

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 4.12.2008
SEC(2008) 2938

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Придружителен документ към

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

**за директива относно Етап II на улавянето на бензиновите пари по време на
зарещдането с гориво на бензиновите автомобили на бензиностанциите**

Работно резюме на оценката на въздействието

**{COM(2008) 812 окончателен}
{SEC(2008) 2937}**

РАБОТНО РЕЗЮМЕ

Настоящата оценка на въздействието придружава законодателно предложение, което има за цел улавянето на бензиновите пари, които се отделят в атмосферата при зареждането на леките автомобили с гориво на бензиностанциите (Етап II на улавянето на бензиновите пари или УБП). Тези емисии допринасят за местни и регионални проблеми, свързани с качеството на въздуха (бензол и озон), за които съществуват общностни стандарти и цели за качеството на въздуха. Озонът в близост до земната повърхност е замърсител, който преминава през националните граници, и представлява третият по значимост парников газ. Бензолът е канцероген за човека, за който няма безопасен праг.

Проблемите със замърсяването на въздуха в трансграничен мащаб, като проблема с озона, трябва да бъдат предмет на колективни действия от страна на всички държави-членки, за да бъдат те ефективни. Сегашното целево ниво за качеството на въздуха, заложено в законодателството на Общността във връзка с приземния озон, се превишава масово и такива превишения е много вероятно да продължат, въпреки изискванията за намаляване на емисиите на предшествашите озона газове в директивата за националните тавани (Директива 2001/81/ЕО) и целите на Тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха.

Предложението бе подготвено след ангажиментите, поети от Комисията във връзка със:

- Тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха¹;
- Предложението на Комисията за изменение на Директива 98/70/ЕО относно качеството на бензиновите и дизеловите горива², която цели по-голямо потребление на биогорива (и в частност на биоетанол) чрез намаляване на строгостта на изискванията за бензиновите пари. Директивата за качеството на горивата се основава на член 95 от Договора и нейните спецификации се прилагат по еднакъв начин в целия ЕС. Комисията отчете, че всяко намаляване на строгостта на изискванията за граничните стойности на нивата на бензиновите пари може да доведе до повишени нива на емисии на летливи органични съединения от зареждане с гориво и на емисии във вид на изпарения от горивните системи на превозните средства дори в страни, в които Етап II на улавянето на бензиновите пари е вече въведен. В тази връзка, Комисията отбеляза, че улавянето на бензиновите пари по време на зареждането с гориво на леките автомобили ще бъде предложено, за да се противодейства на повишаването на нивата на емисии на летливи органични съединения в ЕС
- Декларация, придружаваща приемането на второ четене на нова директива относно качеството на атмосферния въздух³, в която i) Комисията отчете значението на борбата със замърсяването на въздуха при източника, с цел подобряване на качеството на въздуха и ii) оповести няколко нови общностни мерки, основаващи се

¹ Точка 4.2.1.2 на страница 9 от COM(2005) 446 от 21 септември 2005 г.

² Точка 3, параграф 4 на страници 7 и 8 от COM(2007) 18 от 31 януари 2007 г.

³ Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа, ОВ L152 от 11.6.2008 г., стр. 1 - 43.

на борбата със замърсяването при източника, включително улавянето на бензиновите пари на бензиностанциите.

Анализът на въздействията ползва информация от два отделни консултантски доклада - на ENTEC и COWI⁴, както и скорошни оценки на въздействието на регулирането във връзка с националните мерки относно Етап II на улавянето на бензиновите пари. Оценката е изследвала разходите, ефективността на разходите и ползите от въвеждането на мерки в съответствие с Етап II по съгласуван начин в целия ЕС при съобразяване с действащото законодателство на Общността за Етап I на улавянето на бензиновите пари (обхващащо съхранението и разпространяването на бензин от терминалите до бензиностанциите) и при признаване на факта, че повече от половината от държавите-членки вече са въвели национални мерки в съответствие с Етап II на УБП. Етап II на УБП е също така изискване на международен протокол, който Комисията е подписала, но не е ратифицирала.

Бяха разгледани няколко варианта, включително „конвенционални“ системи за улавяне на бензиновите пари, които улавят изпусканите бензинови пари чрез вакуум помпа и ги пренасочват към подземните резервоари на бензиностанциите. Тези пари накрая се връщат в нефтохимическия завод при дозареждането на самите подземни резервоари на бензиностанцията. Бе анализирана също по-нова система в съответствие с Етап II на УБП, която действа в бензиноколонката и която улавя изпусканите бензинови пари, охлажда ги и ги връща директно в бензиноколонката, от която те отново се подават като течен бензин за зареждане на автомобилите. Тази система не изисква никакво обновяване на подземните резервоари и тръбопроводи, като по този начин създава по-малко неудобства за оператора на бензиностанцията, особено на местата, където е необходима непланова модернизация.

