

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 4.12.2008
SEC(2008) 2938

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

amely a következő dokumentumot kíséri:

BIZOTTSÁGI JAVASLAT AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**Benzinüzemű gépjárművek üzemanyaggal való feltöltésekor a töltőállomásokon
felszabaduló benzingőz II. fázisú visszanyeréséről szóló irányelvjavaslat**

Vezetői összefoglaló a hatásvizsgálatról

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

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Ez a hatásvizsgálat a személygépkocsik töltőállomáson való tankolásakor a légkörbe kibocsátott benzingőz visszanyerésére (a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre) irányuló jogalkotási javaslatot kíséri. Az ilyen jellegű kibocsátás (benzol és ózon) hozzájárul a levegőminőséget érintő helyi és regionális problémák kialakulásához, amelyek vonatkozásában már léteznek közösségi minőségi szabványok és célkitűzések. A talajközeli ózon határokon áttérjedve szennyez, ráadásul az üvegházhatást okozó gázok közül a harmadik legjelentősebb. A benzol emberi szervezetben rákot idézhet elő, és nem ismert olyan biztonsági küszöbérték, amely alatt ne jelentene kockázatot.

A tagállami határoktól független légszennyezés kérdését, mint amilyen az ózonkibocsátás is, együttesen, közösségi szinten kell kezelni, mert csak így lehet hatékony bárminemű fellépés. A talajközeli ózonnal kapcsolatban jelenleg érvényben lévő közösségi levegőminőségi célkitűzések messze nem teljesülnek, és az ózonképződést előidéző gázok határértéket meghaladó kibocsátása várhatóan a nemzeti kibocsátási határértékekről szóló 2001/81/EK irányelvben rögzített kibocsátáscsökkentés és a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia előirányzatai ellenére is fennmarad.

A javaslat az alábbi dokumentumokban foglalt bizottsági kötelezettségvállalások nyomán készült:

- A levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia¹
- Bizottsági javaslat a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv módosításáról², amely a bioüzemanyagok és különösen a bioetanol szélesebb körű alkalmazását hivatott elősegíteni a benzin gőznyomására vonatkozó követelmények enyhítésével. Az üzemanyagok minőségéről szóló irányelv az EK-Szerződés 95. cikkén alapul, előírásai az Európai Unió egészében egységesen alkalmazandók. A Bizottság felismerte, hogy a gőznyomás-korlátozás enyhítése az üzemanyag-feltöltéskor, illetve a gépjárművek üzemanyagrendszeréből párologással felszabaduló illékony szerves vegyületek kibocsátásának növekedéséhez vezethet még azokban az országokban is, amelyekben már megvalósult a benzingőz II. fázisú visszanyerése. A Bizottság következképpen jelezte, hogy az illékony szerves vegyületek megnövekedett szintű közösségi kibocsátását ellensúlyozandó javaslatot tesz az üzemanyag-feltöltéskor felszabaduló benzingőz visszanyerését szolgáló intézkedésekre.
- A környezeti levegő minőségéről szóló új irányelv³ második olvasatban elfogadott változatát kísérő nyilatkozat, amelyben i) a Bizottság elismerte annak szükségszerűségét, hogy a levegőminőség javítása érdekében a légszennyezést már a forrásnál kezeljék; és ii) jelezte számos új, forrásspecifikus közösségi intézkedés bevezetését, például a töltőállomásokon felszabaduló benzingőz visszanyerésére vonatkozóan.

¹ A 2005. szeptember 21-i COM(2005) 446 bizottsági közlemény 9. oldalának 4.2.1.2. pontja.

² A 2007. január 31-i COM(2007) 18 bizottsági közlemény 7. és 8. oldalán a 3. szakasz 4. pontja.

³ A környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló 2008/50/EK irányelv, HL L 152., 2008.6.11., 1–43. o.

