



Брюксел, 7.3.2017 г.
COM(2017) 118 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

по силата на член 7 от Директива 2009/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно Етап II на улавянето на бензиновите пари при зареждането на моторни превозни средства на бензиностанции

Съдържание

1.	ВЪВЕДЕНИЕ	3
2.	ДИРЕКТИВАТА ЗА ЛОС-II.....	4
2.1.	Каква е функцията на директивата?	4
2.2.	Какви са основните мерки?	4
2.3.	Привеждане в съответствие с техническия прогрес	4
3.	ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА ЗА ЛОС-II.....	5
3.1.	Транспониране и прилагане като цяло	5
3.2.	Преглед на прилагането в съответствие с член 7	6
3.2.1.	Прагът от 100 m ³ годишно	6
3.2.2.	Данните за спазването на изискванията при експлоатация.....	6
3.2.3.	Оборудване за автоматично следене	7
4.	ОЦЕНКА НА ДИРЕКТИВАТА ЗА ЛОС-II	7
4.1.	Обща информация	7
4.2.	Резултат	7
5.	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	8

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Съхранението и превозът на бензини са източник на емисии на летливи органични съединения (ЛОС) във въздуха. ЛОС са прекурсори на тропосферния озон (наричан също така приземен озон), парников газ, който причинява здравословни проблеми и уврежда растителността (в следствие на което добивът на културите намалява). Освен това някои ЛОС, като бензенът и толуенът, имат и вредни свойства, т.е. хронична или остра токсичност.

Две допълващи се директиви имат общата цел да бъдат намалени емисиите на ЛОС от съхранението и превоза на бензини:

- Директива 94/63/ЕО¹ относно ограничаването на емисиите на летливи органични съединения (ЛОС), изпускани при съхранението и превоза на бензини от терминали до бензиностанции (директивата за ЛОС-I), която обхваща нефтозаводите и доставката на бензини за бензиностанции; и
- Директива 2009/126/ЕО² относно улавянето на бензиновите пари при зареждането на моторни превозни средства на бензиностанции (директивата за ЛОС-II).

В член 7 от директивата за ЛОС-II е предвидено изискване Комисията да прави преглед на нейното прилагане (и по-специално на някои технически въпроси) и да докладва своите констатации пред Европейския парламент и Съвета.

В своите съобщения относно *пригодността и резултатността на регулаторната рамка (REFIT): резултати и следващи стъпки*³ и *настоящата ситуация и перспективите* на REFIT⁴ Комисията обяви, че започва оценяването на двете директиви за ЛОС.

Беше преценено, че най-ефективно би било прегледът на прилагането на директивата за ЛОС-II и оценката на директивите за ЛОС да се извършат успоредно. Пълна информация относно прегледа и оценката може да бъде намерена в Работния документ на службите на Комисията относно оценката по REFIT на Директива 94/63/ЕО относно ограничаването на емисиите на летливи органични съединения (ЛОС), изпускани при съхранението и превоза на бензини от терминали до бензиностанции, и Директива 2009/126/ЕО относно Етап II на

¹ Директива 94/63/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 1994 г. относно ограничаването на емисиите на летливи органични съединения (ЛОС), изпускани при съхранението и превоза на бензини от терминали до бензиностанции (ОВ L 365, 31.12.1994 г., стр. 24—33).

² Директива 2009/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно Етап II на улавянето на бензиновите пари при зареждането на моторни превозни средства на бензиностанции (ОВ L 285, 31.10.2009 г., стр. 36—39).

³ Приложение към „Пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT): резултати и следващи стъпки“— Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите (COM/2013/0685 final).
http://ec.europa.eu/smart-regulation/docs/20131002-refit-annex_en.pdf

⁴ COM(2014) 368; вж. също интернет страницата на Комисията за по-добро регулиране:
http://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/overview-law-making-process/evaluating-and-improving-existing-laws/reducing-burdens-and-simplifying-law/refit-making-eu-law-simpler-and-less-costly_bg

улавянето на бензиновите пари при зареждането на моторни превозни средства на бензиностанции (SWD(2017)65) и проучването, възложено в подкрепа на тази оценка⁵.

Настоящият доклад е съсредоточен върху резултатите от прегледа на прилагането и последващите действия на оценката на директивата за ЛОС-II.

2. ДИРЕКТИВАТА ЗА ЛОС-II

2.1. Каква е функцията на директивата?

С директивата за ЛОС-II се гарантира улавянето на вредните бензинови пари, които в противен случай биха били изпуснати при зареждането с гориво на моторни превозни средства на бензиностанции. В крайна сметка всички бензинови колонки в ЕС (освен на бензиностанциите с много малка годишна производителност) ще трябва да бъдат оборудвани да улавят тези пари.

2.2. Какви са основните мерки?

