



Briselē, 31.10.2019.
COM(2019) 561 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**Eiropas Savienībā autotransportam izmantotā benzīna un dīzeļdegvielas kvalitāte
(2017. pārskata gads)**

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Eiropas Savienībā autotransportam izmantotā benzīna un dīzeļdegvielas kvalitāte (2017. pārskata gads)

1. IEVADS

Saskaņā ar 7.a pantu Direktīvā 98/70/EK¹, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti (turpmāk “Degvielas kvalitātes direktīva”), un 5. pantu Padomes Direktīvā (ES) 2015/652², ar ko nosaka aprēķina metodes un ziņošanas prasības atbilstīgi Direktīvai 98/70/EK, dalībvalstīm ir pienākums katru gadu ziņot par to teritorijā piegādāto degvielu un enerģijas siltumnīcefekta gāzu (SEG) intensitāti. Šo ziņošanas pienākumu pirmo reizi piemēro attiecībā uz 2017. pārskata gadu, ievērojot Padomes Direktīvas (ES) 2015/652 piemērošanu un transponēšanu.

Turklāt saskaņā ar Direktīvas 98/70/EK 8. panta 3. punktu dalībvalstīm ir jāziņo degvielas kvalitātes valsts dati par iepriekšējo kalendāro gadu.

Šajā gada ziņojumā apkopota dalībvalstu sniegtā informācija saistībā ar iepriekš minētajām ziņošanas prasībām. Tā pamatā ir 2017. gada dati, ko dalībvalstis iesniegušas Eiropas Vides aģentūrai (EVA).

2. DEGVIELAS UN ENERĢIJAS VEIDU APJOMI UN APRITES CIKLA SILTUMNĪCEFEKTA GĀZU INTENSITĀTE

Degvielas kvalitātes direktīvas 7.a pantā, ko piemēro kopā ar Padomes Direktīvu (ES) 2015/652, izklāstītas ziņošanas prasības attiecībā uz:

- katra degvielas vai enerģijas veida kopējo apjomu, ko piegādā autotransportam un visurgājējai tehnikai (tostarp iekšzemes ūdensceļu kuģiem, kad tie nav jūrā), lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem un atpūtas kuģiem, kad tie nav jūrā,
- aprites cikla SEG emisijām uz enerģijas vienību, tostarp aplēsto netiešas zemes izmantošanas maiņas (*ILUC*) emisiju no biodegvielām provizoriskām vidējām vērtībām³,
- izejvielām un biodegvielas ražošanas paņēmieni, ko izmanto katrai dalībvalstu teritorijās piegādātajai biodegvielai.

Ar Degvielas kvalitātes direktīvu dalībvalstīm uzlikts pienākums pieprasīt, lai degvielas piegādātāji līdz 2020. gada 31. decembrim samazinātu transportlīdzekļu degvielas aprites cikla SEG emisiju intensitāti, t. i., samazinātu piegādātās degvielas un enerģijas aprites cikla SEG emisijas uz vienu enerģijas vienību vismaz par 6 % salīdzinājumā ar degvielas pamatstandartu 2010. gadam, kas ir 94,1 g CO₂ekv./MJ⁴. *ILUC* SEG emisijas netiek ņemtas vērā, vērtējot atbilstību minimālajam 6 % samazinājuma mērķim.

Ņemot vērā to, ka 2017. gads ir pirmais pārskata gads un ka daudzās dalībvalstīs Padomes Direktīvas (ES) 2015/652 transponēšana aizkavējās, šis pirmais ziņojums par degvielas un enerģijas veidu apjomiem un aprites cikla siltumnīcefekta gāzu intensitāti vēl nav pabeigts. Kopumā 22 dalībvalstis, kā arī Islande un Norvēģija, iesniedza attiecīgos datus atbilstošā formātā. Igaunija, Lietuva, Polija,

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti un ar ko groza Padomes Direktīvu 93/12/EEK (OV L 350, 28.12.1998.).

