

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 4.12.2008  
COM(2008) 812 окончателен

2008/0229 (COD)

Предложение за

**ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно етап II на улавянето на бензиновите пари при зареждането на леките  
автомобили на бензиностанциите**

{SEC(2008) 2937}

{SEC(2008) 2938}

(представена от Комисията)

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### 1.1. Общ контекст

Настоящото законодателно предложение цели улавянето на бензиновите пари, които се отделят в атмосферата при зареждането на леките автомобили на бензиностанциите (т.нар. „Етап II на улавянето на бензиновите пари или УБП”). Емисиите на летливи органични съединения, съдържащи се в бензина, допринасят за местни и регионални проблеми, свързани с качеството на въздуха (бензол и озон), за които съществуват общностни стандарти и цели за качеството на въздуха. Озонът в близост до земната повърхност е замърсител, който преминава през националните граници, и представлява третият по значимост парников газ. Бензолът е известен канцероген за човека.

Предложението бе подготвено след ангажиментите, поети от Колегиума във връзка със:

- Тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха<sup>1</sup>;
- предложението на Комисията за изменение на Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно качеството на бензиновите и дизеловите горива<sup>2</sup>, която цели по-голямо потребление на биогоривата и биоетанола, по-специално чрез намаляване на строгостта на изискванията за бензиновите пари. Комисията призна, че това може да доведе до повишени нива на емисии на летливи органични съединения и отбеляза, че ще бъде предложен Етап II на УБП, за да се противодейства на повишаването на нивата на емисии.
- декларация, придружаваща нова директива за качеството на атмосферния въздух<sup>3</sup>, в която Комисията призна значението на борбата със замърсяването на въздуха при източника с цел постигане на целите за качеството на въздуха и в която бяха предложени няколко нови общностни мерки, основаващи се на борбата със замърсяването при източника, включително Етап II на УБП.

#### 1.2. Съществуващи разпоредби в областта на предложението

Директива 94/63/ЕО цели улавянето на бензиновите пари, които се отделят в атмосферата по други начини вследствие складирането и разпространяването на бензин между терминалите и бензиностанциите (т.нар. „Етап I на улавянето на бензиновите пари”). Бензиновите пари, отделени когато бензиностанция получава нова доставка на бензин, се връщат в автоцистерната или мобилния

---

<sup>1</sup> Точка 4.2.1.2 на страница 9 от COM(2005) 446 от 21 септември 2005 г.

<sup>2</sup> Точка 3, параграф 4 на страници 7 и 8 от COM(2007) 18 от 31 януари 2007 г.

<sup>3</sup> Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа, ОВ L1 52 от 11.6.2008 г., стр. 1 - 43.

плавателен съд и се връщат в терминала, където могат да бъдат преразпределени.

### **1.3. Съвместимост с други политики и цели на Съюза**

Предложението е в съответствие с политиките на Общността за качеството на въздуха и с по-нататъшния напредък към постигане на нивата на качество на въздуха, които не водят до значими въздействия върху здравето и околната среда, както е предвидено в Шестата програма за действие в областта на околната среда. Предложението е също така в съответствие с трите стълба на Лисабонската стратегия, тъй като това ще насърчи по-голямо търсене и развиване на технологии за Етап II на улавянето на бензиновите пари.

## **2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

### **2.1. Консултация със заинтересованите страни**

#### *2.1.1. Методи за консултация, основни целеви сектори и общ профил на запитаните*

Бе проведена консултация чрез пряк контакт с ключови заинтересовани страни. Те включваха промишлени нефтени организации, производители на оборудване за Етап II на УБП, неправителствени организации в сферата на опазване на околната среда и транспорта, независими оператори на бензиностанции, организации на автомобилистите и др. Освен това, в интернет бяха поместени въпроси към широката публика.

#### *2.1.2. Обобщение на отговорите и подход при вземането им под внимание*

Отговорите обхващаха проблеми, свързани с влиянието на бензиновите пари върху здравето, ефективността на оборудването за Етап II, достойнствата на оборудването за автоматично следене и ефективността на разходите при различните варианти за инсталиране на оборудване за Етап II на УБП. Тези отговори бяха пряко взети под внимание при съставянето на ключовите елементи на приложеното предложение, особено по отношение на бензиностанциите, намиращи се под жилищни помещения, определянето на по-ниски граници за въпросните бензиностанции и автоматичното следене на експлоатационните показатели на оборудването.

