

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 4.12.2008
KOM(2008) 812 v konečném znění

2008/0229 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o etapě II rekuperace benzinových par při čerpání pohonných hmot do osobních
automobilů na čerpacích stanicích**

{SEK(2008) 2937}

{SEK(2008) 2938}

(předložená Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Obecné souvislosti

Tento návrh právního předpisu se zaměřuje na rekuperaci benzinových par, které jsou vypouštěny do atmosféry při čerpání pohonných hmot do osobních automobilů na čerpacích stanicích (tak zvaná „etapa II rekuperace benzinových par nebo RBP“). Emise těkavých organických sloučenin obsažených v benzínu přispívají k místním a regionálním problémům s kvalitou ovzduší (benzen a ozon), pro které existují normy a cíle kvality ovzduší Společenství. Přízemní ozon je znečišťující látkou, která překračuje státní hranice a je také třetím nejvýznamnějším skleníkovým plynem. Benzen je známý lidský karcinogen.

Návrh byl připraven v návaznosti na závazky, které přijalo shromáždění v:

- Tematické strategii o znečišťování ovzduší¹;
- návrhu Komise na změnu směrnice 98/70/ES o jakosti benzinu a motorové nafty², který se zaměřuje na usnadnění většího používání biopaliv a bioetanolu, zejména zmírněním požadavků na tlak par benzinu. Komise uznala, že by to mohlo vést k vyšším emisím těkavých organických sloučenin a naznačila, že bude navržena etapa II RBP pro vyrovnání veškerých zvýšených emisí.
- prohlášení připojenému k nové směrnici o kvalitě vnějšího ovzduší³, ve kterém Komise uznala, že je důležité řešit znečištění ovzduší u zdroje pro dosažení cílů kvality ovzduší, a které navrhlo několik nových opatření Společenství u zdroje, včetně etapy II RBP.

1.2. Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Směrnice 94/63/ES se zaměřuje na rekuperaci benzinových par, které jsou jinak vypouštěny do ovzduší, ze skladování a distribuce benzinu mezi terminály a čerpacími stanicemi (tak zvaná „etapa I rekuperace benzinových par“). Benzinové páry, které jsou vytěsněny, když čerpací stanice obdrží novou dodávku benzinu, se vrací do cisternového vozidla nebo mobilního plavidla a jsou vráceny do terminálu, odkud mohou být znovu distribuovány.

1.3. Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Návrh je v souladu s politikami Společenství pro kvalitu ovzduší a s uskutečňováním dalšího postupu k dosažení úrovně kvality ovzduší, které nevedou k významným dopadům na zdraví a životní prostředí, jak je stanoveno v šestém akčním programu Společenství pro životní prostředí. Návrh je také ve shodě se třemi pilíři Lisabonské

¹ Oddíl 4.2.1.2 na straně 9 KOM(2005) 446 ze dne 21. září 2005.

² Oddíl 3 bod 4 na stranách 7 a 8 KOM(2007) 18 ze dne 31. ledna 2007.

³ Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, Úř. věst. L152, 11.6.2008, s. 1–43.

strategie, protože podpoří vyšší poptávku po technologiích etapy II rekuperace par a jejich rozvoj.

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

2.1. Konzultace zúčastněných stran

2.1.1. Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Byly provedeny cílené konzultace klíčových zúčastněných stran přímým stykem. Mezi jiným k nim patřila sdružení ropného průmyslu, výrobci vybavení RBP etapy II, ekologické/dopravní nevládní organizace, nezávislí provozovatelé čerpacích stanic a motoristické organizace. Navíc byly také na internetu zveřejněny otázky pro širokou veřejnost.

2.1.2. Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Odpovědi se týkaly problémů ohledně zdravotních dopadů benzinových par, účinnosti vybavení etapy II, výhod automatického monitorovacího vybavení a nákladové efektivnosti různých možností instalace vybavení RBP etapy II. Tyto odpovědi byly přímo vzaty v úvahu při návržení klíčových prvků připojeného návrhu, zejména s ohledem na čerpací stanice pod obytnými budovami, spodní meze pro odpojení postižených čerpacích stanic a automatické monitorování provozního výkonu vybavení.