² Padomes 2015. gada 20. aprīļa Direktīva (ES) 2015/652, ar ko nosaka aprēķina metodes un ziņošanas prasības, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/70/EK, attiecībā uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti (OV L 107, 25.4.2015.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 9. septembra Direktīva (ES) 2015/1513, ar kuru groza Direktīvu 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti, un Direktīvu 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu (OV L 239, 15.9.2015.).

⁴ Padomes 2015. gada 20. aprīļa Direktīva (ES) 2015/652, ar ko nosaka aprēķina metodes un ziņošanas prasības, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/70/EK, attiecībā uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti (OV L 107, 25.4.2015.).

Portugāle, Rumānija un Spānija iesniedza ziņojumus par degvielas piegādātāju tirgū laisto degvielu kvalitāti, nevis par to siltumnīcefekta gāzu intensitāti⁵.

2.1. Siltumnīcefekta gāzu emisijas un panākumi 2020. gada mērķa sasniegšanā

Saskaņā ar sniegtajiem datiem to degvielu un enerģijas vidējā SEG intensitāte, kas piegādātas 22 ziņotājās dalībvalstīs 2017. gadā, bija par 3,4 % zemāka nekā 2010. gada pamatstandartā noteiktā. Tas atbilst 29 Mt oglekļa dioksīda ekvivalenta (CO_{2ekv.}) ietaupījumam 2017. gadā.

Lai nodrošinātu minimālā 6 % samazinājuma mērķrādītāja sasniegšanu līdz 2020. gadam, Degvielas kvalitātes direktīvā noteikts, ka dalībvalstis var prasīt degvielas piegādātājiem izpildīt 2017. gadam noteikto starpposma 4 % samazinājuma mērķrādītāju.

Tā izmantošana par atsaucē vērtību sasniegtā progressa novērtēšanai liecina, ka 2017. gadā ES degvielas piegādātāji 22 ziņotājās dalībvalstīs caurmērā bija atpalikuši no mērķa sasniegšanas, proti, līdz 2020. gadam samazināt transportlīdzekļu degvielu SEG intensitāti par 6 % salīdzinājumā ar 2010. gadu (1. attēls). Jānorāda, ka 2017. gadā netika ziņots par augšposma emisiju samazinājumiem (AES)⁶. Sagaidāms, ka tie veicinās samazinājuma mērķa sasniegšanu 2020. gadā, par kuru tie ir jāziņo.

