

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 4.12.2008
COM(2008) 812 végleges

2008/0229 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a személygépkocsik üzemanyaggal való feltöltésekor a töltőállomásokon felszabaduló
benzingőz II. fázisú visszanyeréséről**

{SEC(2008) 2937}

{SEC(2008) 2938}

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. Általános háttér

Ez a jogalkotási javaslat a személygépkocsik töltőállomáson való tankolásakor a légkörbe kibocsátott benzingőz visszanyerésére (az úgynevezett II. fázisú benzingőz-visszanyerésre) irányul. A benzinben lévő illékony szerves vegyületek kibocsátása helyi és regionális szinten is rontja a levegőminőséget benzol és ózon felszabadításával, amelyek vonatkozásában már léteznek közösségi minőségi szabványok és célkitűzések. A talajközeli ózon határokon áttérjedve szennyez, ráadásul az üvegházhatást okozó gázok közül a harmadik legjelentősebb. Bizonyított tény, hogy a benzol az emberi szervezetben rákot idézhet elő.

A javaslat az alábbi dokumentumokban foglalt bizottsági testületi kötelezettségvállalások nyomán készült:

- A levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia¹
- Bizottsági javaslat a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv módosításáról², amely a bioüzemanyagok és különösen a bioetanol szélesebb körű alkalmazását hivatott elősegíteni a benzin gőznyomására vonatkozó követelmények enyhítésével. A Bizottság felismerte, hogy a követelmények enyhítése az illékony szerves vegyületek kibocsátásának növekedéséhez vezethet, és jelezte, hogy ennek ellensúlyozása érdekében javaslatot kíván tenni az üzemanyag-feltöltéskor felszabaduló benzingőz visszanyerését szolgáló intézkedésekre.
- A környezeti levegő minőségéről szóló új irányelvet³ kísérő nyilatkozat, amelyben a Bizottság elismerte annak szükségszerűségét, hogy a levegőminőségre vonatkozó célkitűzések teljesítése érdekében a légszennyezést már a forrásnál kezeljék, és egyben számos új, forrásspecifikus közösségi intézkedést terjesztett elő, például a töltőállomásokon felszabaduló benzingőz II. fázisú visszanyerésére vonatkozóan.

1.2. Hatályos rendelkezések a javaslat területén

A 94/63/EK irányelv a tárolótelepeken való üzemanyag-tároláskor, illetve az üzemanyag töltőállomásokra továbbításakor egyéb megoldás hiányában a légkörbe jutó benzingőz visszanyeréséről (az úgynevezett I. fázisú benzingőz-visszanyerésről) rendelkezik. A töltőállomás feltöltésekor felszabaduló benzingőz visszakerül a közúti tartálykocsiba vagy üzemanyag-szállító járműbe, majd onnan a tárolótelepre, ahonnan ismét elosztható.

¹ A 2005. szeptember 21-i COM(2005) 446 bizottsági közlemény 9. oldalának 4.2.1.2 pontja.
² A 2007. január 31-i COM(2007) 18 bizottsági közlemény 7. és 8. oldalán a 3. szakasz 4. pontja.
³ A környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló 2008/50/EK irányelv, HL L 152., 2008.6.11., 1–43. o.

1.3. Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel

A javaslat összhangban van a Közösség levegőminőségre vonatkozó szakpolitikájával, és előrelépést jelent a Közösség hatodik környezetvédelmi cselekvési programjában megfogalmazott célkitűzés teljesítésében, mely szerint „el kell érni a levegő minőségének olyan szintjét, amely nem idéz elő jelentős negatív hatást és kockázatot az emberi egészségre és a környezetre.” A javaslat szintén összhangban áll a lisszaboni stratégia három pillérével, mivel ösztönzőleg hat a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló technológiák iránti keresletre és ezek fejlesztésére.