Shrnutí otázek a odpovědí lze nalézt na:

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

2.2. Sběr a využití výsledků odborných konzultací

2.2.1. Dotčené vědecké/odborné oblasti

Odborné znalosti z ropného průmyslu a od výrobců vybavení RBP etapy II a konzultantů, kteří připravili odhady nákladů a přínosů možností řízení RBP etapy II.

2.2.2. Použitá metodika

Pro výpočet celkových nákladů použití řízení RBP etapy II v čase i objemu snížení benzinových par byly použity statistické údaje o počtech a velikostech čerpacích stanic spolu s odhady nákladů na vybavení etapy II. Náklady na škody v důsledku vypouštění benzinových par byly vyčísleny pomocí funkce jednoduchých průměrů nákladů na škody na základě dopadů spojených s přízemním ozonem. Dopady benzenu nebyly kvantifikovány.

2.2.3. Hlavní konzultované organizace

Evropská sdružení ropného průmyslu, výrobci vybavení RBP etapy II, ekologické/dopravní nevládní organizace, nezávislí provozovatelé čerpacích stanic a motoristické organizace.

2.2.4. *Shrnutí obdržných a použitých doporučení*

Dva různí konzultanti byli požádáni, aby poskytli Komisi doporučení týkající se nákladů a nákladové efektivnosti různých možností RBP etapy II. Tyto informace jsou shrnuty ve dvou samostatných zprávách z roku 2005 a 2008. Pozdější zpráva se také opírala o nedávné informace spojené s realizací RBP etapy II v členských státech.

2.2.5. *Prostředky zpřístupnění doporučení veřejnosti*

Obě zprávy jsou k dispozici na internetových stránkách Komise: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

2.3. **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů se zabývalo náklady a přínosy následujících možností:

- (1) Nedělat nic.
- (2) Instalovat palubní rekuperaci par při čerpání pohonných hmot (ORVR) v osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech.
- (3) Instalovat vybavení RBP etapy II ve
 - (a) Všech nových a zásadně renovovaných čerpacích stanicích s nákladovou průchodností benzínu vyšší než 500 m³ za rok.
 - (b) Všech nových a zásadně renovovaných čerpacích stanicích s nákladovou průchodností benzínu vyšší než 500 m³ za rok a větších stávajících stanicích (tj. s nákladovou průchodností převyšující 3000 m³ za rok).
 - (c) Možnost b) a čerpacích stanicích umístěných v obytné budově nebo pod ní.
 - (d) Možnost c) s automatickým monitorováním veškerého vybavení etapy II, které by zastavilo prodej benzínu, pokud by vybavení nepracovalo správně.

Podrobné vyhodnocení možností je zahrnuto do posouzení dopadů, které je připojeno k tomuto návrhu. Bude k dispozici na těchto internetových stránkách: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

3. **PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU**

3.1. **Shrnutí navrhovaných opatření**

Návrh by ukládal instalaci vybavení rekuperace benzinových par etapy II i) v nových a renovovaných stanicích s nákladovou průchodností benzínu vyšší než 500m³ za rok; ii) dodatečné vybavení stávajících stanic s nákladovou průchodností vyšší než 3000 m³ do roku 2020 a iii) vyžadoval vybavit všechny nové nebo zásadně

renovované stanice umístěné pod obytnou budovou řízením etapy II bez ohledu na velikost; iv) neukládal žádný závazek instalovat automatické monitorování vybavení RBP etapy II, ale dovolil by delší období mezi kontrolami, pokud by bylo instalováno.

Je jasné, že uložení povinnosti větším stávajícím stanicím instalovat řízení etapy II před rokem 2020 znamená náklady navíc, ale také zajišťuje značně vyšší snížení emisí, i když při mírně horší nákladové efektivnosti. U obou možností jsou však náklady relativně nízké a pohybují se v řádu 20–30 milionů EUR za rok v roce 2020.

