

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 4.12.2008
SEC(2008) 2938

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

Pavaddokuments

KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

direktīvas priekšlikumam par benzīna tvaiku uztveršanas otro posmu degvielas uzpildes stacijās, uzpildot degvielu automašīnās ar benzīndzinēju

Analītiskais kopsavilkums – ietekmes novērtējums

**{COM(2008) 812 galīgā redakcija}
{SEC(2008) 2937}**

ANALĪTISKAIS KOPSAVILKUMS

Šis ietekmes novērtējums ir pavaddokuments tiesību akta priekšlikumam, kura mērķis ir panākt benzīna tvaiku uztveršanu, kas nonāk atmosfērā, uzpildot degvielu vieglajos automobiļos degvielas uzpildes stacijās (benzīna tvaiku uztveršanas jeb BTU otrais posms). Šis emisijas pastiprina vietējās un reģionālās gaisa kvalitātes problēmas (benzols un ozons), uz kurām attiecas Kopienas gaisa kvalitātes standarti un mērķi. Piezemes ozons ir piesārņotājs, kas šķērso valstu robežas, un ir trešā svarīgākā siltumnīcefekta gāze. Benzolam ir kancerogēna iedarbība uz cilvēka organismu arī zem novērojamas toksiskas iedarbības robežas – tas ir t.s. bezsliekšņa kancerogēns.

Lai rīcība būtu efektīva, gaisa piesārņojuma problēmas ar pārrobežu dimensiju, piemēram, ozons, dalībvalstīm jārisina kopīgi. Pašlaik Kopienas tiesību aktos noteiktais gaisa piesārņojuma mērķis attiecībā uz piezemes ozonu ir daudzkārt pārsniegts, un šāds pārsniegums, visticamāk, saglabāsies par spīti ozona prekursora gāzu emisiju samazināšanai valstu noteikto maksimāli pieļaujamo emisiju Direktīvā 2001/81/EK un Tematiskās stratēģijas par gaisa piesārņojumu mērķiem.

Priekšlikums ir sagatavots atbilstoši Komisijas saistībām, kas paredzētas:

- Tematiskajā stratēģijā par gaisa piesārņojumu¹;
- Komisijas priekšlikumā grozīt Direktīvu 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti², kura mērķis ir veicināt lielāku biodegvielu (un jo īpaši bioetanolu) patēriņu, pazeminot prasības par benzīna tvaiku spiedienu. Degvielu kvalitātes direktīva pieņemta, pamatojoties uz Līguma 95. pantu, un tās specifikācijas ir vienādi piemērojamas visā ES. Komisija ir atzinusi, ka jebkāds tvaiku spiediena ierobežojumu samazinājums varētu palielināt gaistošo organisko savienojumu emisijas no degvielas uzpildes un izgarojumu emisijas no transportlīdzekļu degvielas sistēmām pat tajās valstīs, kurās otrā posma benzīna tvaiku uztveršana jau ir ieviesta. Komisija norāda, ka, lai kompensētu palielinātās gaistošo organisko savienojumu emisijas visā ES, tiks piedāvāta benzīna tvaiku uztveršana, uzpildot degvielu automašīnās;
- paziņojumā, kas pievienots, otrajā lasījumā pieņemot jauno direktīvu par gaisa kvalitāti³, un kurā (i) Komisija atzina, ka, lai uzlabotu gaisa kvalitāti, ir svarīgi gaisa piesārņojumu novērst tā rašanās vietā; un (ii) tika pievērsta uzmanība vairākiem piesārņojuma rašanās vietā veicamiem Kopienas pasākumiem, tostarp benzīna tvaiku uztveršanai degvielas uzpildes stacijās.

Ietekmes analīze ir veikta, pamatojoties uz divos atsevišķos *ENTEC* un *COWI* konsultantu ziņojumos⁴ ietvertu informāciju, kā arī jaunākajiem normatīvās ietekmes novērtējumiem par valstu veiktajiem pasākumiem saistībā ar benzīna tvaiku uztveršanas otro posmu. Novērtējumā pētītas izmaksas, rentabilitāte un ieguvumi no otrā posma kontroles pasākumu sistemātiskas ieviešanas visā ES, nepārkāpjot spēkā esošos Kopienas tiesību aktus par benzīna

¹ 4.2.1.2. punkts 9. lappusē COM(2005) 446 2005. gada 21. septembrī.