Обобщение на въпросите и отговорите има на адрес: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

### **2.2. Събиране и използване на експертни мнения**

#### *2.2.1. Съответни научни/експертни области*

Експертен опит от нефтената промишленост, от производителите на оборудване за Етап II на УБП и от консултантите, които подготвиха оценки за разходите и ползите от вариантите на мерките от Етап II на УБП.

### 2.2.2. *Използвана методика*

За изчисляването на общите разходи от прилагането във времето на мерките от Етап II на УБП, както и на количеството на намаляване на бензиновите пари, бяха използвани статистически данни за броя и размерите на бензиностанциите заедно с разходите за оборудване за Етап II. Разходите от екологични вреди поради изпуснати в атмосферата бензинови пари бяха доведени до парично изражение чрез използване на проста функция за средните разходи от вреди въз основа на въздействията от приземния озон. Въздействията, дължаща се на бензола, не бяха количествено оценени.

### 2.2.3. *Основни организации, с които бяха проведени консултации*

Европейски асоциации в областта на нефтената промишленост, европейски производители на оборудване за Етап II на УБП, неправителствени организации в сферата на опазване на околната среда и транспорта, независими оператори на бензиностанции, организации на автомобилистите.

### 2.2.4. *Обобщение на получените и използвани становища*

Комисията потърси съвети от двама отделни консултанти относно разходите и ефективността на разходите при различните варианти на Етап II на УБП. Тази информация е обобщена в два отделни доклада от 2005 и 2008 г. Вторият доклад разчиташе и най-новата информация за прилагането на Етап II на УБП в държавите-членки.

### 2.2.5. *Начини, използвани за предоставяне на мненията на обществеността*

Двата доклада са на разположение на интернет страницата на Комисията: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

## 2.3. **Оценка на въздействието**

Оценката на въздействието разглежда разходите и ползите при следните варианти:

- (1) Не се предприемат никакви мерки.
- (2) Инсталиране на бордова система за улавяне на бензиновите пари в леките автомобили и лекотоварните моторни превозни средства.
- (3) Инсталиране на оборудване за Етап II на УБП на:
  - а) всички нови и основно ремонтирани бензиностанции с производителност по-голяма от 500 m<sup>3</sup> годишно.
  - б) на всички нови и основно ремонтирани бензиностанции с производителност по-голяма от 500 m<sup>3</sup> бензин годишно и на съществуващите по-големи бензиностанции (т.е. с производителност над 3000 m<sup>3</sup> годишно)

- в) на обектите от вариант б) и на бензиностанциите, намиращи се във или под жилищни сгради.
- г) на обектите от вариант в) с автоматично следене на цялото оборудване за Етап II, което следене ще ограничава продажбата на бензин, ако оборудването не работи правилно.

Подробната оценка на вариантите е включена в оценката на въздействието, която придружава настоящото предложение. Тя ще бъде на разположение на следната интернет страница:  
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

### **3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

#### **3.1. Обобщение на предлаганите действия**

Предложението ще направи задължително инсталирането на оборудване за Етап II на улавянето на бензиновите пари i) на нови и ремонтирани бензиностанции с производителност над 500 m<sup>3</sup> бензин годишно; ii) ще изисква модернизиране до 2020 г. на съществуващите бензиностанции с производителност над 3000 m<sup>3</sup>; и iii) ще изисква всички нови и основно ремонтирани бензиностанции, намиращи се под жилищни помещения, да се оборудват със средства, съответстващи на Етап II, независимо от размерите на тези бензиностанции; iv) няма да бъде задължително да се инсталират устройства за автоматично следене на оборудването за Етап II на УБП, но ако такива са инсталирани, ще се разрешава по-дълъг период между проверките за инспектиране.

Ясно е, че задължаването на по-големите съществуващи бензиностанции да приложат мерките, съответстващи на Етап II преди 2020 г., води до допълнителни разходи, но то носи със себе си намаляване на емисиите в значително по-голяма степен, макар и с малко по-лоша ефективност на разходите. Все пак разходите са относително скромни и за двата варианта – от порядъка на 20-30 милиона евро годишно през 2020 г.