I když není možné přímo vypočítat náklady spojené s instalací RBP etapy II u všech stanic umístěných pod obytnou budovou, názorný výpočet ukazuje, že náklady plánovaného dodatečného vybavení malé čerpací stanice by byly podobné průměru ostatních uvažovaných možností. Náklady neplánovaného dodatečného vybavení jsou však významně vyšší a neospravedlňují uložení časové lhůty. Očekává se však, že v průběhu 10 let po přijetí jakékoli nové směrnice týkající se RBP etapy II bude již u více než dvou třetin takových stanic provedena plánovaná renovace. Návrh by také zdůraznil skutečnost, že čerpací stanice umístěné pod obytnou budovou již musí instalovat RBP etapy I bez ohledu na svoji velikost.

I když by automatické monitorování určitě zaručilo zamýšlené přínosy v praxi, existuje nejistota týkající se nákladů na takové systémy a toho, zda nejsou jednodušší a levnější systémy, které je také mohou zajistit. Tento závěr podpořily také zjištění zprávy ENTEC, která určila 50% zhoršení nákladové efektivnosti při povinném zahrnutí automatického monitorování⁴. Pravidelné kontroly by však měly být méně potřebné, což by znamenalo úsporu nákladů u těch, kteří by instalovali vybavení automatického monitorování.

3.2. Právní základ

Článek 175 Smlouvy je vhodným právním základem vzhledem k jasné environmentální povaze návrhu.

3.3. Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Společenství. Členské státy nemohou uspokojivě dosáhnout cílů návrhu z těchto důvodů:

- Přízemní ozon je ovzduší znečišťující látka překračující hranice, která se tvoří in situ v atmosféře z emisních prekurzorů těkavých organických sloučenin (např. benzinových par) a oxidů dusíku. Emise benzinových par v jedné zemi mohou vést k problémům s kvalitou ovzduší v sousedních zemích. Proto je potřebné jednotné opatření všech členských států při řešení přízemního ozonu.
- Směrnice upravující kvalitu benzínu a motorového oleje prodávaného v EU má jako svůj právní základ článek 95 Smlouvy a platí jednotně v celé EU. Komise navrhla zmírnění požadavků na tlak par benzínu, aby podpořila větší použití bioetanolu. To by však mohlo vést k větším emisím těkavých organických

⁴

Tabulka 6.24, s. 55 zprávy ENTEC vypracované pro Komisi (květen 2005).

sloučenin, dokonce i v zemích, kde je již zavedeno řízení RBP etapy II. Proto je nutné opatření Komise pro řešení tohoto možného nárůstu emisí VOC.

3.4. Zásada proporcionality

Tento návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cíle zajistit snížení emisí benzinových par z činností čerpání pohonných hmot. Jsou stanoveny pouze minimální technické parametry, přičemž podrobná volba technologií a prostředků je ponechána na uvážení členských států.

3.5. Volba nástrojů

Návrh směrnice je nejvhodnější. Existuje několik technologických způsobů, jak lze v praxi provést RBP etapy II. Kromě toho významný počet členských států již má vnitrostátní právní předpisy pro RBP etapy II. Není třeba měnit přístup, kterým se vydaly členské státy, i když bude možná potřeba změnit číselné hodnoty jednoho nebo více technických parametrů. Tímto způsobem se do nejvyšší míry zvýší volnost členských států, jak nejlépe provést návrh, přičemž se také ponechá členským státům možnost uložit přísnější řízení v případě, že to bude třeba v reakci na problémy s kvalitou ovzduší.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nejsou žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o etapě II rekuperace benzinových par při čerpání pohonných hmot do osobních automobilů na čerpacích stanicích

