

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 4.12.2008
SEC(2008) 2938

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Συνοδευτικό έγγραφο στην

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**για οδηγία σχετικά με τη φάση II της ανάκτησης ατμών βενζίνης κατά τη διάρκεια του
ανεφοδιασμού επιβατικών οχημάτων σε πρατήρια καυσίμων**

Σύνοψη – Εκτίμηση επιπτώσεων

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

ΣΥΝΟΨΗ

Η παρούσα εκτίμηση επιπτώσεων συνοδεύει νομοθετική πρόταση με στόχο την ανάκτηση ατμών βενζίνης που εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού επιβατικών οχημάτων σε πρατήρια καυσίμων (φάση II της ανάκτησης ατμών βενζίνης, ή φάση II AAB). Οι εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων που περιέχονται στη βενζίνη συμβάλλουν στα τοπικά και περιφερειακά προβλήματα ποιότητας του αέρα (βενζόλιο και όζον), για τα οποία ισχύουν κοινοτικά πρότυπα και στόχοι ποιότητας του αέρα. Το όζον της τροπόσφαιρας είναι ρύπος που διασχίζει τα εθνικά σύνορα και είναι επίσης το τρίτο σημαντικότερο αέριο θερμοκηπίου. Το βενζόλιο είναι γνωστή καρκινογόνος ουσία για τον άνθρωπο, για την οποία δεν υπάρχει γνωστό ασφαλές κατώτερο όριο.

Τα προβλήματα ρύπανσης του αέρα που έχουν διασυνοριακή διάσταση πρέπει να αντιμετωπίζονται συλλογικά από τα κράτη μέλη, προκειμένου η δράση να είναι αποτελεσματική. Σημειώνεται σε μεγάλο βαθμό υπέρβαση του ποιοτικού στόχου που προβλέπεται στο κοινοτικό δίκαιο για το όζον της τροπόσφαιρας. Η υπέρβαση αυτή πιθανότατα θα συνεχιστεί παρά τις μειώσεις των εκπομπών πρόδρομων αερίων όζοντος που προβλέπονται στην οδηγία 2001/81/ΕΚ σχετικά με τα εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών και στους στόχους της θεματικής στρατηγικής για την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Η πρόταση εκπονήθηκε σε συνέχεια των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Επιτροπή με:

- τη θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση¹.
- την πρότασή της για τροποποίηση της οδηγίας 98/70/ΕΚ σχετικά με την ποιότητα της βενζίνης και του ντίζελ², με στόχο τη διευκόλυνση της ευρύτερης αποδοχής των βιοκαυσίμων (και ιδίως της βιοαιθανόλης) χαλαρώνοντας τις απαιτήσεις για την τάση των ατμών της βενζίνης. Η οδηγία για την ποιότητα των καυσίμων βασίζεται στο άρθρο 95 της Συνθήκης και οι προδιαγραφές της εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε ολόκληρη την Ευρώπη. Η Επιτροπή αναγνώρισε ότι οιαδήποτε χαλάρωση των ορίων της τάσης των ατμών μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα περισσότερες εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων κατά τον ανεφοδιασμό και εκπομπές εξαερούμενων καυσίμων από τα συστήματα καυσίμων των οχημάτων, ακόμη και στις χώρες στις οποίες εφαρμόζεται ήδη φάση II της ανάκτησης ατμών βενζίνης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ανέφερε ότι θα προτείνει την ανάκτηση ατμών βενζίνης κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού των οχημάτων για την αντιστάθμιση της αύξησης των εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων σε ολόκληρη την ΕΕ.
- τη δήλωση που συνοδεύει την έγκριση σε δεύτερη ανάγνωση της νέας οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα³, στην οποία: (i) η Επιτροπή αναγνώρισε τη σημασία της αντιμετώπισης της ρύπανσης του αέρα στην πηγή προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα· και (ii) πρότεινε αρκετά νέα κοινοτικά μέτρα βασισμένα στις εκπομπές στην πηγή, συμπεριλαμβανομένης της ανάκτησης ατμών βενζίνης σε πρατήρια καυσίμων.

¹ Σημείο 4.2.1.2 στη σελίδα 9 της ανακοίνωσης COM(2005) 446 της 21ης Σεπτεμβρίου 2005.

² Σημείο 3 παράγραφος 4 στις σελίδες 7 και 8 του COM(2007) 18 της 31ης Ιανουαρίου 2007.

³ Οδηγία 2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, ΕΕ L152 της 11.6.2008, σ. 1 – 43.