Въпреки че не е възможно прякото изчисляване на разходите, свързани с прилагането на мерки, съответстващи на Етап II на УБП, за всички бензиностанции, намиращи се под жилищни помещения, примерното изчисление показва, че разходите за планова модернизация на малка бензиностанция ще са сходни със средните разходи при другите разглеждани варианти. Разходите за непланова модернизация обаче са значително по-високи и налагането на времеви срок не е оправдано. До 10 години след приемането на нова директива за Етап II на УБП, обаче, ще се очаква над две трети от такива бензиностанции да са преминали през планов ремонт. Предложението също би наблегнало на факта, че бензиностанции, намиращи се под жилищни помещения, трябва вече да въвеждат мерки, съответстващи на Етап I на УБП, независимо от своите размери.

Макар и автоматичното следене да гарантира със сигурност практическото постигане на набеязаните цели по отношение на ползите, съществува

неопределеност за разходите за такива системи и за това дали няма по-прости и по-евтини системи, които могат да осигурят същите резултати. Това заключение бе подкрепено от констатациите на доклада ENTEC, който определи влошаване от 50 % на ефективността на разходите при задължително включване на автоматичното следене<sup>4</sup>. Би трябвало обаче да има по-малка необходимост от периодични проверки, което би се явявало икономия за тези, които инсталират оборудване за автоматично следене.

### **3.2. Правно основание**

Предвид явното екологично естество на предложението, член 175 от Договора се явява подходящо правно основание.

### **3.3. Принцип на субсидиарност**

Принципът на субсидиарност се прилага дотолкова, доколкото предложението не попада под изключителната компетенция на Общността. Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен самостоятелно от държавите-членки поради следните причини:

- Приземният озон е трансграничен замърсител на въздуха, които се образува в самата атмосфера от предшестващи емисии на летливи органични съединения (напр. бензинови пари) и азотни окиси. Емисиите на бензинови пари в една страна могат да доведат до проблеми с качеството на въздуха в съседни страни. Следователно в борбата срещу приземния озон са необходими съгласувани действия от всички държави-членки.
- директивата, регулираща качеството на бензина и дизеловото гориво, продавани в ЕС, използва член 95 от Договора като правно основание и се прилага по еднакъв начин в целия ЕС. Комисията е предложила намаляване на строгостта на изискванията за налягането на бензиновите пари с цел да поощри по-голямо потребление на биоетанол. Това обаче може да доведе до по-високи нива на емисии на летливи органични съединения дори в страните, където вече са въведени мерки в съответствие с Етап II на УБП. По тези причини, за да се реши проблемът с нарастването на нивата на емисиите на ЛОС, са необходими действия на общностно ниво.

### **3.4. Принцип на пропорционалност**

Предложението не надхвърля необходимото за постигането на целите за гарантиране на намаляване на емисиите на бензинови пари от зареждане с гориво. Специфициран е само минимумът от технически параметри, като решенията относно подробностите около избора на технологии и средства се оставят да бъдат по усмотрение на държавите-членки.

### **3.5. Избор на инструмент**

Най-подходящо е предложение за директива. Съществуват няколко технологични начина, по които Етап II на УБП може да бъде въведен на

---

<sup>4</sup> Таблица 6.24, стр. 55 от доклада ENTEC, подготвен за Комисията (май 2005 г.).

практика. Освен това, значителен брой държави-членки вече разполагат с национално законодателство за Етап II на УБП. Подходът на тези държави-членки не е необходимо да се променя, въпреки че е възможно числените стойности за един или повече технически параметри да трябва да се преразгледат. По тези причини евентуална директива би дала максимална свобода на държавите-членки относно това как най-добре да приложат предложението, като при това също би оставила възможност държавите членки да налагат по-строги мерки, в случай че такива са нужни за решаване на проблемите с качеството на въздуха.

