

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

V Bruseli 4.12.2008
SEK(2008) 2938

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

Sprievodný dokument k

**NÁVRHU KOMISIE
EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE**

**na návrh smernice o II. štádiu rekuperácie benzínových výparov pri čerpaní pohonných
hmôt do automobilov na benzínový pohon na čerpacích staniciach**

Zhrnutie - Hodnotenie vplyvu

**{KOM(2008) 812 v konečnom znení}
{SEK(2008) 2937}**

ZHRNUTIE

Toto hodnotenie vplyvu je sprievodným dokumentom k legislatívnemu návrhu, ktorého cieľom je rekuperácia benzínových výparov, ktoré sa uvoľňujú do ovzdušia pri čerpaní pohonných hmôt do osobných vozidiel na čerpacích staniaciach (II. štádium regenerácie benzínových výparov alebo PVR - Petrol Vapour Recovery). Tieto emisie prispievajú k problému s kvalitou ovzdušia na miestnej a regionálnej úrovni (benzén a ozón), pre ktoré existujú normy a ciele Spoločenstva týkajúce sa kvality ovzdušia. Prízemný ozón je znečisťujúca látka, ktorá prekračuje vnútroštátne hranice, a je tiež tretím najdôležitejším skleníkovým plynom. Benzén je ľudský karcinogén, v prípade ktorého nie je známy prah bezpečnosti.

Problémy so znečistením ovzdušia s cezhraničným rozmerom, medzi ktoré patrí ozón, musia členské štáty riešiť spoločne, aby opatrenie bolo účinné. Súčasný cieľ v oblasti kvality ovzdušia pre prízemný ozón je v právnych predpisoch Spoločenstva značne prekračovaný a je veľmi pravdepodobné, že takéto prekročenia budú pretrvávať, napriek zníženiu emisií ozónových prekursorových plynov v smernici o národných emisných stropoch 2001/81/ES a cieľom tematickej stratégie o znečistení ovzdušia.

Návrh sa vypracoval na základe záväzkov, ktoré prijala Komisia v:

- tematickej stratégii o znečistení ovzdušia¹,
- návrhu Komisie na zmenu a doplnenie smernice 98/70/ES o kvalite benzínu a nafty², ktorého cieľom je podporiť väčšie využívanie biopalív (a najmä bioetanolu) zmiernením požiadaviek na tlak benzínových výparov. Smernica o kvalite palív je založená na článku 95 zmluvy a jej špecifikácie sa uplatňujú jednotne v celej EÚ. Komisia uznala, že akékoľvek zmiernenie limitov pre tlak výparov by mohlo viesť k väčším emisiám prchavých organických zlúčenín vznikajúcim pri čerpaní pohonných hmôt a k väčším výparným emisiám z palivových systémov vozidiel aj v krajinách, v ktorých sa už zaviedlo II. štádium rekuperácie benzínových výparov. Komisia uviedla, že sa navrhne rekuperácia benzínových výparov pri čerpaní pohonných hmôt do vozidiel s cieľom kompenzovať zvýšené emisie prchavých organických zlúčenín v celej EÚ,
- vyhlásení pripojenom k prijatiu novej smernice o kvalite okolitého ovzdušia³ pri druhom čítaní, v ktorom Komisia (i) uznala význam boja proti znečisťovaniu ovzdušia pri zdroji s cieľom zlepšiť kvalitu ovzdušia; a (ii) oznámila niekoľko nových opatrení Spoločenstva založených na zdroji, vrátane regenerácie benzínových výparov na čerpacích staniaciach.

Analýza vplyvov čerpá z informácií z dvoch samostatných konzultačných správ vypracovaných ENTEC a COWI⁴, ako aj z nedávnych hodnotení dosahu regulačných opatrení sprevádzajúcich vnútroštátne opatrenia týkajúce sa II. štádia rekuperácie benzínových výparov. V hodnotení sa posúdili náklady, efektívnosť nákladov a prínosy zavedenia kontrol

¹ Oddiel 4.2.1.2 na strane 9 KOM(2005) 446 z 21. septembra 2005.

