

Notat

MILJØMINISTERIET

Departementet

EU-Koordination  
J.nr.  
Ref. dk(mst)/japed(dep)

## GRUNDNOTAT til FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

### Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fase II-genvinding af benzindampe ved benzinpåfyldning af personbiler på servicestationer, KOM(2008) 812 endelig

#### Resume

Det foreslås at indføre regulering af genvindingen af benzindampe på tankstationer. Forslaget retter sig mod tankstationer placeret under boliger, nye og ombyggede tankstationer samt mod større tankstationer. Det bidrager til at reducere udledningen af flygtige organiske forbindelser (VOC), der udgør en del af den grænseoverskridende luftforurening. Samtidig reducerer det udledningen af et kræftfremkaldende stof, benzen. Området er allerede reguleret i dansk lovgivning, hvorfor forslaget ikke øger beskyttelsesniveauet i Danmark isoleret set. Forslaget er i forlængelse af EU's temastrategi for luftforurening og målene om at reducere luftforureningen. Dermed understøtter det målene i den danske luftstrategi.

#### 1. Status

Kommissionen har vedtaget ovennævnte forslag, som den 12. december 2008 er fremsendt af Rådet. Forslaget har hjemmel i TEF artikel 175, og skal derfor vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i TEF artikel 251.

Der er ikke tidligere oversendt grundnotat til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Miljøpolitiske udvalg. Nærhedsnotat er sendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Miljøpolitiske udvalg den 8. januar 2009.

Europa-Parlamentet har endnu ikke behandlet forslaget.

#### 2. Formål og indhold

##### Formål

Forslaget tager sigte på genvinding af benzindampe, som udledes til atmosfæren i forbindelse med tankning af personbiler på servicestationer (fase II genvinding af benzindampe). Emissionerne af flygtige organiske forbindelser (VOC'er) bidrager til lokal og regional luftforurening med benzen og ozon. Jordnær ozon er et grænseoverskridende forurenende stof og benzen er et kræftfremkaldende stof.

Formålet med forslaget er at følge op på tilsagn Kommissionen har afgivet i Temastrategien for luftforurening, forslaget om at ændre direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie og i en erklæring i tilknytning til et nyt direktiv om luftkvaliteten (direktiv 2008/50/EF).

#### *Metode til begrænsning af udslip af benzindampe*

Kommissionen foreslår, at udslippet af benzindampe fra påfyldning af benzin nedbringes ved, at der installeres genvindingsudstyr på servicestationer (tankstationer). Genvindingsudstyret opfanger benzin, der fordamper under påfyldning af motorkøretøjer. Benzindampene føres herefter tilbage til benzinstanderen eller til en tank under jorden.

#### *Omfattede servicestationer*

Det foreslås at følgende servicestationer skal forsynes med genvindingsudstyr:

- Alle servicestationer uanset størrelse, hvis de er placeret i en beboelsesejendom.
- Servicestationer, der opføres efter direktivets ikrafttrædelse, og som forventes at få et salg af brændstof på over 500 m<sup>3</sup> pr. år.
- Eksisterende servicestationer med et salg på over 500 m<sup>3</sup> der gennemgår en større ombygning.
- Senest 31. december 2020 skal alle eksisterende servicestationer med et årligt gennemløb på over 3000 m<sup>3</sup> have installeret genvindingsudstyr.

#### *Effektivitet af genvindingsudstyr*

Det indgår i forslaget, at effektiviteten af genvindingsudstyret skal være større end eller lig med 85 %. For systemer hvor genindvundet benzin føres tilbage til tanke under jorden skal forholdet mellem benzindamp og tilbageført benzin (gasvolumen tilbageførselsgrad) være mellem 0,95 og 1,05.

#### *Kontrol af genvindingsudstyr*

Med hensyn til kontrol foreslår Kommissionen, at effektiviteten af genvindingsudstyret skal kontrolleres mindst én gang årligt. Hvis der er installeret et system til automatisk overvågning af genvindingsudstyret, skal udstyret kun kontrolleres hvert tredje år.

### **3. Europa Parlamentets udtalelser**

Europa Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

### **4. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at forslagets mål ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne alene. Som begrundelse herfor anfører Kommissionen, at jordnær ozon, der dannes ved emission af flygtige organiske forbindelser som fx benzindamp (VOC) og nitrogenoxider (NOx), er et grænseoverskridende forurenende stof, hvorfor en sammenhængende indsats fra alle medlemsstater er nødvendig.

Herudover anfører Kommissionen, at den har foreslået en lempelse af kravene til benzinens damptryk for at fremme brugen af bioethanol i direktiv om kvalitet af benzin og dieselolie, der sælges i EU. En lempelse af disse krav kan resultere i større udledninger af VOC'er, hvorfor der er behov for handling fra Fællesskabets side til at håndtere den potentielle stigning i VOC-emissionerne.

Der er lavet en særlig aftale i Danmark, der sammen med EU-reglerne om damptryk, betyder, at denne lempelse ikke betyder øget forurening i Danmark.