#### **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Няма отражение върху бюджета на Общността.



Предложение за

## **ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно етап II на улавянето на бензиновите пари при зареждането на леките автомобили на бензиностанциите**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 175 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията<sup>5</sup>,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>6</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>7</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора<sup>8</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Решение № 1600/2002/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 22 юли 2002 г. за създаване на Шестата програма за действие на Общността в областта на околната среда<sup>9</sup>, установява необходимостта от намаляване на замърсяването до нива, при които вредните последици за човешкото здраве и околната среда се свеждат до минимум.
- (2) Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа<sup>10</sup> определя цели за качеството на въздуха по отношение на приземния озон и бензол, а Директива 2001/81/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2001 г.<sup>11</sup> определя национални тавани за емисиите на летливи органични съединения, които спомагат за образуването на приземен озон. От друга страна летливите органични съединения, включително бензиновите пари, в една държава-членка спомагат за проблеми с качеството на въздуха в други държави-членки.

---

<sup>5</sup> ОВ С [...], [...], стр. [...].

<sup>6</sup> ОВ С [...], [...], стр. [...].

<sup>7</sup> ОВ С [...], [...], стр. [...].

<sup>8</sup> ОВ С [...], [...], стр. [...].

<sup>9</sup> ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр 1.

<sup>10</sup> ОВ L 152, 11.6.2008, стр 1.

<sup>11</sup> ОВ L 309, 27.11.2001, стр 22.

- (3) Директива 94/63/ЕО 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<sup>12</sup> (Етап I на улавянето на бензиновите пари) цели улавянето на бензиновите пари, изпускани при съхранението и превоза на бензин между терминалите и бензиностанциите.
- (4) Бензинови пари се изпускат също при зареждането с гориво на леките автомобили на бензиностанциите и следва да бъдат улавяни по начин, който е в съответствие с разпоредбите на Директива 94/63/ЕО.
- (5) Съществуващите бензиностанции може да трябва да приспособят съществуващата инфраструктура, като е за предпочитане оборудването за улавяне на парите да бъде инсталирано, когато те претърпяват основен ремонт, така че да се намалят разходите. Все пак съществуващите големи бензиностанции са способни в по-висока степен да се приспособяват и следва да инсталират оборудване за улавяне на бензиновите пари по-рано, предвид по-големия им дял в емисиите. Новите бензиностанции могат да въведат оборудване за улавяне на бензиновите пари по време на проектирането и изграждането на бензиностанцията и следователно могат да инсталират оборудване за улавяне на бензиновите пари веднага.
- (6) Целесъобразно е да се установи единна минимална степен на улавяне на бензиновите пари, с цел да се осигурят големи екологични ползи и да се улесни търговията с оборудване за улавяне на бензиновите пари.
- (7) Следва да се извършват периодични проверки на цялото оборудване за улавяне на бензиновите пари, с цел да се гарантира, че оборудването за улавяне на бензиновите пари осигурява действително намаляване на емисиите.
- (8) Държавите-членки следва да определят правила за санкции, прилагани при нарушаване на разпоредбите на настоящата директива, и да осигурят тяхното прилагане. Санкциите следва да са ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект.
- (9) Поради трансграничния характер на замърсяването на въздуха, целите на предприеманите действия за намаляване на емисиите на бензинови пари в атмосферата не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поотделно, но могат да бъдат осъществени по-успешно на равнището на Общността. Съответно, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, установен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа за пропорционалност, така както е дефиниран в посочения член, действието на настоящата директивата се ограничава само с необходимото за постигането на тези цели.

---

<sup>12</sup> ОВ L 365, 31.12.1994, стр 24.

## ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

### *Член 1*

#### **Предмет**

Настоящата директива определя мерките, които целят намаляване на количеството бензинови пари, изпускани в атмосферата по време на зареждането на моторните превозни средства на бензиностанциите.

### *Член 2*

#### **Определения**

По смисъла на настоящата директива:

1. „бензин“ означава бензин, както е определен в член 2, параграф 1 от Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>13</sup>;
2. „бензинови пари“ са всички газообразни съединения, получавани в резултат на изпарението на бензин;
3. „бензиностанция“ означава бензиностанция, така както е определена в член 2, буква е) от Директива 94/63/ЕО;
4. „съществуваща бензиностанция“ означава бензиностанция, която е построена или за която е предоставено индивидуално разрешение за строителство, лицензия за строителство или лицензия за експлоатация, преди датата, посочена в член 7, параграф 1, втора алинея;
5. „нова бензиностанция“ означава бензиностанция, която е построена или за която е предоставено индивидуално разрешение за строителство, лицензия за строителство или лицензия за експлоатация, след датата, посочена в член 7, параграф 1, втора алинея;
6. „Система, съответстваща на Етап II на улавянето на бензиновите пари“ означава оборудване, предназначено за улавянето на бензиновите пари от резервоара за гориво на моторно превозно средство по време на зареждането на бензиностанция и което прехвърля тези бензинови пари в подземен резервоар на бензиностанцията или ги връща към бензиноколонката за нова продажба;
7. „ефективност на улавянето на въглеродороди“ означава частта от бензиновите пари, уловени от системата, съответстваща на Етап II на улавянето на бензиновите пари, отнесена към количеството бензинови пари, които при отсъствието на такава система биха били изпуснати в атмосферата, и изразена в проценти;

---

<sup>13</sup> ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58.

8. „отношение пари/бензин” означава отношението между обема (при атмосферно налягане) на бензиновите пари, минаващи през системата, съответстваща на Етап II на улавянето на бензиновите пари, и обема на подавания за зареждане бензин.
9. „производителност” означава общото годишно количество бензин, разтоварено от мобилни контейнери в бензиностанцията;

### *Член 3*

#### **Бензиностанции**

1. Държавите-членки гарантират, че всяка нова бензиностанция се оборудва със система, съответстваща на Етап II на улавянето на бензиновите пари, ако нейната действителна или планирана производителност е по-голяма от 500 m<sup>3</sup> годишно. Всички нови бензиностанции, намиращи се под постоянно обитавани жилища или под помещения, в които се работи, се оборудват със система, съответстваща на Етап II на улавянето на бензиновите пари, независимо от тяхната действителна или планирана производителност.
2. Държавите-членки гарантират, че всяка съществуваща бензиностанция с производителност по-голяма от 500 m<sup>3</sup> годишно, която претърпява основен ремонт, се оборудва със система, съответстваща на Етап II на улавянето на бензиновите пари.
3. Държавите-членки гарантират, че всяка съществуваща бензиностанция с производителност по-голяма от 3000 m<sup>3</sup> годишно се оборудва със система, съответстваща на Етап II на улавянето на бензиновите пари най-късно до 31 декември 2020 г.

### *Член 4*

#### **Минимално допустима степен на улавяне на бензиновите пари**

1. Държавите-членки гарантират, че ефективността на улавяне на въглеродородите на система, съответстваща на Етап II на улавянето на бензиновите пари, е по-голяма или равна на 85 %.
2. При системи, съответстващи на Етап II на улавянето на бензиновите пари, при които бензиновите пари се прехвърлят в подземен резервоар на бензиностанцията, отношението пари/бензин трябва да бъде по-голямо или равно на 0,95, но по-малко или равно на 1,05.

### *Член 5*

#### **Периодична проверка и съответствие**

1. Държавите-членки гарантират, че ефективността на улавяне на въглеродородите се изпитва поне веднъж годишно.

2. Където е инсталирана система за автоматично следене, държавите-членки гарантират, че ефективността на улавяне на въглеродните се изпитва поне веднъж на три години. Системата за автоматично следене трябва да открива автоматично неизправности при функционирането на системата, съответстваща на Етап II на улавянето на бензиновите пари, и на самата система за автоматично следене, да показва неизправностите на оператора на бензиностанцията и автоматично да прекратява подаването на бензин от неизправната бензиноколонка, ако неизправността не бъде отстранена в рамките на 7 дни.

#### *Член 6*

#### **Санкции**

Държавите-членки определят правилник за санкциите, които се прилагат в случай на нарушаване на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива, и вземат всички необходими мерки за гарантиране на тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите-членки уведомяват Комисията за тези разпоредби най-късно до датата, посочена в член 7, параграф 1, първа алинея, и незабавно я уведомяват за всякакви последващи изменения, които засягат тези разпоредби.

#### *Член 7*

#### **Транспониране**

1. Държавите-членки приемат и публикуват най-късно до [30 юни 2012 г.] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби и прилагат таблица на съответствието между разпоредбите и настоящата директива.

Държавите-членки прилагат тези разпоредби, считано от [1 юли 2012 г.].

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

#### *Член 8*

#### **Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

*Член 9*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*  
*[...]*

*За Съвета*  
*Председател*  
*[...]*