vienas iš Degalų kokybės direktyvos tikslų – mažinti transporto priemonių sukeltą atmosferos taršą. Pagal degalų kokybės rodiklius reguliuojami pirminiai oro teršalai, pvz., švinas, sieros oksidai, azoto oksidai, nesudegę angliavandeniliai, kietosios dalelės, anglies monoksidas, benzenas, ir kitos toksiškos išmetamosios dujos, dėl kurių susidaro antriniai teršalai, pvz., ozonas, išmetami su variklinių transporto priemonių ir ne keliais judančių mechanizmų deginiais.

1995–2013 m. transporto išmetamų SO_x kiekis sumažėjo 98 proc., išmetamo švino kiekis – 95 proc., išmetamų NO_x kiekis – 51 proc., išmetamų mažiau kaip 10 mikronų skersmens kietųjų dalelių kiekis – 42 proc., o išmetamų policiklinių aromatinių angliavandenilių kiekis – 62 proc.-----

19 Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009, nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 140, 2009 6 5).

20 Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 510/2011, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 145, 2011 5 31).

21 https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_idv_co2_regs_en.pdf

22 „Naftos perdirbimas Europos Sąjungoje 2020 m. ir jo perspektyvos iki 2030 m.“ (*Oil refining in the EU in 2020, with perspectives to 2030*), CONCAWE ataskaita 1/13R, 2013 m. balandžio mėn.

Ne keliais judančių mechanizmų degalų aplinkosauginiai rodikliai

Ne keliais judančiuose mechanizmuose naudojamam gazoliui taikomi ne visi kelių transporto priemonėse naudojamiems dyzeliniams degalams nustatyti aplinkosauginiai rodikliai²³. Komisija išnagrinėjo galimybę ne keliais judančiuose mechanizmuose naudojamiems degalams taikyti daugiau tokių reikalavimų ir tokio taikymo poveikį²⁴. Nagrinėjimo išvada – papildomų reikalavimų taikymas veikiausiai neturėtų didelio poveikio daugumoje valstybių narių. Jie būtų iš dalies naudingi siekiant mažesnės oro taršos. Tikėtina, kad tam tikros naudos gautų ne keliais judančių mechanizmų gamintojai: pirmiausia būtų mažiau techninės priežiūros reikalavimų ir sumažėtų variklių kūrimo sąnaudos, nes jie būtų kuriami kartu su sunkiosiomis kelių transporto priemonėms skirtais varikliais. Bendras poveikis Europos naftos perdirbimo gamykloms būtų palyginti mažas. Nerasta jokių neišspręstų klausimų, dėl kurių dabar reikėtų ne keliais judančiuose mechanizmuose naudojamam gazoliui taikomus reikalavimus derinti su kelių transporto priemonių dyzelinui taikomais reikalavimais.

Degalų priedai

Degalų priedai – medžiagos, kurių į degalus įmaišoma siekiant pagerinti variklių eksploatavimo sąlygas. Jei degalų priedų veikimas plaunamasis, jie neleidžia kauptis vidinėms apnašoms, todėl padeda sumažinti degalų suvartojimą, teršalų išmetimą ir techninės priežiūros poreikį. Apsaugos nuo apnašų priedai naudojami 75 proc. kelių transporto degalų, parduodamų Europos Sąjungoje. Jie laikomi su degalais uždaroje sistemoje ir visiškai sudega prieš išleidimą į aplinką.

Komisija anksčiau pripažino, kad nėra pakankamai gero būdo išbandyti degalų plaunamąsias savybes, todėl pasiūlė, kad degalų ir transporto priemonių tiekėjai turėtų savo klientus informuoti apie plaunamųjų priedų naudą ir jų naudojimą²⁵. Plaunamieji priedai suteikia galimybę degalų pardavėjams išsiskirti iš konkurentų ir šią degalų savybę reklamuoti vartotojams.