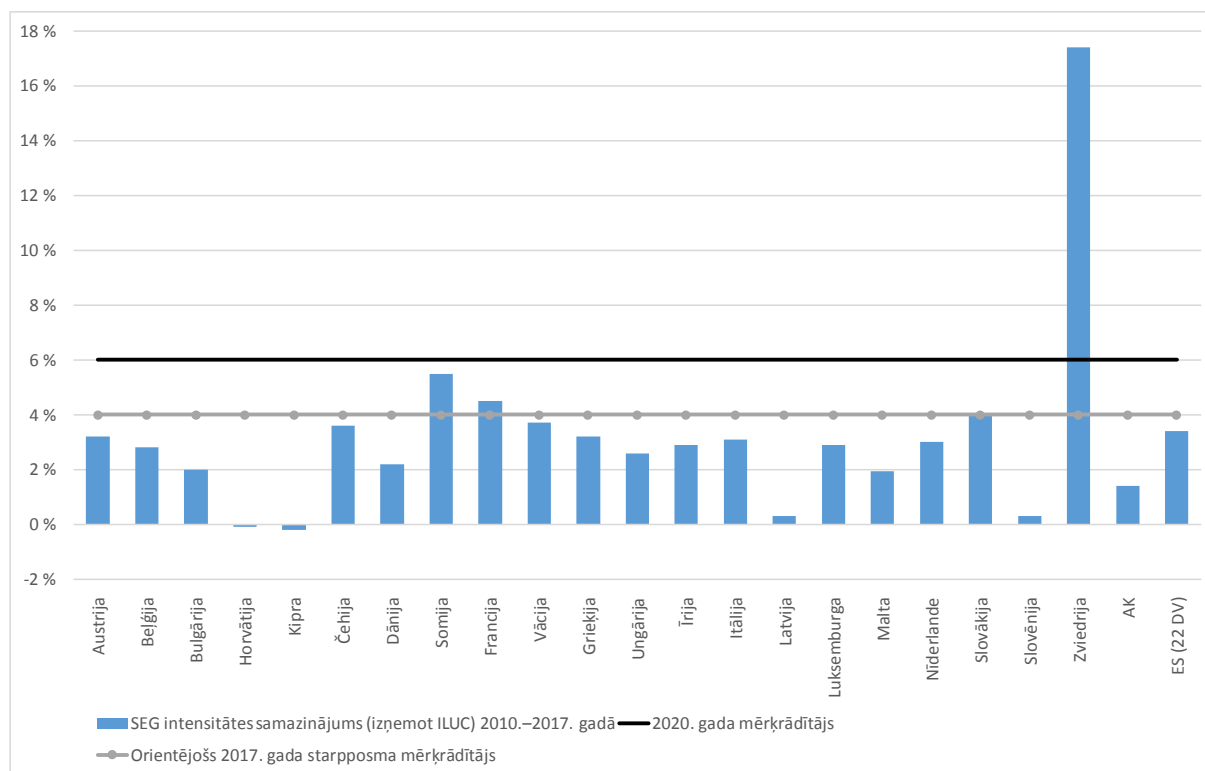
Degvielas piegādātāju sasniegtais progress dažādās dalībvalstīs ievērojami atšķiras. 5 no 22 ziņotajām dalībvalstīm samazinājumi atbilst 4 % vai pārsniedz tos, un Zviedrija ir vienīgā dalībvalsts, kas jau pārsniegusi 2020. gadam izvirzīto 6 % samazinājuma mērķi. Tāpēc gandrīz visām dalībvalstīm ir ātri jāveic turpmāki pasākumi, lai nodrošinātu 2020. gada mērķrādītāja izpildi.

Ņemot vērā *ILUC* emisijas⁷, 2017. gadā patērēto degvielu vidējā SEG intensitāte bija par 2,3 % zemāka nekā 2010. gadā. Tas atbilst gandrīz 20 Mt CO_{2ekv.} aiztaupījumam 2017. gadā. *ILUC* emisijas netiek ņemtas vērā, vērtējot atbilstību minimālajam 6 % samazinājuma mērķim.

⁵ Eiropas Komisija pārrauga Padomes Direktīvas (ES) 2015/652 pareizu un pilnīgu transponēšanu, lai nodrošinātu tās pareizu īstenošanu.

⁶ “Augšposma emisijas” ir visas siltumnīcefekta gāzu emisijas, kas rodas pirms jēlmateriāla nokļūšanas rafinēšanas rūpnīcā vai pārstrādes rūpnīcā, kur ražo konkrēto degvielu.

⁷ Šajā aprēķinā tika ņemtas vērā aplēstās netiešās zemes izmantošanas maiņas emisijas no biodegvielas, kas uzskaitītas Degvielas kvalitātes direktīvas V pielikumā.



