

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 4.12.2008  
SEC(2008) 2937

**DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI**

**Document însoțitor pentru**

**PROPUNEREA COMISIEI CĂTRE  
PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU**

**cu privire la o directivă privind etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină în  
timpul alimentării autoturismelor la stațiile de benzină**

**Rezumatul studiului de impact**

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

## REZUMAT

Prezentul studiu de impact însoțește o propunere legislativă care are ca obiect recuperarea vaporilor de benzină emiși în atmosferă în timpul alimentării autoturismelor la stațiile de benzină (etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină sau RVB). Aceste emisii contribuie la apariția problemelor de calitate a aerului (benzen și ozon) la nivel local și regional, pentru care există obiective și standarde de calitate comunitare. Ozonul de la nivelul solului este un poluant transfrontalier și, în același timp, al treilea gaz cu efect de seră în ordinea importanței. Benzenul este un agent cancerigen uman, al cărui prag de siguranță nu este cunoscut.

Pentru a acționa eficient, statele membre trebuie să abordeze colectiv problemele de poluare a aerului cu dimensiune transfrontalieră, precum cele cauzate de ozon. Nivelul stabilit în legislația comunitară ca obiectiv actual de calitate a aerului pentru ozonul de la nivelul solului este deseori depășit și este foarte probabil ca asemenea depășiri să persiste în pofida reducerii emisiilor de gaze precursorale ale ozonului, prevăzute de Directiva 2001/81/CE privind plafoanele naționale de emisie, și a obiectivelor Strategiei tematice privind poluarea aerului.

Propunerea a fost elaborată în urma angajamentelor Comisiei cuprinse în:

- Strategia tematică privind poluarea aerului<sup>1</sup>;
- propunerea Comisiei de modificare a Directivei 98/70/CE privind calitatea benzinei și a motorinei<sup>2</sup> care urmărește facilitarea utilizării pe scară mai largă a biocarburanților (în special a bioetanolului) prin relaxarea cerințelor de presiune a vaporilor pentru benzină. Directiva privind calitatea carburanților se bazează pe articolul 95 din tratat, iar specificațiile sale se aplică uniform în întreaga UE. Comisia a recunoscut că orice relaxare a limitelor de presiune a vaporilor ar putea conduce la creșterea emisiilor de compuși organici volatili în timpul alimentării vehiculelor și a emisiilor prin evaporare din sistemele de alimentare cu carburant ale vehiculelor chiar și în țări în care etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină este deja implementată. Ca urmare, Comisia a indicat că va propune recuperarea vaporilor de benzină în timpul alimentării autoturismelor pentru a compensa creșterea emisiilor de compuși organici volatili în UE.
- declarația care a însoțit adoptarea la a doua lectură a unei noi directive privind calitatea aerului înconjurător<sup>3</sup>, în care (i) Comisia a recunoscut importanța abordării de la sursă a poluării aerului pentru îmbunătățirea calității aerului; și (ii) a semnalat un număr de noi măsuri comunitare vizând sursa de poluare, inclusiv recuperarea vaporilor de benzină la stațiile de benzină.

Analiza impactului se bazează pe informațiile conținute în două rapoarte de consultanță separate redactate de ENTEC și COWI<sup>4</sup>, precum și pe evaluările recente ale impactului, prevăzute de legislație, care au însoțit măsurile naționale privind etapa a II-a de recuperare a vaporilor de benzină. Au fost evaluate costurile, rentabilitatea și beneficiile introducerii

---

<sup>1</sup> Punctul 4.2.1.2 de la pagina 9 din COM(2005) 446 din 21 septembrie 2005.

<sup>2</sup> Partea 3 punctul 4 de la paginile 7 și 8 din COM(2007)18 din 31 ianuarie 2007.

<sup>3</sup> Directiva 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, JO L 152, 11.6.2008, p. 1-43.

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

controalelor aferente etapei a II-a în întreaga UE într-un mod coerent, cu respectarea legislației comunitare existente privind etapa I de recuperare a vaporilor de benzină (care privește depozitarea și distribuția benzinei de la terminale la stațiile de benzină) și recunoscând faptul că mai mult de jumătate din statele membre au adoptat deja măsuri privind etapa a II-a de RVB. Etapa a II-a de RVB este, de asemenea, o cerință a unui protocol internațional pe care Comunitatea l-a semnat dar nu l-a ratificat.

Au fost luate în considerare mai multe opțiuni, inclusiv sistemele „convenționale” de recuperare a vaporilor de benzină care captează vaporii de benzină eliberați cu ajutorul unei pompe de vid și îi redirecționează către rezervoarele subterane de depozitare ale stațiilor de benzină. Acești vapori sunt în final returnați către rafinăriile de petrol atunci când rezervoarele subterane ale stației de benzină sunt reumplute. A fost analizat, de asemenea, un sistem „la pompă” pentru etapa a II-a mai recent, care captează vaporii eliberați, îi răcește și îi reciclează direct la pompă de unde sunt redistribuiți ca benzină lichidă. Acest din urmă sistem nu necesită nicio renovare a rezervoarelor subterane sau a țevilor, fiind, prin urmare, mai puțin perturbator pentru operatorul stației de benzină, în special în cazul în care este necesară o dotare retroactivă neprogramată.