Regeringen er på denne baggrund enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## **5. konsekvenser for Danmark**

Der er tale om foreløbige vurderinger. Folketinget vil, i et revideret grundnotat, snarest blive oplyst om Regeringens mere konsoliderede vurderinger af forslaget konsekvenser.

### *Gældende dansk ret og forslaget lovgivningsmæssige konsekvenser:*

Udslip af dampe ved benzinpåfyldning af motorkøretøjer er reguleret i dansk ret med bekendtgørelse nr. 507 af 30. maj 2001. Bekendtgørelsen stiller krav om, at alle benzinpåfyldningsanlæg med et årligt salg på over 500 m<sup>3</sup> skal være forsynet med udstyr til genvinding af benzindampe. Det er Miljøstyrelsens umiddelbare vurdering, at forslaget kan gennemføres som en ændring af den nævnte bekendtgørelse.

### *Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser:*

Kommissionen opgør i sin konsekvensanalyse de årlige omkostninger i EU ved forslaget til mellem 20,8 og 38,4 mio. Euro i 2020. Omkostningerne afhænger dels af hvilket system der anvendes til benzengenvinding, dels af om der tages højde for værdien af den genindvundne benzin.

I Clean Air for Europe (CAFE) – programmet er der udviklet en metode til værdisætning af omkostningerne af skadevirkningerne ved et ton forurenende stof. Baseret på CAFE-programmets beregning af værdien af den skadelige effekt af flygtige organiske forbindelser (VOC) på 950 – 2800 Euro per ton, opgør Kommissionen den økonomiske gevinst af forslaget i 2020 til mellem 16,9 og 49,7 mio. Euro. Beregningen medtager indvirkningen af ozon på menneskers sundhed og på afgrøder, men medtager ikke effekten af benzen på menneskers sundhed og effekten af ozon på skove og det naturlige miljø. Dermed overstiger de samlede miljømæssige gevinster det beregnede.

Kommissionen har beregnet omkostningen ved forslaget pr. ton VOC reduceret til at være mellem 1.170 og 2.160 Euro. Hermed er tiltaget forholdsvis omkostningseffektivt sammenlignet med øvrige tiltag til reduktion af VOC, idet der tages udgangspunkt i de priser for tiltag til VOC-reduktion der generelt anvendes af EU.

Alle servicestationer i Danmark med et salg over 500 m<sup>3</sup> brændstof er forsynet med benzengenvindingsanlæg jf. bekendtgørelse nr. 507 af 30. maj 2001.

Der vurderes kun i meget begrænset omfang at være behov for tilpasning af de danske systemer for at leve op til direktivforslaget. Eventuelle omkostninger ved tilpasninger af systemer påhviler forhandlere af benzin.

Forslaget indeholder krav om årlig kontrol. Den danske bekendtgørelse foreskriver egenkontrol hvert kvartal, mens ejeren af anlægget er forpligtiget til at lade et akkrediteret firma kontrollere effektiviteten af systemet hvert andet år. Kommunerne har generel tilsynspligt efter Miljøbeskyttelsesloven, men der er ikke foreskrevet en frekvens for tilsyn i bekendtgørelsen.

Det er Miljøstyrelsens umiddelbare vurdering, at det nuværende system til tilsyn og kontrol er tilstrækkeligt til at opfylde kravene i direktivforslaget, men der er behov for en nærmere vurdering heraf.

På denne baggrund vurderes forslaget ikke at have væsentlige statsfinansielle, erhvervsadministrative eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

Beskyttelsesniveau:

Eftersom området allerede er reguleret i dansk lovgivning, og der ikke vil blive tale om at skærpe denne lovgivning, er der tale om en neutral påvirkning af beskyttelsesniveauet.

Forslagets miljømæssige konsekvenser

Kommissionen vurderer i sin konsekvensanalyse, at forslaget i 2020 vil føre til en reduktion i udslippet af VOC på 17.769 tons i EU.

Alle servicestationer i Danmark med et salg på over 500 m<sup>3</sup> er allerede forsynet med benzengenvindingsanlæg, og der eksisterer et system til kontrol af systemerne. Direktivforslaget forventes derfor ikke at føre til reduktion af udslippet af VOC i Danmark. Forslaget vil imidlertid føre til en reduktion i udslippet af VOC i Europa, hvilket vil nedbringe ozonforureningen, der er en grænseoverskridende luftforurening. Omfanget heraf er dog usikkert.

**6. Høring**

Forslaget er udsendt i almindelig høring den 7. januar 2009 med frist til den 30. januar 2009. Sagen har endnu ikke været forelagt for miljøspecialudvalget. Folketinget vil i et revideret grundnotat snarest blive orienteret om resultatet af den almindelige høring samt af specialudvalgshøringen.

**7. Forhandlingssituationen**

Der er endnu ikke indledt forhandlinger i rådsregi.

**8. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkommen. Regeringen er enig i behovet for en regulering af udslip af dampe ved benzinpåfyldning af motorkøretøjer. Regeringen vil, efter høring af de af forslaget berørte parter, fremlægge sine mere konsoliderede vurderinger af forslaget i et revideret grundnotat til Folketinget.