

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 4.12.2008
SEC(2008) 2938

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

Spremni dokument

**PREDLOG KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU**

**Direktiva o rekuperaciji bencinskih hlapov na drugi stopnji med oskrbo vozil z
bencinskim motorjem na bencinskih servisih**

Povzetek – Ocena učinka

**{COM(2008) 812 konč.}
{SEC(2008) 2937}**

POVZETEK

Ta ocena učinka je priložena zakonodajnemu predlogu, katerega cilj je rekuperacija bencinskih hlapov, ki se sproščajo v ozračje med oskrbo vozil z bencinskim motorjem na bencinskih servisih (rekuperacija bencinskih hlapov na drugi stopnji). Zaradi teh emisij imajo regije in lokalna območja težave v zvezi s kakovostjo zraka (benzen in ozon), ker morajo v zvezi z njimi izpolnjevati standarde in cilje Skupnosti. Prizemni ozon je onesnaževalo, ki se širi čez meje držav članic, pri čemer je tudi tretji najpomembnejši toplogredni plin. Benzen je rakotvorna snov za ljudi, za katerega varne mejne vrednosti niso znane.

Težave v zvezi z onesnaževanjem zraka s čezmejnimi razsežnostmi, kot je ozon, morajo države članice obravnavati skupno, da je ukrepanje učinkovito. Sedanji cilj v zvezi s kakovostjo zraka za prizemni ozon v zakonodaji Skupnosti je že splošno presežen, pri čemer se bo tako preseganje verjetno nadaljevalo kljub manjšim emisijam plinov predhodnikov ozona v Direktivi 2001/81/ES o nacionalnih zgornjih mejah emisij ter kljub ciljem iz tematske strategije o onesnaževanju zraka.

Predlog je bil pripravljen na podlagi obveznosti, ki jih je sprejela Komisija v:

- tematski strategiji o onesnaževanju zraka¹;
- predlogu Komisije za spremembo Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva², katerega cilj je spodbujanje večjega izkoristka biogoriv (in zlasti bioetanol) s sprostitevjo zahtev o parnem tlaku za motorni bencin. Direktiva o kakovosti goriva temelji na členu 95 Pogodbe, njene specifikacije pa se v Evropski uniji enotno uporabljajo. Komisija je ugotovila, da so lahko emisije hlapnih organskih spojin pri oskrbi vozil z bencinskim motorjem in emisije hlapov iz sistemov za dovajanje goriva pri vozilih v državah, v katerih se že izvaja rekuperacija bencinskih hlapov na drugi stopnji, zaradi kakršne koli sprostitev omejitev za bencinske hlape večje. Zato je Komisija navedla, da se bo predlagala rekuperacija bencinskih hlapov med ponovnim polnjenjem avtomobilskih rezervoarjev, s čimer bi se odpravili vsi učinki večjih emisij hlapnih organskih spojin v Evropski uniji;
- izjavi, priloženi novi direktivi o kakovosti zunanjega zraka³, kot je bila sprejeta v drugi obravnavi in v kateri je (i) Komisija poudarila pomembnost obravnave onesnaževanja zraka pri viru, da se izboljša kakovost zraka, ter v kateri (ii) je najavila več novih ukrepov na podlagi virov Skupnosti, vključno z rekuperacijo bencinskih hlapov na bencinskih servisih.

Analiza učinkov temelji na podatkih iz dveh ločenih svetovalnih poročil ENTEC in COWI⁴ ter tudi na zadnjih ocenah učinka zakonodaje, ki se priložene k nacionalnim ukrepom za rekuperacijo bencinskih hlapov na drugi stopnji. V oceni so preučeni stroški, stroškovna učinkovitost in prednosti skladne uvedbe mehanizmov za zadrževanje hlapov na drugi stopnji

¹ Oddelek 4.2.1.2 na strani 9 dokumenta COM(2005) 446 z dne 21. septembra 2005.

² Oddelek 3(4) na strani 8 dokumenta COM(2007) 18 z dne 31. januarja 2007.