Η ανάλυση των επιπτώσεων βασίσθηκε σε πληροφορίες από δύο διαφορετικές εκθέσεις παροχής συμβουλών, από την ENTEC και την COWI⁴, καθώς και σε πρόσφατες εκτιμήσεις των επιπτώσεων των κανονιστικών ρυθμίσεων που συνοδεύουν εθνικά μέτρα για την φάση II της ανάκτησης ατμών βενζίνης . Για την εκτίμηση αναλύθηκε το κόστος, η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας και τα οφέλη της θέσπισης μέτρων φάσης II με συνεκτικό τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ, με τρόπο συνεπή προς την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία για την φάση I της ανάκτησης ατμών βενζίνης (η οποία καλύπτει την αποθήκευση και τη διανομή βενζίνης από τερματικές εγκαταστάσεις σε πρατήρια καυσίμων) και αναγνωρίζοντας το γεγονός ότι περισσότερα από τα μισά κράτη μέλη έχουν ήδη θεσπίσει εθνικά μέτρα φάσης II της AAB. Εξάλλου, η φάση II της AAB απαιτείται βάσει διεθνούς πρωτοκόλλου, το οποίο η Κοινότητα έχει υπογράψει, αλλά δεν έχει κυρώσει.

Εξετάσθηκαν διάφορες επιλογές, συμπεριλαμβανομένων «συμβατικών» συστημάτων ανάκτησης ατμών βενζίνης, τα οποία δεσμεύουν τους διαφεύγοντες ατμούς βενζίνης μέσω αντλίας κενού και τους επαναδιοχετεύουν στις υπόγειες δεξαμενές αποθήκευσης των πρατηρίων καυσίμων. Οι εν λόγω ατμοί επιστρέφονται τελικά στο διυλιστήριο, όταν ανεφοδιάζονται οι υπόγειες δεξαμενές του πρατηρίων καυσίμων. Εξετάστηκε επίσης ένα νεότερο σύστημα φάσης II AAB «στην αντλία», το οποίο δεσμεύει τους διαφεύγοντες ατμούς, τους ψύχει και τους ανακυκλώνει κατευθείαν στον διανομέα, από όπου διανέμονται εκ νέου ως υγρή βενζίνη. Το σύστημα αυτό δεν απαιτεί καμία ανακαίνιση των υπόγειων δεξαμενών ή των αγωγών και συνεπάγεται, επομένως, μικρότερη αναστάτωση για τον διαχειριστή του πρατηρίου καυσίμων, ιδίως όταν απαιτείται μη προγραμματισμένος εκ των υστέρων εξοπλισμός.

Το κόστος εγκατάστασης συστημάτων φάσης II της AAB υπολογίσθηκε λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των πρατηρίων καυσίμων, το μέγεθος των εν λόγω πρατηρίων, το κόστος του εξοπλισμού της φάσης II (και το κόστος εγκατάστασής του), την οικονομική ζωή του εξοπλισμού και την οικονομική αξία των ανακτηθέντων ατμών βενζίνης, μη συμπεριλαμβανομένων φόρων. Εξετάστηκε μόνον το κόστος που συνδέεται άμεσα με την φάση II AAB (δηλαδή, το κόστος που υπερβαίνει τη συνήθη νέα κατασκευή ή ανακαίνιση, το οποίο σε κάθε περίπτωση απαιτεί νέο εξοπλισμό διανομής καυσίμων). Τα οφέλη της μείωσης των εκπομπών εκτιμήθηκαν χρησιμοποιώντας το απλό κόστος των ζημιών ανά τόνο εκπομπών ατμών βενζίνης και λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις του όζοντος στην υγεία και στις καλλιέργειες, αλλά χωρίς συνεκτίμηση των επιπτώσεων του όζοντος στο φυσικό περιβάλλον και του βενζολίου στην υγεία.

Οι επιλογές άσκησης πολιτικής που εξετάσθηκαν ήταν οι εξής:

- (1) Καμία ενέργεια.
- (2) Εγκατάσταση διάταξης ανάκτησης ατμών ανεφοδιασμού (Onboard Refuelling Vapour Recovery, ORVR) επί των επιβατικών οχημάτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.
- (3) Εγκατάσταση εξοπλισμού της φάσης II της AAB σε:
 - α) όλα τα νέα και τα σημαντικά ανακαινιζόμενα πρατήρια καυσίμων με διακίνηση βενζίνης άνω των 500 m³ ετησίως·

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

- β) όλα τα νέα και τα σημαντικά ανακαινιζόμενα πρατήρια καυσίμων με διακίνηση βενζίνης άνω των 500 m³ ετησίως και σε μεγαλύτερα υφιστάμενα πρατήρια καυσίμων (δηλαδή με διακίνηση άνω των 3000 m³ ετησίως)·
- γ) επιλογή β) και πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται σε ή κάτω από κατοικίες, ανεξαρτήτως μεγέθους·
- δ) αυτόματη παρακολούθηση κάθε εξοπλισμού της φάσης II, με την οποία θα περιορίζονται οι πωλήσεις βενζίνης εάν ο εξοπλισμός δεν λειτουργεί ορθά (εφαρμογή σε συνδυασμό με όλες τις προαναφερθείσες επιλογές).

Οι επιλογές (1) και (2) απορρίφθηκαν σε πρώιμο στάδιο, ενώ η επιλογή 3γ) αποτελεί την προτιμώμενη επιλογή. Η επιλογή 3δ) απορρίφθηκε λόγω αβεβαιότητας σχετικά με το κόστος και λόγω του δυσμενούς αντικτύπου της στη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, ιδίως επειδή ενδέχεται να υπάρχουν άλλα φθηνότερα μέσα που θα εξασφαλίζουν την αξιόπιστη λειτουργία του εξοπλισμού της φάσης II της AAB στα πρατήρια καυσίμων.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται συνοπτικά το κόστος και η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας των διαφόρων επιλογών, όπου αυτό είναι εφικτό.