² Oddiel 3 ods. 4 na stranách 7 a 8 KOM(2007) 18 z 31. januára 2007.

³ Smernica 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe, Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1 – 43.

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

II. štádia jednotným spôsobom v celej v EÚ pri dodržaní existujúcich právnych predpisov Spoločenstva týkajúcich sa I. štádia rekuperácie benzínových výparov (ktoré sa vzťahujú na skladovanie a distribúciu benzínu z distribučných skladov do čerpacích staníc) a pri uznaní skutočnosti, že viac ako polovica členských štátov už zaviedla vnútroštátne opatrenia týkajúce sa II. štádia PVR. II. štádium PVR je tiež požiadavkou medzinárodného protokolu, ktorý Spoločenstvo podpísalo, ale ešte neratifikovalo.

Posudzovalo sa niekoľko možností, vrátane „tradičných“ systémov rekuperácie benzínových výparov, ktoré zachytávajú unikajúce benzínové výpary cez vákuové čerpadlo a presmerujú ich do podzemných skladovacích nádrží na čerpacích staniciach. Tieto výpary sa nakoniec vracajú do ropnej rafinérie, keď sa podzemné nádrže čerpacej stanice naplnia. Analyzoval sa aj novší „čerpadlový“ systém II. štádia PVR, ktorý zachytáva unikajúce výpary, ochladzuje ich a recykluje ich priamo do nádoby, z ktorej sa znovu dávkuje ako tekutý benzín. Tento druhý systém si nevyžaduje žiadnu obnovu podzemných nádrží alebo potrubia a je preto menej rušivým pre prevádzkovateľa čerpacej stanice, najmä vtedy, keď je nevyhnutné neplánované dodatočné vybavenie.

Náklady na nainštalovanie zariadení pre II. štádium sa vypočítali pri zohľadnení počtu čerpacích staníc, veľkosti staníc, nákladov na zariadenia pre II. štádium (a nákladov na ich inštaláciu), hospodárskej životnosti zariadení a hospodárskej hodnoty regenerovaných benzínových výparov bez dane. Posudzovali sa iba náklady priamo spojené s II. štádiom PVR (t. j. náklady, ktoré presahujú rámec bežnej novej výstavby alebo obnovy a ktoré by si v každom prípade vyžiadali nové zariadenia na dávkovanie paliva). Prínosy znížených emisií sa odhadli pomocou jednoduchých nákladov na odstránenie škôd pripadajúcich na tonu uvoľnených benzínových výparov a zohľadnili sa vplyvy ozónu na zdravie a plodiny, ale nezohľadnili sa vplyvy ozónu na bežné životné prostredie a benzénu na zdravie.

Posudzované možnosti politiky sú:

- (1) Nevykonať žiadne opatrenia.
- (2) Nainštalovať zariadenie na rekuperáciu výparov uvoľnených pri čerpaní pohonných hmôt (ORVR - Onboard Refuelling Vapour Recovery) do osobných vozidiel a do ľahkých úžitkových vozidiel.
- (3) Nainštalovať zariadenie pre II. štádium PVR na:
 - (a) všetkých nových a značne obnovených čerpacích staniciach s naloženým množstvom väčším ako 500 m³ benzínu ročne;
 - (b) na všetkých nových a značne obnovených čerpacích staniciach s naloženým množstvom väčším ako 500 m³ benzínu za rok a na väčších existujúcich čerpacích staniciach (t. j. s naloženým množstvom presahujúcim 3 000 m³ za rok);
 - (c) možnosť (b) spolu s čerpacími stanicami nachádzajúcimi sa v obytných štvrtiach alebo v rámci obytných štvrtí, bez ohľadu na veľkosť;
 - (d) automatické monitorovanie všetkých zariadení pre II. štádium, ktoré by obmedzilo predaj benzínu, ak by zariadenie nefungovalo správne (má sa uplatňovať v súvislosti so všetkými už uvedenými možnosťami).