Pagal Europos degalų kokybės standartus (EN 228 benzinui ir EN 590 dyzelinui) degalų priedus galima naudoti siekiant pagerinti veikimo kokybę. Komisija mano, kad laikantis dabartinės savanoriško standartų nustatymo praktikos užtikrinamas pakankamas plaunamųjų priedų naudojimo ir susijusios naudos lygis. Daugiau priemonių šioje srityje nereikia.

Metalų priedai

Daugiau problemų kelia metalų priedų naudojimas degaluose, nes metalo komponentai degant degalams nesuyra ir galiausiai patenka į aplinką. Todėl Degalų kokybės direktyvoje uždraustas švino naudojimas ir nustatytos MMT²⁶ naudojimo ribos.

Komisija parengė bandymo metodiką, kuria vertinamas degaluose naudojamų metalų priedų pavojus sveikatai ir aplinkai²⁷. Ataskaitos duomenimis, šiems priedams būdingas cheminis reaktyvumas, toksiškumas ir savybė kauptis gyvuose organizmuose, todėl tokie priedai gali paveikti žmones ir

23 10 ppm sieros kiekio riba taikoma ne keliais judančiuose mechanizmuose naudojamam gazoliui ir kelių transporto dyzelinui.

24 Pagal Direktyvos 98/70/EB dėl benzino ir dyzelinių degalų (dyzelino) kokybės 9 straipsnio 1 dalies c ir j punktus teikiamą ataskaitą padėjo parengti *AMEC Environment & Infrastructure UK Limited* ir Aristotelio universiteto Taikomosios termodinamikos laboratorija (Graikija).

25 COM(2007) 18 *final*.

26 Metilciklopentadienilmangano trikarbonilas

27 COM(2013) 456 *final*.

aplinką. Galimo poveikio veiksniai: metalų priedo degaluose rūšis, koncentracija, veikimo trukmė ir kanalai.

Pagal teisės aktuose nustatytus metalų priedų degaluose reikalavimus degalų kokybę valstybės narės stebi ir matuoja švino ir MMT atžvilgiais. Komisija nežino atveju, kad degalų platinimo tinkluose būtų parduodami kitokie metalų priedai degaluose. Yra pranešimų, kad anksčiau dukterinių transporto įmonių parkuose naudoti kitokie metalų priedai degaluose (ceris ir ferocenas), tačiau nėra informacijos, kad šie priedai vis dar naudojami.

Aplinkos apsaugos teisės aktais reguliuojami komponentai

Benzino ir dyzelino komponentų ataskaitas Komisija turi teikti pagal Bendrijos aplinkos apsaugos teisės aktus, įskaitant Vandens pagrindų direktyvą²⁸. Tačiau valstybės narės teisiškai įpareigos stebėti ir matuoti degalų kokybę tik pagal reguliuojamus parametrus²⁹. Degalų pramonėje laikoma, kad degalų sudėtis – nuosavybinė informacija.

Vandens pagrindų direktyvoje nustatyti aplinkos kokybės standartai, taikomi prioritetinėms medžiagoms ir tam tikriems vandens telkinių teršalams, prie kurių priskiriamos kai kurios pagal Degalų kokybės direktyvą reguliuojamos medžiagos, pvz., policikliniai aromatiniai angliavandeniliai ir benzenai. Atliekant stebėjimą ir teikiant ataskaitas pagal Vandens pagrindų direktyvą nesiorientuojama būtinai į degalų komponentus, tačiau naujausia Vandens pagrindų direktyvos įgyvendinimo ataskaita³⁰ yra aktuali reguliuojamų cheminių medžiagų atžvilgiu. Joje rašoma, kad informacija, kurią apie cheminę paviršiaus vandenų būklę valstybės narės pateikė upių baseinų valdymo planuose, nepakankamai aiški. Stebimos ne visos prioritetinės medžiagos, o stebimų vandens telkinių skaičius ribotas.

Iš turimos informacijos neįmanoma nustatyti degalų komponentų, kuriems taikoma Vandens pagrindų direktyva, kiekio. Todėl kol kas nėra argumentų keisti degalų kokybės rodiklius.

