

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 4.12.2008
SEC(2008) 2938

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

Dokument uzupełniający

**WNIOSEK KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie II etapu odzyskiwania oparów benzyny
podczas tankowania samochodów osobowych na stacjach paliw**

Streszczenie oceny skutków

**{COM(2008) 812 wersja ostateczna}
{SEC(2008) 2937}**

STRESZCZENIE

Niniejsza ocena skutków uzupełnia wniosek legislacyjny, który ma na celu odzyskiwanie oparów benzyny emitowanych do atmosfery podczas tankowania samochodów osobowych na stacjach paliw (odzyskiwania oparów benzyny na etapie II). Emisja ta przyczynia się do powstawania lokalnych i regionalnych problemów związanych z jakością powietrza (benzen i ozon), których dotyczą wspólnotowe normy i cele w zakresie jakości powietrza. Ozon przygruntowy jest substancją zanieczyszczającą, która przekracza granice państw i stanowi trzeci najważniejszy gaz cieplarniany. Benzen jest karcynogenem, którego bezpieczny próg stężenia jest nieznany.

Aby podjęte działania były skuteczne, państwa członkowskie muszą wspólnie uporać się z problemami związanymi z zanieczyszczeniem powietrza o charakterze transgranicznym, takim jak ozon. Obecny poziom docelowy dotyczący jakości powietrza w przypadku ozonu przygruntowego, który określono w przepisach wspólnotowych, jest znacznie przekroczony, a sytuacja taka prawdopodobnie utrzyma się pomimo zmniejszenia emisji gazów, które są prekursorami ozonu, przewidzianego w dyrektywie 2001/81/WE w sprawie krajowych poziomów emisji i bez względu na cele strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza.

Wniosek został przygotowany w następstwie zobowiązań przyjętych przez Komisję:

- w strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza¹;
- we wniosku Komisji w sprawie zmiany dyrektywy 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych², którego celem jest ułatwienie szerszego wykorzystania biopaliw i bioetanolu, szczególnie przez złagodzenie wymagań dotyczących ciśnienia oparów benzyny; dyrektywa dotycząca jakości paliwa oparta jest na art. 95 Traktatu, a określone w niej specyfikacje stosują się jednakowo na terenie całej UE; Komisja uznała, że jakiegokolwiek złagodzenie wymagań dotyczących ciśnienia oparów benzyny może doprowadzić do większej emisji lotnych związków organicznych przy tankowaniu oraz emisji oparów z układów paliwowych pojazdów nawet w państwach, w których wdrożono już odzyskiwania oparów benzyny na etapie II; w związku z tym Komisja wskazała, że odzyskiwanie oparów benzyny podczas tankowania samochodów zostanie zaproponowane w celu zrównoważenia większej emisji lotnych związków organicznych na terenie całej UE;
- w oświadczeniu towarzyszącym przyjęciu w drugim czytaniu nowej dyrektywy w sprawie jakości powietrza³, w której Komisja (i) uznała znaczenie ograniczania zanieczyszczenia powietrza u źródła dla realizacji celów w zakresie jakości powietrza i (ii) zaproponowała szereg nowych środków wspólnotowych ukierunkowanych na źródło zanieczyszczenia, w tym odzyskiwanie oparów benzyny na etapie II na stacjach paliw.

¹ COM(2005) 446 z dnia 21 września 2005, sekcja 4.2.1.2, s. 9.

² COM(2007) 18 z 31 stycznia 2007, sekcja 3 ust. 4, s. 7-8.

³ Dyrektywa 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy, Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1-43.