Avots: EVA

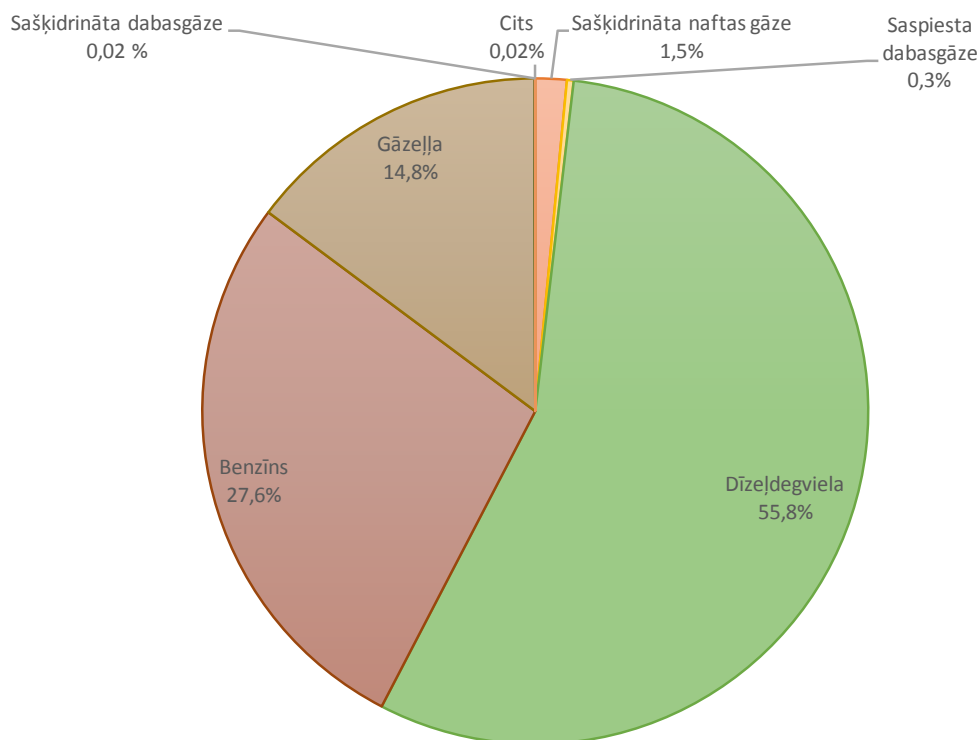
1. attēls. ES degvielas piegādātāju sasniegtie degvielu SEG intensitātes samazinājumi 22 ziņotājās dalībvalstīs 2010.–2017. gadā

2.2. Degvielas piegāde

Šajā iedaļā iekļauti dati, ko Degvielas kvalitātes direktīvas darbības jomas ietvaros 22 ziņotājas dalībvalstis pirmo reizi iesniedza par visām autotransportam un visurgājējai tehnikai paredzētajām fosilajām degvielām, biodegvielām un nebioloģiskas izcelsmes degvielām.

Kopējā paziņotā degvielas piegāde bija 8976 petadžouli (PJ), no kuriem 95,5 % bija no fosilajām degvielām un 4,5 % — no biodegvielām. 2017. gadā netika ziņots par atjaunojamām nebioloģiskas izcelsmes degvielām.

Fosilās degvielas piegādē 2017. gadā dominēja dīzeļdegviela (55,8 %; 5007 PJ), kam sekoja benzīns (27,6 %; 2474 PJ) un gāzeļļa (14,8 %; 1324 PJ). Sašķīdinātas naftas gāzes un saspīestas dabasgāzes kopējais īpatsvars bija 1,8 % (167 PJ).

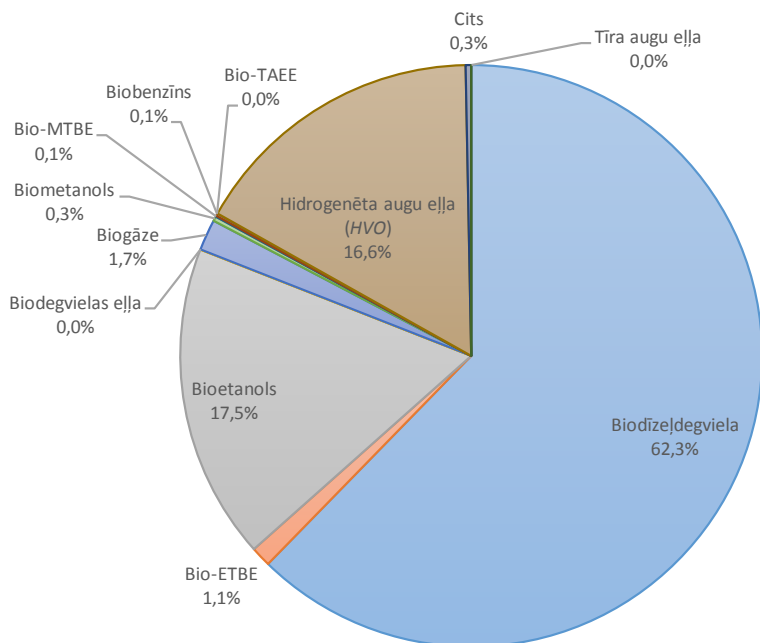


Avots: EVA

2. attēls. Fosilās degvielas enerģijas piegādes īpatsvari atbilstīgi degvielas veidam 2017. gadā 22 ziņotājās dalībvalstīs