Garų slėgis

Degalų kokybės direktyva padeda mažinti išmetamų lakiųjų organinių junginių kiekį ir taip papildo kitų dviejų direktyvų³¹ reikalavimus. Be kitų, čia svarbūs degalų kokybės rodikliai yra benzenas ir deguoniniai junginiai, o ypač benzino garų slėgis. Siekiant sumažinti kelių transporto priemonių išmetamų nemetaninių lakiųjų organinių junginių kiekį, nustatyta, kad didžiausias leidžiamas vasarinių degalų garų slėgis turi būti 60 kPa. Gali būti daromos šio reikalavimo išimtys, jei į degalus įmaišoma bioetanolio arba jei žema aplinkos temperatūra.

Komisijos ataskaitoje³² apsvarstyta, kiek būtų sąnaudų ir naudos ir koks tikėtinas poveikis, jei didžiausio leidžiamo garų slėgio reikalavimas būtų labiau sugriežtintas. Jos duomenys rodo, kad nustačius griežtesnį reikalavimą į aplinką sklistų mažiau garų, ypač iš senesnių transporto priemonių. Tačiau degalų pramonei tektų spręsti tam tikrus techninius, komercinius, aplinkos apsaugos ir veiklos klausimus, todėl jai atsirastų papildomų kapitalo ir veiklos sąnaudų. Prie tokių klausimų priskiriamas didesnis naftos perdirbimo gamyklų energijos vartojimo intensyvumas ir poreikis pertvarkyti arba

28 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/60/EB, nustatanti Bendrijos veiksmų vandens politikos srityje pagrindus (OL L 327, 2000 12 22).

29 I ir II priedai, Europos standartizacijos komiteto standartai EN 590 (dyzelinui) ir EN 228 (benzinui).

30 COM(2015) 120 *final*.

31 Direktyvos 1994/63/EB ir 2009/126/EB.

32 Pagal Direktyvos 98/70/EB dėl benzino ir dyzelinių degalų (dyzelino) kokybės 9 straipsnio 1 dalies c bei j punktus teikiama ataskaitą padėjo parengti AMEC Environment & Infrastructure UK Limited ir Aristotelio universiteto Taikomosios termodinamikos laboratorija (Graikija).

pakeisti esamus įrenginius. Tyrimas parodė, kad susijusios sąnaudos³³ būtų labai didelės, palyginti su tikėtina nauda aplinkai ir pinigine nauda.

4. Išvada

Ši ataskaita papildo Degalų kokybės direktyvos vertinimo ataskaitos³⁴ faktus. Atsižvelgiant į tuos faktus ir į pirmiau pateiktus įrodymus 9 straipsnyje išvardytais klausimais, šiuo metu nėra argumentų iš dalies keisti Degalų kokybės direktyvą.

Komisija toliau stebės, kaip laikomasi Degalų kokybės direktyvoje nustatytų degalų aplinkosauginių rodiklių, ir jos įtaką aplinkos ir žmonių sveikatos apsaugai, transporto degalų vidaus rinkai, transporto priemonėms ir ne keliais judantiems mechanizmams. Ji taip pat stebės, kaip į nacionalinę teisę perkeliamos nuostatos (perkėlimo terminas – 2017 m. balandžio mėn.), susijusios su Degalų kokybės direktyvoje nustatytu uždaviniu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

33 Išnagrinėjus įvairius scenarijus, kaip garų slėgį sumažinti 10 kPa, aiškėja, kad išmetamų nemetaninių lakiųjų organinių junginių kiekį sumažinti kilogramu kainuotų 22–175 EUR, priklausomai nuo degalų sudėties ir svarstomo scenarijaus. Tačiau tikėtina mažesnio išmetamų nemetaninių lakiųjų organinių junginių kiekio piniginė nauda yra gana maža, 0,95–2,8 EUR už neišmestų nemetaninių lakiųjų organinių junginių kilogramą.

34 SWD(2017) 178 ir SWD(2017) 179.