Директивата се прилага за нови бензиностанции, както и за такива, преминали основен ремонт, чиято производителност на бензин е по-голяма от 500 m³ годишно, и за бензиностанции с производителност над 100 m³ годишно, които се намират под постоянно обитавани жилища (член 3, параграфи 1 и 2). Директивата изисква те да бъдат оборудвани със система, съответстваща на Етап II на улавянето на бензиновите пари (PVR). Големите бензиностанции (с производителност над 3000 m³ годишно) трябва да се оборудват със система за улавяне на бензиновите пари до 2018 г. (член 3, параграф 3).

Оборудването за улавяне на бензиновите пари трябва да бъде сертифицирано от производителя в съответствие с приложимите технически стандарти и да е в състояние да улавя най-малко 85 % от бензиновите пари (член 4). Неговата ефективност трябва да се изпитва веднъж годишно или, ако бензиностанцията има система за автоматично следене, веднъж на три години (член 5, параграфи 1 и 2).

Бензиностанциите, които са инсталирали система за улавяне на бензиновите пари, трябва да информират потребителите за този факт, като поставят знак, стикер или друго обозначение на бензиноколонката или в близост до нея (член 5, параграф 3).

2.3. Привеждане в съответствие с техническия прогрес

В съответствие с член 8 от директивата, с Директива 2014/99/ЕС⁶, с която бяха изменени членове 4 и 5 от директивата за ЛОС-II, за да се включи посочването

⁵ *Evaluation of Directive 1994/63/EC on VOC emissions from petrol storage and distribution and Directive 2009/126/EC on petrol vapour recovery — final evaluation report (Оценка на Директива 94/63/ЕО относно емисиите на ЛОС от съхранението и превоза на бензини и Директива 2009/126/ЕО относно улавянето на бензиновите пари — окончателен доклад от оценката)*, Amec Foster Wheeler *et al.* (2016 г.); <http://bookshop.europa.eu/bg/evaluation-of-directive-1994-63-ec-on-voc-emissions-from-petrol-storage-distribution-and-directive-2009-126-ec-on-petrol-vapour-recovery-pbKH0416107/>

⁶ Директива 2014/99/ЕС на Комисията от 21 октомври 2014 г. за изменение, с цел привеждане в съответствие с техническия прогрес, на Директива 2009/126/ЕО относно Етап II на улавянето на бензиновите пари при зареждането на моторни превозни средства на бензиностанции (ОВ L 304, 23.10.2014 г., стр. 89—90); <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?qid=1468508694487&uri=CELEX:32014L0099>

съответно на стандарти EN 16321-1:2013 и EN 16321-2:2013, беше установен хармонизиран метод на изпитване за определяне на ефективността на системите за улавяне на бензиновите пари.

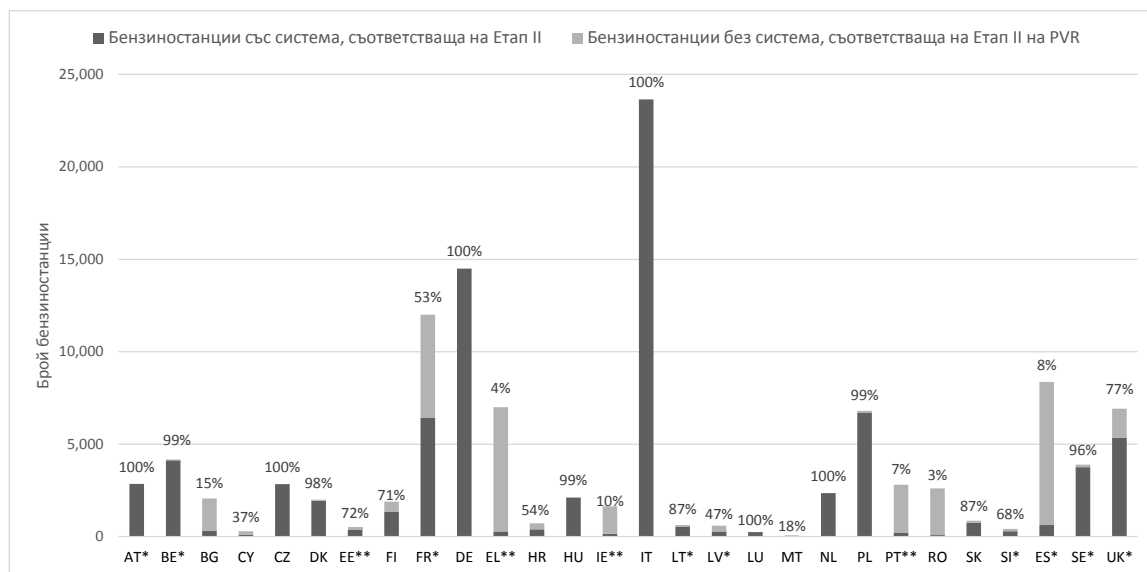
3. ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА ЗА ЛОС-II