2.3. Biodegvielas patēriņš

22 ziņotāju dalībvalstu biodegvielu patēriņā dominēja biodīzeļdegviela (taukskābju metilesteris, *FAME*) (62,3 %; 267 PJ), kam sekoja bioetanols (17,5 %; 75 PJ) un hidroģenēta augu eļļa (*HVO*; 16,6 %; 71 PJ). Bio-etil-terc-butilēteris (bio-ETBE) un biogāze veido gandrīz 3 % (12 PJ). Visu pārējo biodegvielu īpatsvars bija daudz mazāks (aptuveni 1 %). Sīkāka informācija par visām biodegvielām un ražošanas paņēmieniem ir pieejama EVA tehniskajā ziņojumā “Transportlīdzekļu degvielu kvalitāte un siltumnīcefekta gāzu intensitātes ES 2017. gadā”.



Piezīme: ETBE — etil-terc-butilēteris, MTBE — metil-terc-butilēteris, TAEE — terc-amiletilēteris.

1. attēls. Biodeģvielas enerģijas piegādes īpatsvari atbilstīgi degvielas veidam 2017. gadā 22 ziņotājās dalībvalstīs

2.4. Elektroenerģijas patēriņš

Tikai septiņas dalībvalstis ziņoja par elektrotransportlīdzekļu un elektromotociklu patērēto elektroenerģiju (kopumā 1,2 PJ). Tā kā degvielas piegādātāju ziņošana ir brīvprātīga, paziņotais elektroenerģijas daudzums nepārsniedza faktiski patērēto daudzumu 2017. gadā.

3. PĀRSKATS PAR ES DEĢVIELAS KVALITĀTES DATIEM 2017. GADĀ

Saskaņā ar Degvielas kvalitātes direktīvas 8. pantu visas dalībvalstis, kā arī Islande, iesniedza ziņojumus par degvielas kvalitātes valsts datiem 2017. gadā.

Šajā iedaļā sniegti visu ES dalībvalstu paziņotie dati par autotransportam paredzētā benzīna un dīzeļdegvielas pārdošanas apjomiem un tur iekļautajiem biokomponentiem. Tajā nav iekļautas citas fosilās degvielas, citas biodeģvielas un nebioloģiskas izcelsmes degvielas, kā arī visurgājējai teknikai izmantotās degvielas.

3.1. Benzīna, dīzeļdegvielas un biokomponentu saturs

Eiropas Savienībā degvielas pārdošanā joprojām dominē dīzeļdegviela — 72,3 % (270 668 miljoni litru) 2017. gadā pārdotās degvielas bija dīzeļdegviela, bet 27,7 % (103 766 miljoni litru) bija benzīns. Salīdzinājumā ar 2016. gadu 2017. gadā benzīna pārdošanas apjomi pieauga par 2,9 %, savukārt dīzeļdegvielas pārdošanas apjomi pieauga par 5,2 %. Salīdzinot ar 2016. gadu, kopumā benzīna un dīzeļdegvielas pārdošanas apjomi pieauga par 4,6 %. Tas ir saistīts ar to, ka pieauga transporta pieprasījums, kas pārsniedza efektivitātes pieaugumu transportlīdzekļu parkā.