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL

2.1. Konzultáció az érdekelt felekkel

2.1.1. A konzultáció módszerei, a legfontosabb célterületek, valamint a válaszadók általános jellemzői

A főbb érdekelttel való célirányos egyeztetés érdekében közvetlen kapcsolatfelvétel történt többek között olajipari szövetségekkel, a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések gyártóival, környezetvédelmi és közlekedési civil szervezetekkel, független töltőállomás-üzemeltetőkkel és autós szervezetekkel. A lakosság szintén véleményt nyilváníthatott egy internetes kérdőív révén.

2.1.2. A válaszok összefoglalása és figyelembevételük módja

A válaszok különböző témákat érintettek, köztük a benzingőz egészségre gyakorolt hatásait, a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések hatékonyságát, az automatikus felügyeleti berendezések előnyeit és a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések különböző felszerelési módjainak költséghatékonyságát. Az észrevételeket a jogalkotók közvetlenül figyelembe vették a mellékelt javaslat főbb elemeinek kidolgozásakor, különösen a lakókörnyezetben működő töltőállomások, az érintett töltőállomások rövidebb tartamú üzemkiesése, valamint az üzembe helyezett berendezések teljesítményének automatikus felügyelete tekintetében.

A kérdésekről és válaszokról a következő weboldalon olvasható összefoglalás: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

2.2. Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása

2.2.1. Az érintett tudományos és szakterületek

Az olajipari szövetségek és a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések gyártóinak szakismerete, valamint a II. fázisú benzingőz-visszanyerés szabályozási lehetőségeinek költségeit és hasznát elemző szakértők tapasztalatai.

2.2.2. *Alkalmazott módszerek*

A II. fázisú benzingőz-visszanyerést szabályozó alternatívák összköltségének, valamint a visszanyert benzingőz mennyiségének kiszámítása a töltőállomások számára és nagyságára vonatkozó statisztikai adatok, illetve a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések költségbecslései alapján történt. A kibocsátott benzingőz okozta károk pénzben kifejezett összegét a talajközeli ózonnal összefüggő károk átlagos értékét figyelembe vevő egyszerű függvény segítségével állapították meg. A benzol hatásai nem voltak számszerűsíthetők.

2.2.3. *A konzultációba bevont főbb szervezetek*

Európai olajipari szövetségek, a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések európai gyártói, környezetvédelmi és közlekedési civil szervezetek, független töltőállomás-üzemeltetők és autós szervezetek.

2.2.4. *A beérkezett és a figyelembe vett javaslatok összefoglalása*

A Bizottság két független szakértőt kért fel szaktanácsadásra a II. fázisú benzingőz-visszanyerés különböző alternatíváinak költségeivel és költséghatékonyságával kapcsolatban. A kapott információkat egy 2005-ös és egy 2008-as jelentés összegzi. Ez utóbbi jelentés elkészítésekor figyelembe vették a II. fázisú benzingőz-visszanyerés megvalósításával kapcsolatos eddigi tagállami tapasztalatokat is.

2.2.5. *A szakértői vélemények közzétételének módja*

Mindkét jelentés elérhető a Bizottság honlapján: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

2.3. **Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat az alábbi lehetőségek költségeit és hasznát elemezte:

- (1) Változatlan szabályozás.
- (2) A személygépjárművek és könnyű haszongépjárművek felszerelése belső benzingőz-visszaforgató üzemanyag-utántöltő (ORVR) rendszerrel.
- (3) A benzingőz II. fázisú visszanyerésére alkalmas berendezések üzembe állítása a következő helyeken:
 - (a) Minden új vagy lényegi átalakítás előtt álló töltőállomáson, amely évente több mint 500 m³ mennyiségű benzint forgalmaz.
 - (b) Minden új vagy lényegi átalakítás előtt álló töltőállomáson, amely évente több mint 500 m³ mennyiségű benzint forgalmaz, valamint a meglévő nagyobb (azaz évente legalább 3000 m³ mennyiségű benzint forgalmazó) töltőállomásokon.
 - (c) A b) alternatíva, kiegészítve azokkal a töltőállomásokkal, amelyek lakókörnyezetben találhatók.

