

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 4.12.2008  
SEK(2008) 2938

**PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE**

**Průvodní dokument k**

**NÁVRHU KOMISE  
EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**

**na návrh směrnice pro etapu II rekuperace benzinových par při čerpání pohonných  
hmot do benzinových automobilů na čerpacích stanicích**

**Shrnutí – Posouzení dopadů**

**{KOM(2008) 812 v konečném znění}  
{SEK(2008) 2937}**

## SHRNUTÍ

Toto posouzení dopadů doprovází návrh právních předpisů zaměřených na rekuperaci benzinových par, které jsou vypouštěny do ovzduší při čerpání pohonných hmot do osobních automobilů na čerpacích stanicích (etapa II rekuperace benzinových par neboli RBP). Tyto emise 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 humánní karcinogen bez známého bezpečného prahu.

Problémy znečištění ovzduší s přeshraničním rozměrem jako problém s ozonem musí řešit členské státy kolektivně, aby bylo opatření účinné. Současný cíl kvality ovzduší pro přízemní ozon v právu Společenství je značně překračován a tato překročení budou velmi pravděpodobně přetrvávat bez ohledu na snížení emisí plynných prekurzorů ozonu ve směrnici o národních emisních stropech 2001/81/ES a cíle tematické strategie o znečišťování ovzduší.

Návrh byl připraven podle závazků učiněných Komisí v:

- tematické strategii o znečišťování ovzduší<sup>1</sup>;
- návrhu Komise na změnu směrnice 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty<sup>2</sup>, který se zaměřuje na usnadnění většího používání biopaliv (a zejména bioetanolu) zmírněním požadavků na tlak par benzínu. Směrnice o jakosti paliv vychází z článku 95 Smlouvy a její specifikace se uplatňují jednotně v celé EU. Komise uznala, že každé zmírnění mezi tlaku par by mohlo vést k větším emisím těkavých organických sloučenin z čerpání pohonných hmot a výparných emisí z palivových systémů vozidel, dokonce i v zemích, kde již byla provedena rekuperace benzinových par etapy II. Proto Komise sdělila, že bude navržena rekuperace benzinových par při čerpání pohonných hmot do automobilů pro vyrovnání zvýšených emisí těkavých organických sloučenin v EU.
- prohlášení připojenému ve druhém čtení k přijetí nové směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší<sup>3</sup>, ve kterém i) Komise uznala důležitost řešit znečištění ovzduší u zdroje pro zlepšení kvality ovzduší a ii) signalizovala několik nových opatření Společenství u zdroje, včetně rekuperace benzinových par na čerpacích stanicích.

Analýza dopadů čerpá z informací ze dvou samostatných konzultačních zpráv, z ENTEC a COWI<sup>4</sup> i z nedávných posouzení právních dopadů doprovázejících vnitrostátní opatření týkající se rekuperace benzinových par etapy II. Posouzení zkoumalo náklady, nákladovou efektivnost a přínosy zavedení řízení etapy II shodně v celé EU, ve shodě se stávajícími právními předpisy Společenství o rekuperaci benzinových par etapy I (zahrnovalo skladování a distribuci benzínu z terminálů do čerpacích stanic) a s ohledem na skutečnost, že více než polovina členských států již má zavedená vnitrostátní opatření týkající se RBP etapy II. RBP

---

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

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

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

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

etapy II je také požadavkem mezinárodního protokolu, který Společenství podepsalo, ale neratifikovalo.

Bylo uvažováno několik možností, včetně „tradičních“ systémů rekuperace benzinových par, které zachycují unikající benzinové páry pomocí vakuového čerpadla a přeměrují je do podzemních skladovacích nádrží na čerpacích stanicích. Tyto páry jsou nakonec vráceny do ropné rafinérie, když se doplňují samotné podzemní nádrže čerpací stanice. Byl analyzován i novější, „čerpadloový“ systém RBP etapy II, který zachycuje unikající páry, ochlazuje je a recykluje přímo do palivového automatu, kde jsou znovu vydány jako kapalný benzin. Tento druhý systém nevyžaduje žádnou renovaci podzemních nádrží nebo potrubí, a neruší tedy tolik obsluhu čerpací stanice, zejména tam, kde je nezbytné dodatečné neplánované vybavení.

Náklady instalace etapy II byly vypočteny při zohlednění počtu stanic, velikosti stanic, nákladů vybavení etapy II (a jeho nákladů na instalaci), ekonomické životnosti vybavení a ekonomické hodnoty rekuperovaných benzinových par bez daně. Byly uvažovány pouze ty náklady, které přímo souvisí s RBP etapy II (tj. které převyšují normální novou stavbu nebo renovaci a které by v každém případě vyžadovaly nové vybavení výdeje paliva). Přínosy snížených emisí byly odhadnuty pomocí jednoduchých nákladů škod na tunu vypuštěných benzinových par a zohledňují dopady ozonu na zdraví a úrodu, ale nezohledňují dopady ozonu na přírodní prostředí a benzen na zdraví.