² 3. punkta 4. apakšpunkts 7. un 8. lappusē COM(2007) 18 2007. gada 31. janvārī.

³ Direktīva 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai, OV L 152, 11.6.2008., 1. – 43. lpp.

⁴ <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

tvaiku uztveršanas pirmo posmu (attiecībā uz benzīna glabāšanu un nosūtīšanu no termināliem uz degvielas uzpildes stacijām) un atzīstot to, ka vairāk kā pusē dalībvalstu otrā posma BTU valsts līmeņa pasākumi jau ir ieviesti. Otrā posma BTU atbilst arī starptautiskam protokolam, kuru Kopiena ir parakstījusi, bet nav ratificējusi.

Ir apspriestas vairākas iespējas, tostarp “parastās” benzīna tvaiku uztveršanas sistēmas, kas darbojas tādā veidā, ka izplūstošie benzīna tvaiki tiek savākti ar vakuumsūkņa palīdzību un novadīti degvielas uzpildes staciju pazemes glabātavās. Beigās, kad degvielas uzpildes stacijas pazemes glabātava ir pilnas, tvaikus nogādā uz naftas pārstrādes uzņēmumiem. Ir analizēta arī jaunāka otrā posma BTU “sūkņa” sistēma, kurā izplūstošie tvaiki tiek savākti, atdzesēti un pārstrādātā veidā nogādāti tieši degvielas uzpildes ierīcē atkārtotai uzpildīšanai šķidra benzīna veidā. Šī pēdējā sistēma nav saistīta ar pazemes glabātavu vai cauruļvadu pārbūvi, un ir ērtāka degvielas uzpildes stacijas operatoram, jo īpaši, ja nepieciešamas neplānota rekonstrukcija.

Otrā posma ieviešanas pasākumu izmaksas ir aprēķinātas, ņemot vērā degvielas uzpildes staciju skaitu, lielumu, otrā posma iekārtu (un to uzstādīšanas) izmaksas, iekārtu ekspluatācijas laiku un uztverto benzīna tvaiku ekonomisko vērtību, neskaitot nodokļus. Tika ņemtas vērā tikai ar otrā posma BTU tieši saistītās izmaksas (t.i., izmaksas, kas pārsniedz parastas jaunbūves vai rekonstrukcijas izmaksas un ir saistītas ar jaunu degvielas uzpildes ierīču iegādi). Ieguvumi no emisiju apjoma samazināšanās aprēķināti, izmantojot vienkāršu vienas tonnas izplūdušu benzīna tvaiku radītā kaitējuma izmaksas un ņemot vērā tikai ozona ietekmi uz veselību un kultūraugiem, un atstājot bez ievērtības ozona ietekmi uz dabas vidi un benzola ietekmi uz veselību.

Iespējamie politiskie risinājumi ir šādi.

- (1) Nedarīt neko.
- (2) Ierīkot borta uzpildes tvaiku uztveršanu (*ORVR*) vieglajos automobiļos un vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos.
- (3) Uzstādīt BTU otrā posma iekārtas:
 - (a) visās jaunajās degvielas uzpildes stacijās un degvielas uzpildes stacijās, kurās veikta rekonstrukcija, ar apgrozījumu lielāku par 500 m³ benzīna gadā;
 - (b) visās jaunajās degvielas uzpildes stacijās un degvielas uzpildes stacijās, kurās veikta rekonstrukcija, ar apgrozījumu lielāku par 500 m³ benzīna gadā, kā arī lielajās esošajās degvielas uzpildes stacijās (t.i., ar apgrozījumu lielāku par 3000 m³ gadā);
 - (c) variants (b) un degvielas uzpildes stacijas, kas atrodas dzīvojamajos rajonos vai zem tiem, neatkarīgi no to lieluma;
 - (d) automātisks visa otrā posma iekārtu monitorings, kas ierobežotu benzīna tirdzniecību uztveršanas iekārtu darbības defektu gadījumos (risinājums izmantojams kopā ar visiem iepriekšminētajiem risinājumiem).

Pirmie divi risinājumi tika noraidīti agrīnā stadijā, bet 3. risinājuma c) variants ir atzīts par labāko. Neskaidrību dēļ par izmaksām un sakarā ar negatīvo ietekmi uz rentabilitāti, jo īpaši

tāpēc, ka var būt pieejami citi lētāki līdzekļi, lai garantētu drošu otrā posma BTU iekārtu lietošanu degvielas uzpildes stacijās, tika noraidīts arī 3. risinājuma d) variants.