- (d) A c) alternatíva, kiegészítve a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló összes berendezés működésének automatikus felügyeletével, amely a berendezések esetleges meghibásodásakor korlátozza a benzinforgalmazást.

Ezen alternatívák részletes értékelését a javaslatot kísérő hatásvizsgálat dokumentációja tartalmazza, amely a következő weboldalon érhető el: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1. A javasolt fellépés összefoglalása

A javaslat kötelezővé tenné a benzingőz II. fázisú visszanyerésére alkalmas berendezések üzembe állítását i) az évente több mint 500 m³ mennyiségű benzint forgalmazó új vagy felújított töltőállomásokon; ii) 2020-ig utólagos beszereléssel az évi 3000 m³-nél több benzint forgalmazó, meglévő töltőállomásokon; és iii) nagyságtól függetlenül a lakókörnyezetben található összes új vagy jelentősen felújított töltőállomáson; mindamellet iv) nem írná elő a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések működésének automatikus felügyeletét, de ahol ez megvalósul, engedélyezné, hogy a kötelező felülvizsgálatra kisebb gyakorisággal kerüljön sor.

Nyilvánvaló, hogy a már működő nagyobb töltőállomásokon a II. fázisú benzingőz-szabályozás 2020-ig teljesítendő bevezetése többletköltségekkel jár, ugyanakkor lényegesen nagyobb kibocsátáscsökkentést is eredményez, még ha valamivel rosszabb költséghatékonysági fokon is. Mindkét alternatíva esetében elmondható azonban, hogy megvalósításuk viszonylag szerény mértékű – 2020-ban 20–30 millió EUR éves nagyságrendű – ráfordítást igényel.

Jóllehet nincs mód arra, hogy közvetlenül kiszámítsuk a lakókörnyezetben található összes töltőállomás II. fázisú benzingőz-visszanyerésre alkalmas berendezéssel való ellátásának költségeit, a számítási példa jól szemlélteti, hogy egy kisebb töltőállomás tervezett átalakításának költségei az egyéb vizsgált alternatívák átlagköltségeihez hasonlóak. A nem tervezett átalakítás költségei ezzel szemben lényegesen magasabbak, és nem indokolják határidő megállapítását. Amennyiben a II. fázisú benzingőz-visszanyerésre vonatkozóan irányelv lép hatályba, az elfogadásától számított 10 éven belül ezen töltőállomásoknak több mint kétharmadában várhatóan már lezárul a tervezett átalakítás. A javaslat emellett a legteljesebb mértékig épít arra a tényre, hogy a lakókörnyezetben található töltőállomásokon már jelenleg is kötelező az I. fázisú benzingőz-visszanyerési technológia alkalmazása, nagyságtól függetlenül.

Az automatikus felügyelet minden bizonnyal szavatolná a kitűzött célok gyakorlati megvalósulását, ám az ilyen rendszerek költségeit illetően nincsenek megbízható számítások, illetve nem elképzelhetetlen, hogy léteznek egyszerűbb és olcsóbb módszerek is ezen célok megvalósítására. Az ENTEC jelentése alátámasztotta ezt a következtetést: az automatikus felügyelet kötelezővé tétele 50%-kal ronthatja a

költséghatékonyságot.⁴ Az ilyen rendszerek használatakor azonban kisebb rendszerességgel lenne szükség időszakos felülvizsgálatra, ami így költségcsökkentő hatásként jelentkezik az automatikus felügyeleti berendezéseket üzemeltetőknél.

3.2. Jogalap

Figyelembe véve a javaslat egyértelmű környezetvédelmi vonatkozásait, az EK-Szerződés 175. cikke tekintendő megfelelő jogalapnak.