Uvažované možnosti politiky jsou:

- (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 m<sup>3</sup> za rok.
  - (b) Všech nových a zásadně renovovaných čerpacích stanicích s nákladovou průchodností benzínu vyšší než 500 m<sup>3</sup> za rok a větších stávajících stanicích (tj. s nákladovou průchodností převyšující 3000 m<sup>3</sup> za rok).
  - (c) Možnost b) spolu s čerpacími stanicemi umístěnými v obytné budově nebo pod ní bez ohledu na velikost
  - (d) Automatické monitorování veškerého vybavení etapy II, které by zastavilo prodej benzínu, pokud by vybavení nepracovalo správně (má se uplatnit ve spojení se všemi výše uvedenými možnostmi).

Možnosti 1) a 2) byly vyloučeny v raném stadiu, přičemž upřednostněnou možností je bod 3 písm. c). Možnost bodu 3 písm. d) byla odmítnuta kvůli nejistotě týkající se nákladů a nepříznivému dopadu na nákladovou efektivnost, zejména když mohou být k dispozici jiné, levnější prostředky pro zaručení spolehlivé provozní funkce vybavení RBP etapy II.

Níže uvedená tabulka předkládá shrnutí nákladů a nákladové efektivnosti různých možností, pokud je to možné.

Možnost	Celkové náklady milióny EUR	Snížení emisí (tuny)	Nákladová efektivnost (EUR/tuna)		Náklady vztažené na rok * [a přínosy] v roce 2020 milióny EUR
			Bez rekuperovaného benzínu	Včetně maloobchodní hodnoty rekuperovaného benzínu	
3a (čerpádlová)	179,5	12 141	1540	915	11,1 [11,5-34,0]
3a (tradiční)	209,5	12 141	1760	1140	13,8[11,5-34,0]
3b (čerpádlová)	317,4	17 769	1798	1171	20,8 [16,9-49,7]
3b (tradiční)	389	17 769	2160	1533	27,2 [16,9-49,7]
3c (čerpádlová)	nebylo vypočteno	nebylo vypočteno	odhad 1500	odhad 960	nebylo vypočteno
3c (tradiční)	nebylo vypočteno	nebylo vypočteno	odhad 1890	odhad 1340	nebylo vypočteno
3d	K dispozici byly omezené informace				
<i>a – Řízení etapy II na nových a zásadně renovovaných čerpacích stanicích</i> <i>b – možnost a) plus stávající stanice s nákladovou průchodností větší než 3000 m<sup>3</sup> za rok do roku 2020</i> <i>c – možnost b) plus všechny stanice umístěné v obytné budově bez ohledu na velikost / nákladovou průchodnost</i> <i>d – možnost c) plus instalace automatického monitorovacího vybavení</i> <i>*- zahrnuje ekonomickou hodnotu rekuperovaného benzínu (maloobchodní cenu)</i>					

Existují omezené informace o počtech čerpacích stanic umístěných pod obytnou budovou, takže není možné vypočítat celkové náklady atd. Byly však odhadnuty nákladové dopady pro malou čerpací stanici s nákladovou průchodností okolo 500 m<sup>3</sup> a náklady a nákladová efektivnost plánované renovace je podobná jako u průměrných hodnot možností bodu 3 písm. a) a bodu 3 písm. b) výše.

Celkové náklady a náklady vztažené na rok v roce 2020 (2030 milionů EUR) ročně jsou nízké. Nákladová efektivnost je příznivá ve srovnání s jinými dostupnými opatřeními ke snížení emisí těkavých organických sloučenin.

Dne 28. února Komise přizvala klíčové zúčastněné strany, aby přímo odpověděly na soubor otázek o možném zavedení RBP etapy II. Tato výzva byla také vyvěšena na internetových stránkách Europa, aby bylo možné také konzultovat širokou veřejnost. Dne 17. března 2008 byla tato konzultace také zveřejněna deníkem „ENDS Daily“. Bylo obdrženo šestnáct odpovědí od regionů členských států, agentur životního prostředí, nevládních organizací, dodavatelů vybavení, obsluhy čerpacích stanic, sdružení ropného průmyslu až po výrobce vozidel. Shrnutí těchto odpovědí je k dispozici na internetu<sup>5</sup>. Odpovědi se týkaly otázek 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,

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

spodní meze pro odpojení postižených čerpacích stanic a automatické monitorování provozního výkonu vybavení.