Analiza skutków opiera się na informacjach z dwóch odrębnych sprawozdań konsultacyjnych, przedstawionych przez ENTEC i COWI⁴ oraz na najnowszych ocenach skutków regulacyjnych towarzyszących krajowym środkom w zakresie odzyskiwania oparów benzyny na etapie II. W ramach oceny zbadano koszty, efektywność pod względem kosztów i korzyści wynikające z wprowadzenia kontroli odzyskiwania oparów benzyny na etapie II w jednakowy sposób na terenie całej UE, przy jednoczesnym zachowaniu zgodności z istniejącym prawodawstwem wspólnotowym w odzyskiwania oparów benzyny na etapie I (składowanie benzyny i jej dystrybucja z terminali do stacji paliw) i uwzględnieniu faktu, że ponad połowa państw członkowskich wprowadziła już krajowe środki w zakresie odzyskiwania oparów benzyny na etapie II. Odzyskiwanie oparów benzyny na etapie II stanowi również wymóg międzynarodowego protokołu, który Wspólnota podpisała, ale nie ratyfikowała.

Rozważano kilka opcji, w tym „konwencjonalne” systemy odzyskiwania oparów benzyny, które wychwytyują ulatniające się opary benzyny przy pomocy pompy próżniowej i kierują je do podziemnych zbiorników na stacjach paliw. Opary te ostatecznie powracają do rafinerii ropy naftowej przy okazji ponownego napełniania podziemnych zbiorników na stacji paliw. Analizie poddano również nowszy system odzyskiwania oparów benzyny na etapie II „przy pompie”, który polega na wychwytywaniu ulatniających się oparów, chłodzeniu ich i recyklicacji bezpośrednio do dystrybutora, z którego są ponownie wydawane w postaci płynnej benzyny. Ten drugi system nie wymaga instalacji żadnych podziemnych zbiorników ani rurociągów, jest więc mniej uciążliwy dla operatorów stacji paliw, szczególnie w przypadku, gdy konieczna jest niezaplanowana instalacja.

Koszty instalacji systemu odzyskiwania oparów benzyny na etapie II obliczono biorąc pod uwagę liczbę stacji, ich wielkość, koszt urządzeń związanych z etapem II (wraz z kosztem instalacji), okres eksploatacji urządzeń oraz wartość gospodarczą odzyskanych oparów benzyny z wyłączeniem podatków. Uwzględniono jedynie koszty bezpośrednio związane z odzyskiwaniem oparów benzyny na etapie II (tj. koszty wykraczające poza zwykłą budowę lub przebudowę, co w każdym wypadku wymagałoby nowych urządzeń do dystrybucji paliwa). Korzyści wynikające z mniejszej emisji oszacowano wykorzystując zwykle koszty szkód na tonę emitowanych oparów benzyny i biorąc pod uwagę wpływ ozonu na zdrowie i uprawy, ale z pominięciem wpływu ozonu na środowisko naturalne oraz benzenu na zdrowie.

Rozpatrywane są następujące opcje polityki:

- (1) Niepodejmowanie żadnych działań.
- (2) Instalacja pokładowych systemów odzyskiwania oparów podczas tankowania (ang. *onboard refuelling vapour recovery*, ORVR) w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych.
- (3) Instalacja urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II:
 - (a) na wszystkich nowych i gruntownie przebudowanych stacjach paliw o sprzedaży przekraczającej 500 m³ benzyny rocznie;
 - (b) na wszystkich nowych i gruntownie przebudowanych stacjach paliw o sprzedaży przekraczającej 500 m³ benzyny rocznie oraz większych istniejących stacjach (tj. o sprzedaży przekraczającej 3 000 m³ rocznie);

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

- (c) opcja b i stacje paliw znajdujące się w budynkach mieszkalnych lub pod nimi bez względu na ich wielkość;
- (d) automatyczny system monitorowania wszystkich urządzeń do odzyskiwania oparów na etapie II, który ograniczałby sprzedaż benzyny w przypadku nieprawidłowego działania urządzeń (do stosowania łącznie z wszystkimi powyższymi opcjami).

Na wczesnym etapie odrzucono 1 i 2 opcję, natomiast opcją preferowaną jest 3 c. Opcję 3 d odrzucono ze względu na niepewność w sprawie kosztów i niekorzystny wpływ na efektywność pod względem kosztów, szczególnie że mogą być dostępne inne, tańsze środki, które zagwarantują niezawodne działanie urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II.