3.3. A szubszidiaritás elve

A szubszidiaritás elve alkalmazandó, mivel a javaslatot illetően a Közösség nem rendelkezik kizárólagos hatáskörrel. A javaslat célkitűzéseit a tagállamok önállóan a következő okok miatt nem tudják kielégítő mértékben megvalósítani:

- A talajközeli ózon országhatárokon áterjedő légszennyező anyag, amely helyileg képződik a levegőben található illékony szerves vegyületekből (például benzingőzből) származó előanyag-kibocsátás és nitrogén-oxidok elegyéből. Egy adott ország benzingőz-kibocsátása a környező országokban is levegőminőségi problémát okozhat. Mindezen okokból a talajközeli ózon kérdésének kezelése a tagállamok mindegyikének összehangolt fellépését igényli.
- Az Európai Unió területén értékesített benzin és a dízelüzemanyagok minőségét szabályozó irányelv jogalapja az EK-Szerződés 95. cikke, és a Közösségen belül egységesen alkalmazandó. A Bizottság javaslatot tett a benzin gőznyomására vonatkozó követelmények enyhítésére, hogy ezzel elősegítse a bioetanol szélesebb körű alkalmazását. Ez ugyanakkor az illékony szerves vegyületek kibocsátásának növekedését eredményezheti még azokban az országokban is, amelyekben már szabályozzák a benzingőz II. fázisú visszanyerését. Következésképpen közösségi fellépésre van szükség ahhoz, hogy az illékony szerves vegyületek kibocsátásának várható növekedését megfelelően kezelni lehessen.

3.4. Az arányosság elve

E javaslat nem lépi túl az üzemanyag-feltöltéskor felszabaduló illékony szerves vegyületek kibocsátásának csökkentésére irányuló célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket. Kizárólag a minimálisan elvárható technikai jellemzőkről rendelkezik, a tagállamokra bízva az alkalmazni kívánt technológiák vagy módszerek részleteinek meghatározását.

3.5. Az eszköz megválasztása

Az irányelvjavaslat tűnik a legcélravezetőbb megoldásnak. Számos technológiai módszer áll ugyanis rendelkezésre, amellyel a benzingőz II. fázisú visszanyerése a gyakorlatban kivitelezhető. A tagállamok jelentős része már rendelkezett nemzeti szinten a benzingőz II. fázisú visszanyeréséről. Esetükben a szemléleten már nem kell változtatni, legfeljebb az egyes technikai paraméterek számszerű értékeinek módosítására lehet szükség. Ilyen módon az irányelv a lehető legnagyobb mértékben

⁴ Lásd az ENTEC által 2005 májusában bizottsági felkérésre készített jelentés 6.24 táblázatát az 55. oldalon.

a tagállamokra bízva a javaslat legcélravezetőbb végrehajtási módjának megválasztását, s emellett szigorúbb tagállami szabályozás életbe léptetésére is módot nyújt, ha a levegőminőség romlása azt megkívánja.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONATKOZÁSOK

A javaslatnak közösségi szinten nincs költségvetési vonzata.

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a személygépkocsik üzemanyaggal való feltöltésekor a töltőállomásokon felszabaduló benzingőz II. fázisú visszanyeréséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 175. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára⁵,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁶,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁷,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak⁸ megfelelően,

mivel:

- (1) A hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program megállapításáról szóló, 2002. július 22-i 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozat⁹ megfogalmazta azt a kívánalmat, hogy a levegőszennyezés mértékét az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt káros hatások minimalizálása érdekében csökkenteni kell.
- (2) A környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK európai parlamenti és a tanácsi irányelv¹⁰ a talajközeli ózon és a benzol vonatkozásában levegőminőségi célkitűzéseket határoz meg, a 2001. október 23-i 2001/81/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹¹ pedig nemzeti kibocsátási határértékeket állapít meg a talajközeli ózon kialakulásában szerepet játszó illékony szerves vegyületekkel kapcsolatban. Ha egy tagállamban illékony szerves vegyület, így például benzingőz szabadul fel, akkor az más tagállamokban is hatást gyakorol a levegőminőségre.
- (3) Az illékony szerves vegyületeknek (VOC) a benzin tárolásából és tárolótelepekről üzemanyagtöltő mérőállomások részére történő elosztásából származó kibocsátása

⁵ HL C [...], [...], [...] o.

⁶ HL C [...], [...], [...] o.