A hatásvizsgálat következtetései az ENTEC és a COWI⁴ egymástól független, két tanácsadói jelentésére, valamint a II. fázisú benzingőz-visszanyeréssel összefüggésben hozott nemzeti intézkedéseket kísérő, nemrégiben végzett szabályozási hatásvizsgálatra épülnek. Az említett hatásvizsgálat felmérte a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre vonatkozó szabályozás uniós szinten, azonos módszerek alapján történő bevezetésének költségeit, költséghatékonyságát és hasznait, számításba véve az I. fázisban (azaz a benzin tárolótelepeken való tárolásának és töltőállomásokra való eljuttatásának szakaszában) történő benzingőz-visszanyeréssel kapcsolatban már hatályos közösségi szabályozást, valamint azt a tényt, hogy a tagországok több mint fele már életbe léptetett nemzeti szintű intézkedéseket a II. fázisú benzingőz-visszanyeréssel kapcsolatban. A II. fázisú benzingőz-visszanyerésről egy nemzetközi jegyzőkönyv is rendelkezik, amelyet a Közösség már aláírt, de még nem ratifikált.

A hatásvizsgálat számos megoldási lehetőséget, köztük a „hagyományos” benzingőz-visszanyerő rendszereket is értékelte, amelyek vákuumszivattyú segítségével befogják, majd a töltőállomások föld alatti tárolótartályaiba vezetik a felszabaduló benzingőzt. Az ily módon visszanyert benzingőz a folyamat legvégén – magának a föld alatti üzemanyag-tároló tartálynak az utántöltésekor – visszakerül az olajfinomítóba. A hatásvizsgálat a II. fázisú benzingőz-visszanyerés másik, korszerűbb „kutas” rendszerét szintén elemezte. A rendszer lényege, hogy a benzingőzt befogja, lehűti, és közvetlenül visszavezeti a kútoszlophoz, ahol folyékony benzinként ismét tankolható. Ez utóbbi rendszer nem igényli a töltőakna vagy a csővezeték-hálózat semminemű átalakítását, így kevesebb fennakadást okoz a töltőállomás üzemeltetője számára, különösen ott, ahol csak utólagos módosításra van szükség, amely nem tervezett.

A benzingőz II. fázisú visszanyerésére alkalmas berendezések felszerelésével járó költségek kiszámításakor figyelembe vették a töltőállomások számát és nagyságát, a benzingőz II. fázisú visszanyeréséhez szükséges berendezések (és üzembe helyezésük) költségét és gazdasági élettartamát, valamint a visszanyert benzingőz adótartalom nélküli gazdasági értékét. Kizárólag a II. fázisú benzingőz-visszanyeréshez közvetlenül kapcsolódó költségekkel számoltak (azaz amelyek túlmutatnak azokon a költségeken, amelyek új töltőállomás kiépítésével vagy egy meglévő felújításával általában járnak, hiszen ezekhez egyébként is új kútoszlopokat kellene üzembe állítani). A kibocsátáscsökkentés hasznának becslése a kibocsátott benzingőz tonnájára vetített kárösszeg egyszerű számításán alapul. Tekintetbe veszi az ózon egészségre és mezőgazdasági terményekre gyakorolt hatását, de nem számol az ózon természeti környezetre, illetve a benzol egészségre gyakorolt hatásával.

A vizsgált szakpolitikai lehetőségek a következők:

- (1) Változatlan szabályozás.
- (2) A személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek felszerelése belső benzingőz-visszaforgató üzemanyag-utántöltő (ORVR) rendszerrel.
- (3) A benzingőz II. fázisú visszanyerésére alkalmas berendezések üzembe állítása a következő helyeken:
 - (a) Minden új vagy lényegi átalakítás előtt álló töltőállomás, amely évente több mint 500 m³ benzint forgalmaz.

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

- (b) Minden új vagy lényegi átalakítás előtt álló töltőállomás, amely évente több mint 500 m³ benzint forgalmaz, valamint a meglévő nagyobb (azaz évente legalább 3000 m³ benzint forgalmazó) töltőállomások.
- (c) A b) alternatíva, nagyságuktól függetlenül kiegészítve azokkal a töltőállomásokkal, amelyek lakókörnyezetben található
- (d) Automatikus rendszer a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló összes berendezés működésének felügyeletére, amely a berendezések esetleges meghibásodásakor korlátozza a benzinforgalmazást (mindhárom felsorolt alternatíva mellett alkalmazandó).

A jogalkotók az 1. és a 2. szakpolitikai lehetőséget már a vizsgálat kezdeti szakaszában elvetették, megvalósításra érdemesnek pedig a 3.c) lehetőséget találták. A 3.d) lehetőség a bizonytalan költségek, illetve a költséghatékonyságra gyakorolt kedvezőtlen hatások miatt nem nyert támogatást, különös tekintettel arra, hogy a benzingőz II. fázisú visszanyerésére szolgáló berendezések működésének üzembiztossága esetlegesen más, kevésbé költséges eszközökkel is szavatolható.