Разходите за въвеждане на Етап II бяха изчислени, отчитайки броя на бензиностанциите, размера на бензиностанциите, цената на оборудването за Етап II (и разходите по инсталирането му), икономически целесъобразния срок на служба на оборудването и икономическата изгода (без данъците) от уловените бензинови пари. Бяха взети под внимание само разходите, които са пряко свързани с Етап II на УБП (т.е. които излизат от рамките на обичайно ново строителство или ремонт и които при всички положения изискват ново горивораздавателно оборудване). Ползите от намалени емисии бяха оценени при използване на просто изчисляване на разходите от екологични вреди за един тон изпуснати в атмосферата бензинови пари, като се отчита въздействието на озона върху здравето и насажденията, но не се взема предвид въздействието на озона върху природната среда и на бензола върху здравето.

Разгледаните варианти за политика са:

- (1) Не се предприемат никакви мерки.
- (2) Инсталиране на бордова система за улавяне на бензиновите пари в леките автомобили и лекотоварните моторни превозни средства.
- (3) Инсталиране на оборудване за Етап II на УБП на:

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

- а) всички нови и основно ремонтирани бензиностанции с производителност по-голяма от 500 m³ годишно.
- б) на всички нови и основно ремонтирани бензиностанции с производителност над 500 m³ бензин годишно и на съществуващите по-големи бензиностанции (т.е. с производителност над 3000 m³ годишно)
- в) на обектите от вариант б) и на бензиностанциите, намиращи се във или под жилищни сгради, независимо от размера
- г) автоматично следене на цялото оборудване за Етап II, което следене ограничава продажбата на бензин, ако оборудването не работи правилно (прилага се в комбинация с всички варианти по-горе).

Варианти 1 и 2 бяха отхвърлени на ранен етап, а вариант 3, буква в) е предпочитаният вариант. Вариант 3, буква г) бе отхвърлен поради неопределеността при разходите и неблагоприятните въздействия върху ефективността на разходите, по-специално поради евентуалното наличие на друг по-евтин начин за гарантиране на надеждна работа при експлоатация на оборудване за Етап II на УБП.

Долната таблица, доколкото е възможно, обобщава разходите и ефективността на разходите при различните варианти.

Вариант	Съвкупни разходи, млн. EUR	Намалява не на емисиите (тонове)	Ефективност на разходите (EUR/t)		Годишни разходи* [и ползи], обобщени за 2020 г., млн. EUR
			Без възстановения бензин	Включително стойността на дребно на възстановения бензин	
3, буква а) (улавяне в бензиноколонката)	179,5	12 141	1540	915	11,1 [11,5-34,0]
3, буква а) (конвенционална с-ма за улавяне)	209,5	12 141	1760	1140	13,8[11,5-34,0]
3, буква б) (улавяне в бензиноколонката)	317,4	17 769	1798	1171	20,8 [16,9-49,7]
3, буква б) (конвенционална с-ма за улавяне)	389	17 769	2160	1533	27,2 [16,9-49,7]
3, буква в) (улавяне в)	не е изч.	не е изч.	1500 (по оценки)	960 (по оценки)	не е изч.

бензиноколонката)					
З, буква в) (конвенционална с-ма за улавяне	не е изч.	не е изч.	1890 (по оценки)	1340 (по оценки)	не е изч.
З, буква г)	Недостатъчно информация				
<i>а) мерките в съответствие с Етап II на нови и основно ремонтирани бензиностанции б) вариант а) плюс съществуващите бензиностанции с производителност над 3000 m³ до 2020 г. вариант в) - вариант б) плюс всички бензиностанции, намиращи се в жилищни сгради, независимо от размера/производителността г) – вариант в) плюс инсталиране на оборудване за автоматично следене *-включва икономическата стойност на възстановения бензин (цената на дребно)</i>					

За бензиностанциите, намиращи се под жилищни помещения, информацията е недостатъчна, така че не е възможно да се изчислят съвкупните разходи и т.н. Все пак бяха оценени финансовите последици за малка бензиностанция с производителност от около 500 m³, като разходите и ефективността на разходите за планов ремонт са сходни със средните стойности за варианти З, буква а) и З, буква б) по-горе.

Съвкупните разходи и годишните разходи, обобщени за 2020 г. (между 20 и 30 млн. EUR) са малки. Ефективността на разходите е успешно съизмерима с други мерки, които са налице и които целят намаляване на емисиите на летливи органични съединения.

Комисията покани основните заинтересовани страни да отговорят пряко на списък от въпроси за евентуалното въвеждане на Етап II на УБП на 28 февруари. Тази покана бе също поместена на интернет страницата Europa, така че да бъде възможно допитване и до широката общественост. На 17 март 2008 г. консултацията бе също така публикувана от „ENDS Daily“. Бяха получени шестнайсет отговора, обхващащи държавите-членки, агенции за околната среда, неправителствени организации, доставчици на оборудване, оператори на бензиностанции, асоциации в областта на нефтената промишленост и автомобилпроизводители. В интернет е на разположение обобщение на тези отговори.⁵ Отговорите обхващаха проблеми, свързани с влиянието на бензиновите пари върху здравето, ефективността на оборудването за Етап II, достойнствата на оборудването за автоматично следене и ефективността на разходите при различните варианти за инсталиране на оборудване за Етап II на УБП. Тези отговори бяха пряко взети под внимание при съставянето на ключовите елементи на придружаващото предложение, особено по отношение на бензиностанциите, намиращи се под жилищни помещения, определянето на по-ниски граници за въпросните бензиностанции и автоматичното следене на експлоатационните показатели на оборудването.

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