Costurile de instalare pentru etapa a II-a au fost calculate luând în considerare numărul și mărimea stațiilor de benzină, costul echipamentului pentru etapa a II-a (inclusiv costul de instalare), durata de viață economică a echipamentului și valoarea economică a vaporilor de benzină recuperați, excluzând taxele. S-au considerat numai costurile asociate direct etapei a II-a de RVB (respectiv, cele care depășesc costurile aferente construirii unei stații noi sau renovării normale a stației, și care corespund, în orice caz, situației în care sunt necesare echipamente noi de distribuție a combustibilului). Beneficiile reducerii emisiilor au fost estimate utilizând costuri simple de daune per tonă de vapori de benzină emisă și țin seama de impactul ozonului asupra sănătății și a culturilor dar nu și de impactul ozonului asupra mediului natural și al benzenului asupra sănătății.

Opțiunile de politică luate în considerare sunt următoarele:

- (1) nicio acțiune;
- (2) instalarea sistemelor de bord de recuperare a vaporilor la alimentare (SBRVA) la autoturisme și vehicule comerciale ușoare;
- (3) instalarea echipamentelor pentru etapa a II-a de RVB în:
  - (a) toate stațiile de benzină noi și toate stațiile de benzină substanțial renovate, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 500 m<sup>3</sup> pe an;
  - (b) toate stațiile de benzină noi și toate stațiile de benzină substanțial renovate, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 500 m<sup>3</sup> pe an, precum și stațiile mai mari existente (respectiv, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 3 000 m<sup>3</sup> pe an);
  - (c) opțiunea (b) la care se adaugă stațiile de benzină, indiferent de mărimea acestora, situate în sau sub spațiile rezidențiale;
  - (d) toate stațiile de benzină prevăzute în opțiunile precedente, la care se include monitorizarea automată a tuturor echipamentelor pentru etapa a II-a, cu rol de

restricționare a vânzărilor de benzină în cazul funcționării defectuoase a echipamentului.

Opțiunile (1) și (2) au fost abandonate în faza inițială, fiind preferată opțiunea 3(c). Opțiunea 3(d) a fost respinsă din cauza incertitudinii în privința costurilor și a impactului negativ asupra rentabilității, mai ales având în vedere probabilitatea existenței unor mijloace mai ieftine care să garanteze funcționarea fiabilă a echipamentului pentru etapa a II-a de RVB.

Tabelul de mai jos prezintă o sinteză a costurilor și al rentabilității pentru mai multe opțiuni, în cazurile în care a fost posibilă calcularea acestora.

Opțiunea	Cost total meur	Emisii reduse (tone)	Rentabilitate (eur/tonă)		Costuri anualizate* [și beneficii] în 2020 meur
			Excluzând benzina recuperată	Incluzând valoarea de vânzare cu amănuntul a benzinei	
3a (la pompă)	179,5	12 141	1 540	915	11,1 [11,5-34,0]
3a (convențional)	209,5	12 141	1 760	1 140	13,8[11,5-34,0]
3b (la pompă)	317,4	17 769	1 798	1 171	20,8 [16,9-49,7]
3b (convențional)	389	17 769	2 160	1 533	27,2 [16,9-49,7]
3c (la pompă)	necalculat	necalculate	Estimare 1 500	Estimare 960	necalculate
3c (convențional)	necalculat	necalculate	Estimare 1 890	Estimare 1 340	necalculate
3d	Informațiile disponibile sunt limitate				
<i>a – controale aferente etapei a ii-a în stațiile de benzină noi și în cele substanțial renovate</i> <i>b – opțiunea (a) plus stațiile de benzină existente, cu o cantitate de benzină descărcată mai mare de 3 000 m<sup>3</sup> pe an până în 2020</i> <i>c – opțiunea (b) plus toate stațiile de benzină situate în spații rezidențiale, indiferent de mărime/cantitatea de benzină descărcată</i> <i>d – opțiunea (c) plus instalarea echipamentului automat de monitorizare</i> <i>*-include valoarea economică a benzinei recuperate (preț cu amănuntul)</i>					

În ceea ce privește numărul stațiilor de benzină situate sub spații rezidențiale, informațiile existente sunt limitate, astfel încât nu este posibilă calcularea costurilor totale și a altor costuri. Totuși, au fost estimate implicațiile financiare pentru o stație de benzină mică, cu o cantitate de benzină descărcată în jur de 500 m<sup>3</sup>, costurile și rentabilitatea în cazul unei renovări programate fiind similare cu cifrele medii obținute pentru opțiunile 3(a) și 3(b) de mai sus.

Costurile totale și costurile anualizate în 2020 (între 20 și 30 MEUR) sunt modeste. Rentabilitatea este mai bună decât în cazul altor măsuri disponibile de reducere a emisiilor de compuși organici volatili.

Comisia a invitat principalele părți implicate să răspundă direct la o serie de întrebări privind posibila introducere a etapei a II-a de RVB la 28 februarie. Invitația respectivă a fost publicată

și pe site-ul Europa, astfel încât publicul larg a putut fi, de asemenea, consultat. Consultarea a fost promovată și de *ENDS Daily* la 17 martie 2008. Au fost primite șaisprezece răspunsuri de la regiuni ale statelor membre, agenții de mediu, organizații neguvernamentale, furnizori de echipamente, operatori de stații de benzină, asociații din industria petrolieră și producători de vehicule. Un rezumat al acestor răspunsuri este disponibil online<sup>5</sup>. Răspunsurile au inclus aspecte precum impactul vaporilor de benzină asupra sănătății, eficiența echipamentelor pentru etapa a II-a, avantajele echipamentelor automate de monitorizare și rentabilitatea diferitelor opțiuni de instalare a echipamentelor pentru etapa a II-a de RVB. Aceste răspunsuri au fost luate ca atare în considerare la elaborarea elementelor principale ale propunerii anexate, în special în ceea ce privește stațiile de benzină situate sub spațiile rezidențiale, limita mai joasă pentru stațiile de benzină afectate și monitorizarea automată a performanțelor în funcționare ale echipamentelor.

---

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