³ Direktiva 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo, UL L 152, 11.6.2008, str. 1–43.

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

v Evropski uniji, pri čemer je ocena skladna z obstoječo zakonodajo Skupnosti o rekuperaciji bencinskih hlapov na prvi stopnji (ki zajema skladiščenje motornega bencina in njegovo distribucijo iz terminalov do bencinskih servisov) ter upošteva dejstvo, da nacionalne ukrepe za rekuperacijo bencinskih hlapov na drugi stopnji dejansko izvaja že več kot polovica držav članic. Rekuperacija bencinskih hlapov na drugi stopnji se zahteva tudi v mednarodnem protokolu, ki ga je Skupnost podpisala, vendar ga ni ratificirala.

Obravnavalo se je več možnosti, vključno s „konvencionalnimi“ sistemi za rekuperacijo bencinskih hlapov, ki zajamejo uhajajoče bencinske hlape prek vakuumske črpalke in jih usmerijo v podzemne rezervoarje za skladiščenje na bencinskih servisih. Ti hlapi se dokončno vrnejo v rafinerijo nafte, ko se podzemni rezervoarji bencinskega servisa ponovno napolnijo. Prav tako se je analiziral novejši sistem „pri črpalki“ za rekuperacijo bencinskih hlapov na drugi stopnji, ki zajema uhajajoče hlape, jih ohladi in reciklira neposredno v razdeljevalec, v katerem se ponovno razdeli kot tekoči bencin. Ta novejši sistem ne zahteva nobene preureditve podzemnih rezervoarjev ali cevovodov in je tako manj moteč za upravljavca bencinskega servisa, zlasti kadar je potrebno nenačrtovano naknadno opremljanje.

Stroški nameščanja na drugi stopnji so izračunani ob upoštevanju števila servisov, velikosti servisov, stroškov opreme na drugi stopnji (in stroškov nameščanja), ekonomske življenjske dobe opreme ter ekonomske vrednosti rekuperiranih bencinskih hlapov brez davka. Upoštevali so se le tisti stroški, ki so neposredno povezani z rekuperacijo bencinskih hlapov na drugi stopnji (tj. stroški, ki presegajo stroške običajne novogradnje ali preureditve, ter stroški preureditve servisov, za katere bi se v vsakem primeru zahtevala nova oprema za uporabo goriva). Prednosti nižjih emisij so se ocenile ob upoštevanju jasnih stroškov zaradi škode za tono sproščenih bencinskih hlapov ter ob upoštevanju vpliva ozona na zdravje in pridelke, pri čemer se v tej oceni niso upoštevali vplivi ozona na naravno okolje in benzena na zdravje.

Obravnavane politične možnosti so:

- (1) brez ukrepanja;
- (2) namestitev sistema za rekuperacijo hlapov pri ponovnem polnjenju rezervoarja v osebna vozila in lahka gospodarska vozila;
- (3) namestitev opreme za rekuperacijo bencinskih hlapov na drugi stopnji v
 - (a) vseh novih in bistveno preurejenih bencinskih servisih s količino pretočenega motornega bencina več kot 500 m³ na leto,
 - (b) vseh novih in bistveno preurejenih bencinskih servisih s količino pretočenega motornega bencina več kot 500 m³ na leto ter večjih obstoječih servisih (tj. s količino pretočenega bencina več kot 3000 m³ na leto),
 - (c) servisih iz možnosti (b) in bencinskih servisih blizu stanovanj ali pod njimi ne glede na velikost,
 - (d) samodejno spremljanje vse opreme za drugo stopnjo, kar bi omejilo prodajo motornega bencina, če oprema ne bi delovala ustrezno (ta možnost bi se uporabila skupaj z vsemi navedenimi možnostmi).

Možnosti (1) in (2) sta se opustili že kmalu, medtem ko si Komisija prizadeva za uporabo možnosti 3(c). Možnost 3(d) je bila zavržena zaradi negotovosti glede stroškov in negativnega vpliva zlasti na stroškovno učinkovitost, ker so lahko dostopni cenejši načini za zagotavljanje zanesljivega delovanja opreme v uporabi za rekuperacijo bencinskih hlapov na drugi stopnji.