⁷ HL C [...], [...], [...] o.

⁸ HL C [...], [...], [...] o.

⁹ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

¹⁰ HL L 152., 2008.6.11., 1. o.

¹¹ HL L 309., 2001.11.27., 22. o.

csökkentéséről (az I. fázisú benzingőz-visszanyerésről) szóló, 1994. december 20-i 94/63/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹² az üzemanyag tárolótelepeken való tárolásakor, illetve töltőállomásokra továbbításakor kibocsátott benzingőz visszanyerését tűzi ki célul.

- (4) A személygépkocsik üzemanyaggal való feltöltésekor szintén benzingőz kerül a légterbe a töltőállomásokon, ennek visszanyeréséről a 94/63/EK irányelv rendelkezéseinek megfelelő módon kell gondoskodni.
- (5) A benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések felszerelése a már üzemelő töltőállomások esetében a meglévő infrastruktúra átalakítását teszi szükségessé, költségmegtakarítási szempontból ezért célszerű ezt jelentősebb felújítás alkalmával megtenni. A nagyobb töltőállomásokra viszont kisebb terhet ró az átalakítás, és indokolt hamarabb gondoskodniuk a benzingőz-visszanyerésről, mivel a kibocsátott mennyiség nagyobb hányadáért felelősek. Az új töltőállomások esetében már a tervezés és kivitelezés szakában számolni lehet a benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezésekkel, így azok közvetlenül beépíthetők.
- (6) Indokolt megállapítani a benzingőz-visszanyerésre vonatkozó minimumkövetelményeket annak érdekében, hogy biztosítsuk a környezet magas fokú védelmét és ösztönözzük a benzingőz-visszanyerésre szolgáló berendezések forgalmazását.
- (7) A II. fázisú benzingőz-visszanyerésre szolgáló összes beépített berendezést időszakos felülvizsgálatnak kell alávetni annak ellenőrzésére, hogy működésük ténylegesen az elvárt kibocsátáscsökkentést eredményezi-e.
- (8) A tagállamoknak szabályokat kell megállapítaniuk az ezen irányelv rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókról, és biztosítaniuk kell azok végrehajtását. A szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.
- (9) A levegőszennyezés határokon áttérjedő jellegéből adódóan a légkörbe kibocsátott benzingőz mennyiségének csökkentésére irányuló fellépés céljai közösségi szinten hatékonyabban megvalósíthatók, mint az egyes tagállamokon belül. Ennek megfelelően a Közösség a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban az irányelv nem lépi túl a szóban forgó célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv a gépjárművek töltőállomáson való üzemanyag-feltöltésekor a légkörbe kibocsátott benzingőz mennyiségének csökkentésére irányuló intézkedéseket határoz meg.

¹² HL L 365., 1994.12.31., 24. o.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „benzin”: a 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ 2. cikkének (1) bekezdésében meghatározott üzemanyag;
2. „benzingőz”: a benzinből elpárolgó minden gáznemű vegyület;
3. „töltőállomás”: a 94/63/EK irányelv 2. cikkének f) pontja értelmében vett üzemanyagtöltő állomás;
4. „meglévő töltőállomás” minden olyan létesítmény, amely a 7. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett dátumot megelőzően felépült, illetve egyedi tervengedéllyel, építési engedéllyel vagy működési engedéllyel rendelkezett;
5. „új töltőállomás” minden olyan létesítmény, amely a 7. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett dátumot követően épült fel, illetve kapott egyedi tervengedélyt, építési engedélyt vagy működési engedélyt;
6. „a benzingőz II. fázisú visszanyerését biztosító rendszer”: a töltőállomáson a gépjármű üzemanyaggal való feltöltésekor az üzemanyagtartályból felszabaduló benzingőz befogására alkalmas berendezés, amely a visszanyert benzingőzt visszavezeti a töltőállomás föld alatti tárolótartályába vagy a kútoszlopba;
7. „szénhidrogén-befogási hatékonyság”: a benzingőz II. fázisú visszanyerését biztosító rendszer által befogott benzingőz százalékban kifejezett hányada, amely ilyen rendszer hiányában kikerülne a légkörbe;
8. „gőz/benzin arány”: a benzingőz II. fázisú visszanyerését biztosító rendszeren átmenő benzingőz légköri nyomáson mért mennyiségének és a kútoszlopnál kimért benzin mennyiségének az aránya;
9. „forgalom”: a szállítótartályokból a töltőállomásra lefajtott benzin éves össz mennyisége;