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 175 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise⁵,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁶,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁷,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁸,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č.1600/2002/ES ze dne 22. července 2002, které stanovuje šestý akční program Společenství pro životní prostředí⁹, stanovilo potřebu snížit znečištění ovzduší na úroveň, která minimalizuje škodlivé vlivy na lidské zdraví a životní prostředí.
- (2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu¹⁰ stanovuje cíle kvality ovzduší pro přízemní ozon a benzen a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/81/ES ze dne 23. října 2001¹¹ stanovuje národní emisní stropy pro těkavé organické sloučeniny, které přispívají k tvorbě přízemního ozonu. Vzhledem k tomu emise těkavých organických sloučenin, včetně benzinových par, v jednom členském státu přispívají k problémům kvality ovzduší v jiných členských státech.
- (3) Směrnice 94/63/ES ze dne 20. prosince 1994 o omezování emisí těkavých organických sloučenin (VOC) vznikajících při skladování benzínu a při jeho distribuci od terminálů

⁵ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁶ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁷ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁸ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁹ Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

¹⁰ Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1.

¹¹ Úř. věst. L 309, 27.11.2001, s. 22.

k čerpacím stanicím¹² (etapa I rekuperace benzinových par) se soustřeďuje na rekuperaci benzinových par vypouštěných ze skladování a distribuce benzínu mezi ropnými terminály a čerpacími stanicemi.

- (4) Benzinové páry jsou také vypouštěny při čerpání pohonných hmot do osobních automobilů na čerpacích stanicích a měly by být rekuperovány způsobem, který je ve shodě s ustanoveními směrnice 94/63/ES.
- (5) Stávající čerpací stanice budou možná muset přizpůsobit stávající infrastrukturu a je lepší instalovat vybavení rekuperace par, když jsou podstatným způsobem renovovány, aby se snížily náklady; větší stávající čerpací stanice jsou však lépe schopny přizpůsobit se a měly by instalovat rekuperaci benzinových par dříve, když se vezme v úvahu, že více přispívají k tvorbě emisí. Nové čerpací stanice mohou začlenit vybavení rekuperace benzinových par v průběhu projektu a výstavby čerpací stanice a mohou proto instalovat vybavení rekuperace benzinových par ihned.
- (6) Je vhodné stanovit jednotnou nejnižší úroveň rekuperace benzinových par, aby se zajistil vysoký přínos pro životní prostředí a usnadnil obchod s vybavením rekuperace benzinových par.
- (7) Měly by být prováděny pravidelné kontroly veškerého instalovaného vybavení rekuperace benzinových par etapy II, aby se zajistilo, že vybavení rekuperace benzinových par přináší skutečná snížení emisí.
- (8) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce použitelné při porušení ustanovení této směrnice a zajistit, aby byly provedeny. Sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (9) Vzhledem k povaze znečištění ovzduší, které překračuje hranice, nemohou členské státy uspokojivě dosáhnout cílů opatření, které se má učinit ke snížení emisí benzinových par do ovzduší, ale lze jich lépe dosáhnout na úrovni Společenství. V souladu s tím může Společenství přijmout opatření podle zásady subsidiarity, jak je stanoveno v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět

Tato směrnice stanoví opatření zaměřená na snížení množství benzinových par vypouštěných do ovzduší při čerpání pohonných hmot do motorových vozidel na čerpacích stanicích.

¹² Úř. věst. L 365, 31.12.1994, s. 24.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se:

1. „benzinem“ rozumí benzin, jak je definován v čl. 2 bodu 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES¹³;
2. „benzinovými parami“ se rozumí všechny plynné sloučeniny, které se odpařují z benzínu;
3. „čerpací stanicí“ se rozumí čerpací stanice, jak je definována v čl. 2 písm. f) směrnice 94/63/ES;
4. „stávající čerpací stanicí“ se rozumí čerpací stanice, která je postavena nebo pro kterou je uděleno individuální povolení v oblasti územního plánování, stavební povolení nebo provozní povolení před datem uvedeným v čl. 7 odst. 1 druhém pododstavci;
5. „novou čerpací stanicí“ se rozumí čerpací stanice, která je postavena nebo pro kterou je uděleno individuální povolení v oblasti územního plánování, stavební povolení nebo provozní povolení po datu uvedenému v čl. 7 odst. 1 druhém pododstavci.
6. „systémem rekuperace benzinových par etapy II“ se rozumí vybavení zaměřené na rekuperaci benzinových par vytěsněných z palivové nádrže motorového vozidla při čerpání pohonných hmot na čerpací stanici a které přenáší benzinové páry do podzemní skladovací nádrže na čerpací stanici nebo zpět do benzinového čerpacího automatu k opětovnému prodeji;
7. „účinností zachycení uhlovodíků“ se rozumí podíl benzinových par zachycených systémem rekuperace benzinových par etapy II ve srovnání s množstvím benzinových par, které by bylo jinak vypuštěno od ovzduší, pokud by takový systém chyběl, a který je vyjádřen jako procentní podíl;
8. „poměrem páry/benzínu“ se rozumí poměr mezi objemem benzinových par při atmosférickém tlaku procházejících systémem rekuperace benzinových par etapy II a objemem vydaného benzínu;
9. „nákladovou průchodností“ se rozumí celkové roční množství benzínu odebraného z mobilních kontejnerů do čerpací stanice;

Článek 3

Čerpací stanice

1. Členské státy zajistí, aby každá nová čerpací stanice byla vybavena systémem rekuperace benzinových par etapy II, jestliže je její skutečná nebo zamýšlená

¹³ Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58.

nákladová průchodnost vyšší než 500 m³ za rok. Všechny nové čerpací stanice umístěné pod stále obydlenými čtvrtěmi nebo pracovními oblastmi však budou vybaveny systémem rekuperace benzinových par etapy II bez ohledu na svou skutečnou nebo zamýšlenou nákladovou průchodnost.

2. Členské státy zajistí, aby každá stávající čerpací stanice s nákladovou průchodností vyšší než 500 m³ za rok, která podstoupí významnou renovaci, byla v době renovace vybavena systémem rekuperace benzinových par etapy II.
3. Členské státy zajistí, aby stávající čerpací stanice s nákladovou průchodností překračující 3000 m³ za rok byla vybavena systémem rekuperace benzinových par etapy II nejpozději do 31. prosince 2020.

Článek 4

Nejnižší dovolená úroveň rekuperace benzinových par

1. Členské státy zajistí, aby účinnost zachycení uhlovodíků systému rekuperace benzinových par etapy II byla rovna nebo větší než 85 %.
2. Pro systémy rekuperace benzinových par etapy II, u kterých jsou rekuperované benzinové páry přenášeny do podzemní skladovací nádrže na čerpací stanici, je poměr par/benzinu rovný nebo větší než 0,95, ale menší nebo rovný 1,05.

Článek 5

Pravidelná kontrola a shoda

1. Členské státy zajistí, aby byla účinnost zachycení uhlovodíků přezkoušena nejméně jednou za rok.
2. Tam, kde byl instalován automatický monitorovací systém, členské státy zajistí, aby byla účinnost zachycení uhlovodíků přezkoušena alespoň jednou každé tři roky. Automatický monitorovací systém automaticky zjišťuje poruchy řádné funkce systému rekuperace benzinových par etapy II a samotného automatického monitorovacího systému, signalizuje poruchy obsluze čerpací stanice a automaticky zastavuje průtok benzinu z vadného palivového automatu, pokud by porucha nebyla opravena do 7 dnů.

Článek 6

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení vnitrostátních ustanovení přijatých podle této směrnice a přijmou všechna nezbytná opatření, aby zajistily, že jsou provedena. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi nejpozději do data uvedeného v čl. 7 odst. 1 prvním pododstavci a oznámí jí bez prodlení všechny následné změny, které na ně mají dopad.

Článek 7

Provedení

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [30. června 2012]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

Členské státy budou tyto předpisy používat od [1. července 2012].

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 8

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 9

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne [...].

Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně
[...]

Za Radu
předseda/předsedkyně
[...]