Az alábbi összefoglaló táblázat ismerteti az egyes szakpolitikai lehetőségek költségeire és költséghatékonyságára vonatkozó adatokat (ahol azok rendelkezésre állnak):

Lehetőség	Összköltség g millió EUR	Kibocsátás csökkentés (tonna)	Költséghatékonyság (EUR/tonna)		Éves szintre vetített költségek* [+ haszon] 2020-ban millió EUR
			A visszanyert benzin értékét nem számítva	A visszanyert benzin kiskereskede lmi értékét számítva	
3.a) (kutas)	179,5	12 141	1540	915	11,1 [11,5-34,0]
3.a) (hagyományos)	209,5	12 141	1760	1140	13,8[11,5-34,0]
3.b) (kutas)	317,4	17 769	1798	1171	20,8 [16,9-49,7]
3.b) (hagyományos)	389	17 769	2160	1533	27,2 [16,9-49,7]
3.c) (kutas)	Nincs számítás	Nincs számítás	kb. 1500	Kb. 960	Nincs számítás
3.c) (hagyományos)	Nincs számítás	Nincs számítás	Kb. 1890	Kb. 1340	Nincs számítás
3.d)	Kevés adat áll rendelkezésre				
<i>A – ii. Fázisú szabályzók az új és a lényegi átalakítás előtt álló töltőállomásokon</i> <i>b – az a) pontban felsoroltakon kívül 2020-ra az évi 3000 m³-nél nagyobb forgalmat bonyolító töltőállomások</i> <i>c – a b) pontban foglaltakon kívül nagyságtól/forgalomtól függetlenül minden olyan töltőállomás, amely lakókörnyezetben található</i> <i>d – a c) pontban foglaltak, valamint automatikus felügyeleti berendezések felszerelése</i> <i>* tartalmazza a visszanyert benzin gazdasági értékét (kiskereskedelmi ár)</i>					

Csak korlátozott mennyiségű adat áll rendelkezésre a lakókörnyezetben található töltőállomások számára vonatkozóan, így nem lehet kiszámítani az összköltséget stb. A hozzávetőleg 500 m³ mennyiségű benzint forgalmazó, kisebb töltőállomások költségvonatkozásai ezzel szemben megbecsülhetők, tervezett átalakítás esetében pedig a fenti 3.a) és 3.b) lehetőséghez hasonló átlagos költségekkel és költséghatékonysággal lehet számolni.

2020-ban az összköltségek és az éves szintre vetített költségek (évente 20–30 millió EUR) szerénynek mondhatók. A költséghatékonysági mutató kedvezően alakul az illékony szerves vegyületek kibocsátásának csökkentésére irányuló egyéb rendelkezésre álló intézkedésekhez képest.

A Bizottság február 28-án egyeztetésre hívta a főbb érdekeltet, hogy közvetlenül válaszolhasson meg egy sor, a II. fázisú benzingőz-visszanyerés lehetséges bevezetését érintő kérdést. A meghívás emellett megjelent az Europa portálon, hogy a szélesebb nagyközönség is véleményt nyilváníthasson. A konzultációt az „ENDS Daily” szintén meghirdette 2008. március 17-én. A tagállamok különböző régióiból, környezetvédelmi ügynökségektől, civil szervezetektől, készülékgyártóktól, töltőállomás-üzemeltetőktől, olajipari szövetségektől és gépjárműgyártóktól összesen 16 észrevétel érkezett. Ezek összefoglalója az interneten olvasható⁵. Az észrevételek különböző témákat érintettek, köztük a benzingőz egészségre gyakorolt hatásait, a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések hatékonyságát, az automatikus felügyeleti berendezések előnyeit és a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések különböző felszerelési módjainak költséghatékonyságát. Az észrevételeket a jogalkotók közvetlenül figyelembe vették a kapcsolódó javaslat főbb elemeinek kidolgozásakor, különösen a lakókörnyezetben működő töltőállomások, az érintett töltőállomások rövidebb tartamú üzemkiesése, valamint az üzembe helyezett berendezések teljesítményének automatikus felügyelete tekintetében.

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