3. cikk

Töltőállomások

1. A tagállamok biztosítják, hogy minden új töltőállomást felszerelnek a benzingőz II. fázisú visszanyerését biztosító rendszerrel, amennyiben a töltőállomás tényleges vagy előírányzott forgalma meghaladja az évi 500 m³ benzinmennyiséget. Ha az új töltőállomás állandó rendeltetésű lakóépületben vagy munkaterületen működik, a tényleges vagy előírányzott forgalomtól függetlenül el kell látni a benzingőz II. fázisú visszanyerését biztosító rendszerrel.

¹³ HL L 350., 1998.12.28., 58. o.

2. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az évi 500 m³-t meghaladó benzinmennyiséget forgalmazó meglévő töltőállomásokon a felújítás alkalmával építsenek be a benzingőz II. fázisú visszanyerését biztosító rendszert.
3. A tagállamok felelőssége továbbá biztosítani, hogy az évi 3000 m³-nél nagyobb mennyiségű benzint forgalmazó összes meglévő töltőállomást lássák el 2020. december 31-ig a benzingőz II. fázisú visszanyerését biztosító rendszerrel.

4. cikk

A benzingőz-visszanyerés minimálisan előírt szintje

1. A tagállamok biztosítják, hogy a benzingőz II. fázisú visszanyerését biztosító rendszer szénhidrogén-befogási hatékonysága legalább 85%-os legyen.
2. Azon II. fázisú benzingőz-visszanyerési rendszerek esetében, amelyek a befogott benzingőzt a töltőállomás föld alatti tárolótartályába vezetik vissza, a gőz/benzin arány legyen legalább 0,95, de legfeljebb 1,05.

5. cikk

Időszakos felülvizsgálat és megfelelés

1. A tagállamok kötelesek biztosítani, hogy évente legalább egy alkalommal sor kerüljön a szénhidrogén-befogási hatékonyság vizsgálatára.
2. Azokban a rendszerekben, amelyek automatikus felügyelet mellett üzemelnek, a szénhidrogén-befogási hatékonyságot elegendő háromévente ellenőrizni. Az automatikus felügyeleti rendszer automatikusan észleli a benzingőz II. fázisú visszanyerését biztosító rendszernek, illetve magának az automatikus felügyeleti rendszernek az esetleges meghibásodásait, azokat jelzi a töltőállomás üzemeltetőjének, és automatikusan leállítja a benzinadagolást a meghibásodott kútoszlopnál, amennyiben a hibát nem sikerül 7 napon belül kijavítani.

6. cikk

Szankciók

A tagállamok meghatározzák az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést e szabályok végrehajtásának biztosítása érdekében. A szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb a 7. cikk (1) bekezdésének első albekezdésében meghatározott időpontig értesítik a Bizottságot ezen rendelkezésekről, és a továbbiakban késedelem nélkül tájékoztatást küldenek az ezeket érintő esetleges módosításokról.

7. cikk

Átültetés a nemzeti jogba

1. A tagállamok legkésőbb [2012. június 30]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét, valamint az e rendelkezések és az irányelv közötti megfelelést bemutató táblázatot haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

A tagállamok [2012. július 1-től] alkalmazzák ezeket a rendelkezéseket.

A tagállamok által elfogadott rendelkezéseknek hivatkozniuk kell erre az irányelvre, vagy hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozással együtt kell megjelenniük. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

2. A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az irányelv tárgykörében fogadnak el.

8. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

9. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
[...]

a Tanács részéről
az elnök
[...]