Επιλογή	Συνολικό κόστος εκατ. €	Μείωση εκπομπών (τόνοι)	Σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας (€/τόνος)		Ετησιοποιημένο κόστος* [και κέρδη] το 2020 εκατ. €
			Μη συμπεριλαμβανομένης της ανακτηθείσας βενζίνης	Συμπεριλαμβανομένης της λιανικής αξίας της ανακτηθείσας βενζίνης	
3α (στην αντλία)	179,5	12 141	1540	915	11,1 [11,5-34,0]
3α (συμβατικό)	209,5	12 141	1760	1140	13,8[11,5-34,0]
3β (στην αντλία)	317,4	17 769	1798	1171	20,8 [16,9-49,7]
3β (συμβατικό)	389	17 769	2160	1533	27,2 [16,9-49,7]
3γ (στην αντλία)	Δεν υπολογίσθηκε	Δεν υπολογίσθηκε	Εκτίμηση 1500	Εκτίμηση 960	Δεν υπολογίσθηκε
3γ (συμβατικό)	Δεν υπολογίσθηκε	Δεν υπολογίσθηκε	Εκτίμηση 1890	Εκτίμηση 1340	Δεν υπολογίσθηκε
3δ	Περιορισμένες πληροφορίες διαθέσιμες				
<p>α – μέτρα της φάσης II σε νέα και σημαντικά ανακαινισμένα πρατήρια καυσίμων β – επιλογή α) συν τα υφιστάμενα πρατήρια καυσίμων με διακίνηση άνω των 3000 m³ ετησίως το 2020 γ – επιλογή β) συν όλα τα πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται σε κατοικίες, ανεξάρτητα από το μέγεθος/τη διακινούμενη ποσότητα δ – επιλογή γ) συν η εγκατάσταση εξοπλισμού αυτόματης παρακολούθησης * -περιλαμβάνεται η οικονομική αξία της ανακτηθείσας βενζίνης (λιανική τιμή)</p>					

Οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των πρατηρίων καυσίμων που βρίσκονται κάτω από κατοικίες είναι περιορισμένες, επομένως δεν είναι εφικτό να υπολογισθεί το συνολικό κόστος κ.λπ. Ωστόσο, εκτιμήθηκαν οι συνέπειες κόστους για ένα πρατήριο

καυσίμων με διακίνηση περίπου 500 m³, το δε κόστος και η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας για μια προγραμματισμένη ανακαίνιση είναι παρεμφερή με τους μέσους όρους που σχετίζονται με τις επιλογές 3 α) και 3 β) ανωτέρω.

Το συνολικό κόστος και το ετησιοποιημένο κόστος το 2020 (μεταξύ 20-30 εκατομμυρίων ευρώ) είναι μέτριο. Η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας είναι ευνοϊκή σε σύγκριση με άλλα διαθέσιμα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων.

Στις 28 Φεβρουαρίου, η Επιτροπή κάλεσε τους βασικούς ενδιαφερομένους να απαντήσουν άμεσα σε σειρά ερωτήσεων σχετικά με την ενδεχόμενη θέσπιση της φάσης II της AAB. Η πρόσκληση δημοσιεύθηκε επίσης στον δικτυακό τόπο Eurogpa, προκειμένου να πραγματοποιηθούν διαβουλεύσεις με το ευρύ κοινό. Η διαβούλευση δημοσιοποιήθηκε επίσης από την «ENDS Daily» στις 17 Μαρτίου 2008. Λήφθηκαν 16 απαντήσεις από περιφέρειες κρατών μελών, περιβαλλοντικούς οργανισμούς, ΜΚΟ, προμηθευτές εξοπλισμού, φορείς εκμετάλλευσης πρατηρίων καυσίμων, οργανώσεις του πετρελαϊκού κλάδου και κατασκευαστές οχημάτων. Η σύνοψη των απαντήσεων είναι διαθέσιμη επιγραμματικά⁵. Οι απαντήσεις κάλυπταν θέματα που αφορούν τις επιπτώσεις των ατμών βενζίνης στην υγεία, την αποδοτικότητα του εξοπλισμού της φάσης II, τα θετικά στοιχεία του εξοπλισμού αυτόματης παρακολούθησης και τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας των διάφορων επιλογών εγκατάστασης εξοπλισμού της φάσης II της AAB. Οι απαντήσεις λήφθηκαν άμεσα υπόψη κατά την κατάρτιση των βασικών στοιχείων της συνημμένης πρότασης, ιδίως όσον αφορά τα πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται κάτω από κατοικίες, τον καθορισμό κατώτερου ορίου ανάκτησης ατμών για τα θιγόμενα πρατήρια καυσίμων και την αυτόματη παρακολούθηση των επιδόσεων του εξοπλισμού στα πρατήρια καυσίμων.

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