Poniższa tabela przedstawia podsumowanie kosztów i efektywności pod względem kosztów różnych opcji w przypadkach, w których jest to możliwe.

Opcja	Całkowity koszt (mln EUR)	Zmniejszo na emisja(w tonach)	Efektywność pod względem kosztów (EUR/tonę)		Koszty roczne* [i korzyści] w 2020 r. (mln EUR)
			Wyluczają c odzyskaną benzynę	Łącznie z wartością detaliczną odzyskanej benzyny	
3a (przy pompie)	179,5	12 141	1 540	915	11,1 [11,5-34,0]
3a (konwencjonalna)	209,5	12 141	1 760	1 140	13,8[11,5-34,0]
3b (przy pompie)	317,4	17 769	1 798	1 171	20,8 [16,9-49,7]
3b (konwencjonalna)	389	17 769	2 160	1 533	27,2 [16,9-49,7]
3c (przy pompie)	brak obliczeń	brak obliczeń	szacunkowo o 1 500	szacunkowo 960	brak obliczeń
3c (konwencjonalna)	brak obliczeń	brak obliczeń	szacunkowo o 1 890	szacunkowo 1 340	brak obliczeń
3d	Dostępne ograniczone informacje				
<i>a – kontrola odzyskiwania oparów benzyny na etapie II na nowych i gruntownie przebudowanych stacjach paliw</i> <i>b – opcja a plus istniejące stacje o sprzedaży przekraczającej 3 000 m³ rocznie do 2020 r.</i> <i>c – opcja b plus wszystkie stacje znajdujące się w budynkach mieszkalnych lub pod nimi bez względu na wielkość/przepustowość</i> <i>d – opcja c plus instalacja urządzeń do automatycznego systemu monitorowania</i> <i>*-łącznie z wartością gospodarczą odzyskanej benzyny (cena detaliczna)</i>					

Informacje na temat liczby stacji paliw znajdujących się w budynkach mieszkalnych lub pod nimi są ograniczone, więc niemożliwe jest obliczenie całkowitych kosztów itp. Oszacowano jednakże koszty dla małych stacji paliw o sprzedaży ok. 500 m³, a koszty i efektywność pod

względem kosztów zaplanowanej przebudowy są zbliżone do średnich kwot dotyczących opcji 3 a i 3 b przedstawionych powyżej.

Całkowite koszty i koszty roczne w 2020 r. (od 20 do 30 mln EUR) są niewielkie. Efektywność pod względem kosztów wypada lepiej w porównaniu z innymi dostępnymi środkami mającymi na celu zmniejszenie emisji lotnych związków organicznych.

Dnia 28 lutego Komisja zwróciła się do najważniejszych zainteresowanych stron o bezpośrednie udzielenie odpowiedzi na szereg pytań dotyczących możliwego wprowadzenia odzyskiwania par benzyny na etapie II. Pytania te umieszczono również na stronie internetowej „Europa”, aby umożliwić konsultacje z ogółem społeczeństwa. Dnia 17 marca 2008 r. konsultacje opublikowano też w biuletynie „ENDS Daily”. Otrzymano szesnaście odpowiedzi od regionów państw członkowskich, agencji ochrony środowiska, organizacji pozarządowych, dostawców urządzeń, operatorów stacji paliw, stowarzyszeń przemysłu naftowego i producentów pojazdów. Streszczenie tych odpowiedzi dostępne jest w Internecie⁵. Odpowiedzi obejmowały kwestie dotyczące wpływu oparów benzyny na zdrowie, skuteczności urządzeń związanych z etapem II, zalet automatycznych urządzeń monitorujących i efektywność pod względem kosztów różnych opcji instalacji urządzeń do odzyskiwania par benzyny na etapie II. Odpowiedzi te bezpośrednio uwzględniono w opracowywaniu kluczowych elementów towarzyszącego wniosku, szczególnie w odniesieniu do stacji paliw znajdujących się w budynkach mieszkalnych lub pod nimi, niższej wartości granicznej dotyczącej tych stacji paliw oraz automatycznego systemu monitorowania wydajności urządzeń w trakcie ich pracy.

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