Gadu gaitā dīzeļdegvielas īpatsvars pārdošanas kopapjomā, salīdzinot ar benzīna pārdošanas apjomiem, ir pieaudzis no 55,6 % 2001. gadā līdz 72,3 % 2017. gadā. Šie rādītāji lielā mērā atspoguļo

Eiropas transportlīdzekļu parka pieaugošo “dīzelizāciju” minētajā laikposmā. Laikposmā no 2007. gada līdz 2017. gadam dīzeļdegvielas pārdošanas apjoms pieauga gandrīz par 9 %, bet benzīna degvielu pārdošanas apjomi tajā pašā 10 gadu periodā samazinājās par 9 %.

Dīzeļdegvielas patēriņš ir būtisks vairumā ES dalībvalstu, veidojot vairāk nekā 60 % no kopējā degvielas pārdošanas apjoma 23 dalībvalstīs (visās, izņemot Kipru, Grieķiju, Maltu un Nīderlandi; Rumānija neiesniedza pilnīgu ziņojumu par 2017. gadu).

Lielākā daļa no 2017. gadā pārdotā benzīna apjoma bija degviela ar pētniecisko oktānskaitli (POS) 95, kas veidoja 85,7 % no kopējā pārdotā benzīna apjoma, 8,3 % pārdotā apjoma bija degviela ar $95 \leq \text{POS} < 98$ un 5,8 % pārdotā apjoma bija degviela ar $\text{POS} \geq 98$. Nenozīmīga daļa pārdotā apjoma bija degviela ar $\text{POS} = 91$.

Visa ES pārdotā dīzeļdegviela tiek tirgota kā biodīzeļdegvielu saturošs produkts, savukārt 87,6 % benzīna tiek tirgoti kā bioetanolu saturoši produkti. 71,9 % Eiropas Savienībā 2017. gadā pārdotā benzīna saturēja līdz 5 % etanola pēc tilpuma, bet 15,7 % saturēja līdz 10 % etanola. 83,8 % pārdotās dīzeļdegvielas saturēja līdz 7 % FAME, bet 16,2 % saturēja vairāk.

3.2. Pārdoto degvielu atbilstība kvalitātes robežvērtībām

Kopumā degvielas kvalitāte Eiropas Savienībā ir augsta. Bulgārija, Malta un Zviedrija verificēja un ziņoja par benzīna un dīzeļdegvielas pilnīgu atbilstību, savukārt deviņas dalībvalstis verificēja un ziņoja par benzīna pilnīgu atbilstību (Austrija, Bulgārija, Grieķija, Ungārija, Lietuva, Malta, Nīderlande, Slovēnija un Zviedrija) un septiņas dalībvalstis — par dīzeļdegvielas pilnīgu atbilstību (Bulgārija, Horvātija, Kipra, Somija, Latvija, Malta un Zviedrija). Viena dalībvalsts (Beļģija) ziņoja par vairāk nekā 100 benzīna neatbilstības gadījumiem 2017. gadā.

Dalībvalstis kopumā 2017. gadā ziņoja par 496 benzīna neatbilstības gadījumiem un 141 dīzeļdegvielas neatbilstību gadījumu. Benzīna gadījumā specifikācijām visbiežāk neatbilda šādi parametri: tvaika spiediens vasaras periodā (13 dalībvalstīs), pētnieciskais oktānskaitlis (POS) (9 dalībvalstīs) un motora oktānskaitlis (MOS) (7 dalībvalstīs). Dīzeļdegvielas gadījumā specifikācijām visbiežāk neatbilda šādi parametri: FAME saturs (12 dalībvalstīs) un sēra saturs (6 dalībvalstīs).

Visas dalībvalstis aprakstīja, kādas darbības veiktas gadījumos, kad tika identificēti neatbilstīgi paraugi. Šīs darbības ietvēra kompetento iestāžu informēšanu, izmeklēšanu sākšanu, sankciju noteikšanu un naudassodu uzlikšanu, kā arī atkārtotu paraugu ņemšanu. Nedaudzos gadījumos nav sekojušas nekādas darbības, jo konstatēts, ka neatbilstīgo parametru vērtības ir ļoti tuvu pielaišanas robežām.

Tāpēc Komisijai nebija vajadzības sākt kādu jaunu izmeklēšanu šajā jomā.