3.1. Транспониране и прилагане като цяло

Директивата е транспонирана в националното законодателство от всички държави членки, макар и в някои случаи със закъснение. През март 2012 г. бяха разкрити процедури за нарушение поради закъснение при транспонирането срещу 11 държави членки: Австрия, България, Кипър, Германия, Гърция, Италия, Полша, Португалия, Румъния, Словения и Швеция. През 2012 г. бяха прекратени процедурите по девет случая, а през 2013 г. — по другите два, след като съответните държави членки бяха уведомили за своите мерки за транспониране.

От всички бензиностанции в ЕС понастоящем 72 % са оборудвани със системи, съответстващи на Етап II. Предвид това, че по-малките бензиностанции са освободени и не са изтекли всички срокове за прилагане (вж. раздел 2.2 по-горе), този висок процент сочи, че е бил постигнат добър напредък. Както е показано на фигура 1 Figure 1 обаче, ситуацията в отделните държави членки значително се различава: 15 държави членки са достигнали или надхвърлили средното равнище от 72 %, но други изглежда изостават⁷.

Фигура 1: Навлизане на системите, съответстващи на Етап II, по държави членки (оценки)



Отговорите на заинтересованите страни на консултацията показват, че повечето държави членки са срещнали малко или никакви технически затруднения или проблеми с тълкуването при прилагането на директивата. Това отчасти може да се обясни с факта, че много от тях вече са имали законодателство в тази област. Посочени са били някои отделни въпроси, като например липсата на яснота за

⁷ Данните се отнасят за общия брой бензиностанции, включително малките и онези, за които сроковете не са изтекли. Ето защо, в зависимост от ситуацията на местния пазар, niskият процент на обхващане не означава непременно, че съществува проблем със съответствието.

значението на понятието „основен ремонт“; те обаче са в процес на изясняване чрез обсъждане и обмен на опит с държавите членки.

3.2. Преглед на прилагането в съответствие с член 7

В член 7 от директивата се изисква Комисията да прави преглед по-специално на:

- а) прага от 100 m³ годишно, посочен в член 3, параграф 1, буква б) и член 3, параграф 2, буква б) от директивата и в член 6, параграф 3 от Директива 94/63/ЕО;
- б) данните за спазването на изискванията при експлоатацията на системите, съответстващи на Етап II на улавянето на бензиновите пари; и
- в) необходимостта от оборудване за автоматично следене.

3.2.1. Прагът от 100 m³ годишно

С директивата се налагат задължения за бензиностанциите с производителност, по-голяма от 100 m³ годишно (член 3, параграфи 1 и 2). Било е счтено, че под този праг разходите, свързани с мерките, няма да бъдат пропорционални на потенциалните ползи за околната среда.

Консултацията показва, че заинтересованите страни като цяло са приели този праг за подходящ и че такива освобождавания за малки бензиностанции се прилагат и извън ЕС. От общо 45 едва 7 са отговорили, че прагът трябва да бъде по-висок, докато 3 държави членки и 3 заинтересовани страни от отрасъла са призовали за по-нисък праг.

Понижаването на прага обаче не би било оправдано в настоящия момент, като се вземат предвид мащабът на потенциалното намаляване на емисиите и свързаните с това допълнителни разходи.

3.2.2. Данните за спазването на изискванията при експлоатация

В член 4 от директивата са установени минимални стандарти за ефективност на оборудването за улавяне. В член 5 са предвидени периодични проверки, за да се проверяват експлоатационните параметри.

Оценката показва, че с наличното на пазара оборудване може да се постигне ефективност на улавянето между 85 и -95 %. Въпреки това, за системи, инсталирани на бензиностанциите преди задълженията да влязат в сила, не винаги е било възможно да се извлече необходимата документация. Степента на ефективност се различава на практика в зависимост от конкретното оборудване и начина, по който то се използва. Тя се влияе също така от външни фактори, като например температурата и състава на горивото. Като цяло е установено, че оборудването работи в съответствие с минималните изисквания по стандарта, но анализът също така подчертава значението на плановете изпитвания (най-малко веднъж годишно), тъй като съотношението пари/бензин лесно може да се отклони от оптималните стойности. В някои държави членки съществува и изискване за изпитване за херметичност -, което не е задължително съгласно директивата.

3.2.3. Оборудване за автоматично следене

В директивата не се изисква използването на оборудване за автоматично следене, но са предвидени облекчения в графика за контрол, ако е инсталирано такова оборудване (член 3, параграф 2). Оборудването за автоматично следене обаче може да предотврати увеличаването на емисиите, дължащо се например на слаба поддръжка (вж. предходния раздел).