Možnosti (1) a (2) sa vylúčili už v prvotnom štádiu, zatiaľ čo možnosť 3 písm. c) sa uprednostňuje. Možnosť 3 písm. d) bola zamietnutá v dôsledku neistoty týkajúcej sa nákladov a nepriaznivého vplyvu na efektívnosť nákladov, najmä preto, že sú pravdepodobne k dispozícii iné lacnejšie možnosti na zaručenie spoľahlivej prevádzky zariadení pre II. štádium PVR.

Tabuľka obsahuje zhrnutie nákladov a efektívnosť nákladov pri rôznych možnostiach, ak je to možné.

Možnosť	Celkové náklady v miliónoch EUR	Znížené emisie (v tonách)	Efektívnosť nákladov (v EUR/t)		Ročné náklady * [a výnosy] v roku 2020 v miliónoch EUR
			Bez regenerovaného benzínu	Vrátane maloobchodnej hodnoty regenerovaného benzínu	
3a (čerpaciová)	179,5	12 141	1540	915	11,1 [11,5-34,0]
3a (tradičná)	209,5	12 141	1760	1140	13,8 [11,5-34,0]
3b (čerpaciová)	317,4	17 769	1798	1171	20,8 [16,9-49,7]
3b (tradičná)	389	17 769	2160	1533	27,2 [16,9-49,7]
3c (čerpaciová)	nevypoč.	nevypoč.	odhad. 1500	odhad. 960	nevypoč.
3c (tradičná)	nevypoč.	nevypoč.	odhad. 1890	odhad. 1340	nevypoč.
3d	K dispozícii boli obmedzené informácie				
<i>a – kontroly II. štádia na nových a značne obnovených čerpacích staniciach</i> <i>b – možnosť (a) plus existujúce čerpacie stanice s naloženým množstvom väčším ako 3000 m³ za rok do roku 2020</i> <i>c – možnosť (b) plus všetky čerpacie stanice nachádzajúce sa v obytných štvrtiach, bez ohľadu na veľkosť/naložené množstvo</i> <i>d – možnosť (c) plus inštalácia zariadenia na automatické monitorovanie</i> <i>*- zahŕňa hospodársku hodnotu regenerovaného benzínu (maloobchodná cena)</i>					

Informácie o počte čerpacích staníc nachádzajúcich sa v obytných štvrtiach sú obmedzené, takže nie je možné vypočítať celkové náklady, atď. Odhadli sa však dôsledky nákladov na malú čerpaciu stanicu s naloženým množstvom približne 500 m³ a náklady a efektívnosť nákladov na plánovanú obnovu sú podobné ako priemerné náklady spojené s možnosťami 3 písm. a) a 3 písm. b).

Celkové náklady a ročné náklady v roku 2020 (medzi 20 - 30 miliónmi EUR) ročne sú mierne. Efektívnosť nákladov sa priaznivo porovnáva s ostatnými dostupnými opatreniami na zníženie emisií prchavých organických zlúčenín.

Komisia vyzvala kľúčové zainteresované strany, aby priamo odpovedali na sériu otázok týkajúcich sa možného zavedenia II. štádia PVR 28. februára. Táto výzva bola uverejnená aj na internetovej stránke Europa, aby sa mohli uskutočniť konzultácie aj so širokou verejnosťou. Konzultácie boli uverejnené aj v „ENDS Daily“ 17. marca 2008. Bolo doručených šestnásť odpovedí z rôznych regiónov členských štátov, od environmentálnych

agentúr, mimovládnych organizácií, dodávateľov zariadení, prevádzkovateľov čerpacích staníc, združení ropného priemyslu a výrobcov vozidiel. Zhrnutie týchto odpovedí je k dispozícii online⁵. Odpovede sa týkali otázok súvisiacich s vplyvmi benzínových výparov na zdravie, účinnosťou zariadení pre II. štádium, prednosťami zariadení na automatické monitorovanie a efektívnosťou nákladov pri rôznych možnostiach inštalácie zariadení pre II. štádium PVR. Tieto odpovede boli priamo zohľadnené pri stanovení kľúčových prvkov pripojeného návrhu, najmä pokiaľ ide o čerpacie stanice v obytných štvrtiach, nižšie limity v prípade dotknutých čerpacích staníc a automatické monitorovanie prevádzkovej výkonnosti zariadení.

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