V tabeli je prikazan povzetek stroškov in stroškovne učinkovitosti različnih možnosti, kadar so mogoče.

Možnost	Skupni stroški (v mio. EUR)	Zmanjšane emisije (v tonah)	Stroškovna učinkovitost (EUR/tona)		Letni stroški* [in dodatki] leta 2020 (v mio. EUR)
			Izključeni rekuperirani motorni bencin	Vključno z maloprodajno vrednostjo rekuperirane ga motornega bencina	
3a (pri črpalki)	179,5	12 141	1 540	915	11,1 [11,5 – 34,0]
3a (konvencionalno)	209,5	12 141	1 760	1 140	13,8 [11,5 – 34,0]
3b (pri črpalki)	317,4	17 769	1 798	1 171	20,8 [16,9 – 49,7]
3b (konvencionalno)	389	17 769	2 160	1 533	27,2 [16,9 – 49,7]
3c (pri črpalki)	niso izračunani	niso izračunane	pribl. 1 500	pribl. 960	niso izračunani
3c (konvencionalno)	niso izračunani	niso izračunane	pribl. 1 890	pribl. 1 340	niso izračunani
3d	Na voljo so omejene informacije				
<i>a – Mehanizmi za zadrževanje hlapov na drugi stopnji v novih in bistveno preurejenih bencinskih servisih,</i> <i>b – možnost (a) plus obstoječi servisi s količino pretočenega motornega bencina več kot 3 000 m³ letno do leta 2020,</i> <i>c – možnost (b) plus vsi servisi pri stanovanjih ne glede na velikost/količino pretočenega motornega bencina,</i> <i>d – možnost (c) plus namestitvev opreme za samodejno spremljanje,</i> * – vključuje gospodarsko vrednost rekuperiranega motornega bencina (maloprodajna cena)					

Za številne bencinske servise pod stanovanji obstajajo omejene informacije, zaradi česar ni mogoče izračunati skupnih stroškov idr. Ocenjeni pa so stroški za male bencinske servise s količino pretočenega motornega bencina približno 500 m³, stroški in stroškovna učinkovitost za načrtovano preureditev pa so podobni povprečnim zneskom iz možnosti 3(a) in 3(b).

Skupni stroški in letni stroški za leto 2020 (med 20 in 30 milijoni EUR) so skromni. Stroškovna učinkovitost je v primerjavi z drugimi dostopnimi ukrepi za zmanjšanje emisij hlapnih organskih spojin ugodna.

Komisija je povabila ključne zainteresirane strani, da se 28. februarja neposredno odgovorijo na vrsto vprašanj o morebitni uvedbi sistema za rekuperacijo bencinskih hlapov na drugi stopnji. To vabilo je bilo objavljeno tudi na spletni strani EUROPA, tako da je lahko svoja mnenja izrazila tudi splošna javnost. Posvetovanje je 17. marca 2008 objavil tudi časopis „ENDS Daily“. Prejetih je bilo 16 odgovorov, vključno z odgovori regij držav članic, okoljskih agencij, nevladnih organizacij, dobaviteljev opreme, upravljavcev bencinskih

servisov, združenj naftne industrije in proizvajalcev vozil. Povzetek teh odgovorov je na voljo na spletu⁵. V odgovorih so bila zajeta vprašanja o vplivih bencinskih hlapov na zdravje, učinkovitosti opreme za drugo stopnjo, prednostih opreme za samodejno spremljanje in stroškovni učinkovitosti različnih možnosti za namestitev opreme za rekuperacijo bencinskih hlapov na drugi stopnji. Ti odgovori so se upoštevali neposredno v pripravi osnutka ključnih elementov spremnega predloga predvsem v zvezi z bencinskimi servisi pod stanovanji, nižjo mejo za prizadete bencinske servise in samodejnim spremljanjem delovanja opreme v uporabi.

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