Tālāk tabulā atspoguļots dažādu variantu izmaksu un rentabilitātes kopsavilkums gadījumos, kad tas ir iespējams.

Variants	Kopējās izmaksas milj.EUR	Novērstās emisijas (t)	Rentabilitāte (EUR/t)		Aprēķinātās izmaksas* [un ieguvumi] 2020. gadā milj. EUR
			Izņemot atgūto benzīnu	Tostarp atgūtā benzīna mazumtirdzniecības vērtība	
3a (pie sūkņa)	179,5	12 141	1540	915	11,1 [11,5-34,0]
3a (parastais)	209,5	12 141	1760	1140	13,8[11,5-34,0]
3b (pie sūkņa)	317,4	17 769	1798	1171	20,8 [16,9-49,7]
3b (parastais)	389	17 769	2160	1533	27,2 [16,9-49,7]
3c (pie sūkņa)	nav aprēķ.	nav aprēķ.	apm. 1500	apm. 960	nav aprēķ.
3c (parastais)	nav aprēķ.	nav aprēķ.	apm. 1890	apm. 1340	nav aprēķ.
3d	Pieejama ierobežota informācija				
<p><i>a – otrā posma kontroles pasākumi jaunās degvielas uzpildes stacijās un degvielas uzpildes stacijās, kurās veikta rekonstrukcija</i></p> <p><i>b – a) variants plus esošās degvielas uzpildes stacijas ar apgrozījumu lielāku par 3000 m³ gadā līdz 2020. gadam</i></p> <p><i>c – b) variants plus visas degvielas uzpildes stacijas, kas atrodas dzīvojamajos rajonos, neatkarīgi no lieluma/apgrozījuma</i></p> <p><i>d – c) variants plus automātiskā monitoringa iekārtu uzstādīšana</i></p> <p><i>*-ieskaitot uztvertā benzīna ekonomisko vērtību (mazumtirdzniecības cenu)</i></p>					

Attiecībā uz to degvielas uzpildes staciju skaitu, kas atrodas zem dzīvojamajiem rajoniem, ir pieejama ierobežota informācija, tāpēc nav iespējams aprēķināt kopējās izmaksas utt. Tomēr ir aptuveni aprēķinātas izmaksas mazām degvielas uzpildes stacijām ar apgrozījumu apmēram 500 m³, un plānotas rekonstrukcijas izmaksas un rentabilitāte ir līdzīgas iepriekšminētajiem vidējiem aprēķiniem saistībā ar 3.a) un 3.b) variantu.

Kopējās izmaksas un aprēķinātās izmaksas 2020. gadā (no 20 līdz 30 milj. euro) ir mērenas. Rentabilitātes rādītāji, salīdzinot ar citiem pieejamiem gaistošo organisko savienojumu emisiju samazināšanas pasākumiem, ir pozitīvi.

Komisija aicināja galvenās ieinteresētās personas sniegt atbildes uz jautājumiem saistībā ar iespējamo otrā posma BTU ieviešanu 28. februārī. Šis aicinājums sabiedriskās apspriedes nolūkā bija ievietots arī Eiropas tīmekļa vietnē. Apspriedi 2008. gada 17. martā publicēja arī "ENDS Daily". Tika saņemtas sešpadsmit atbildes no dalībvalstu reģioniem, vides aizsardzības aģentūrām, NVO, iekārtu piegādātājiem, degvielas uzpildes staciju operatoriem, naftas rūpniecības asociācijas un transportlīdzekļu ražotājus. Šo atbilžu kopsavilkums ir pieejams tiešsaistē⁵. Atbildes aptvēra jautājumus, kas saistīti ar benzīna tvaiku ietekmi uz

⁵ <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

veselību, otrā posma iekārtu efektivitāti, automātiskā monitoringa iekārtu izmantošanas priekšrocībām un dažādu otrā posma BTU iekārtu variantu rentabilitāti. Šīs atbildes tika tieši ņemtas vērā, sagatavojot pievienotā priekšlikuma galvenās sadaļas, jo īpaši attiecībā uz degvielas uzpildes stacijām, kas atrodas zem dzīvojamiem rajoniem, zemākos kritērijus iesaistīto degvielas uzpildes staciju noteikšanai un iekārtu darbības automātisko monitoringu degvielas uzpildes stacijās.