В резултат от консултацията със заинтересованите страни става ясно, че използването на системи за автоматично следене е задължително в три държави членки⁸, като навлизането им като цяло е слабо в онези държави членки, където използването им е доброволно. Основните пречки пред навлизането са високата цена и липсата на знания.

Потенциалът за допълнително намаляване на емисиите чрез повсеместно използване на системи за автоматично следене в целия ЕС изглежда е ограничен. Доброволният подход е позволил на отрасъла или на държавите членки да приемат такива системи там, където е било счтено, че са полезни, например с оглед на националните условия.

4. ОЦЕНКА НА ДИРЕКТИВАТА ЗА ЛОС-II

4.1. Обща информация

Директивата беше оценена в контекста на Програмата на Комисията за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) въз основа на нейната ефективност, ефикасност, целесъобразност, съгласуваност и добавена стойност за ЕС.

При оценката особено внимание беше обърнато на откриването и оценяването на регулаторната тежест и установяването на възможности за опростяване.

4.2. Резултат

Беше установено, че директивата е ефективна, ефикасна, съгласувана и целесъобразна и че има добавена стойност за ЕС.

Оценката показва, че директивата ефективно е допринесла за намаляване на емисиите на ЛОС от бензини при зареждането на моторни превозни средства на бензиностанции. Днес приносът на дейностите в обхвата на директиви ЛОС-I и ЛОС-II е едва 0,7 % от всички антропогенни емисии на ЛОС в ЕС.

Беше установено също така, че директивата е ефикасна. Наличните данни показват, че разходите до голяма степен са пропорционални на ползите, особено ако се вземат предвид допълнителните непарични - ползи и приходите, генерирани от новата продажба на уловен бензин. Икономии в резултат от намалените вредни въздействия върху здравето и околната среда са оценени на 92 — 270 милиона евро, докато очакваните финансови ползи, произтичащи от продажбата на уловен бензин, са оценени на 77 милиона евро. Годишните разходи за капитал и поддръжка са оценени на 199 милиона евро, докато разходите за администриране и постигане на съответствие ще възлизат на 13 милиона евро. Следва обаче да се

⁸ Австрия, Германия и Унгария.

отбележи, че поради ограниченото количество на наличните данни не беше възможно да се направи подробен анализ на разходите и ползите.

Директивата е съгласувана с друго законодателство на Съюза. За никое от твърденията на някои заинтересовани страни за несъответствия с директивата за качеството на горивата⁹ и директивата за ЛОС-I не беше установено, че е точно или значимо.

Директивата продължава да е целесъобразна като отговор на заплахите за околната среда и здравето. С нея се осигурява „защитна мрежа“ за опазване на околната среда, също и с оглед на съответните международни ангажименти. Тя продължава да е целесъобразна също и в светлината на целите на политиката за чист въздух -, установени в Седмата програма за действие за околната среда¹⁰ и Пакета от мерки „Чист въздух за Европа“¹¹. Някои заинтересовани страни твърдят, че задължението за поставяне на знак, стикер или друго обозначение в близост до бензиноколонките за оборудването, съответстващо на Етап II на улавянето на бензиновите пари (член 5, параграф 3), няма да окаже желаното влияние върху избора на потребителите, тъй като той се ръководи по-скоро от цената и удобството, отколкото от съображения, свързани с околната среда. Въпреки това в оценката се заключава, че дори и в този случай изменението на законодателството може да бъде по-обременително, отколкото опростяването.

При консултацията бяха признати ползите от регулирането на равнището на ЕС - в тази област. Директивата е изиграла важна роля за създаването на единен подход за целия ЕС и е стимулирала трансграничната търговия с бензини и оборудване.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Беше установено, че директивата за ЛОС-II е ефективна, ефикасна, съгласувана и целесъобразна и че има добавена стойност за ЕС. Освен това като цяло тя се прилага добре от държавите членки.

Комисията ще продължи да си сътрудничи с държавите членки, за да им бъде оказвана подкрепа за гарантиране на пълното прилагане на директивата.

⁹ Директива 2009/30/ЕО за изменение на Директива 98/70/ЕО по отношение на спецификацията на бензина, дизеловото гориво и газьола и за въвеждане на механизъм за наблюдение и намаляване на нивата на емисиите на парникови газове и за изменение на Директива 1999/32/ЕО на Съвета по отношение на спецификацията на горивото, използвано от плавателни съдове по вътрешните водни пътища, и за отмяна на Директива 93/12/ЕИО, ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 88—113

¹⁰ Решение № 1386/2013/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно Обща програма на Европейския съюз за действие за околната среда до 2020 г. „Да живеем добре в пределите на нашата планета“.
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32013D1386>

¹¹ http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm