EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 4.12.2008
COM(2008) 812 galīgā redakcija

2008/0229 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par benzīna tvaiku uztveršanas otro posmu degvielas uzpildes stacijās, uzpildot degvielu vieglajos automobiļos

{SEC(2008) 2937}
{SEC(2008) 2938}

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Vispārīgais konteksts

Šī tiesību akta priekšlikuma mērķis ir benzīna tvaiku, kas nonāk atmosfērā, uzpildot degvielu vieglajos automobiļos degvielas uzpildes stacijās, uztveršana (t.s. "benzīna tvaiku uztveršanas otrais posms jeb BTU"). Benzīna sastāvā esošo gaistošo organisko savienojumu emisijas pastiprina vietējās un reģionālās gaisa kvalitātes problēmas (benzols un ozons), uz kurām attiecas Kopienas gaisa kvalitātes standarti un mērķi. Piezemes ozons ir piesārņotājs, kas šķērso valstu robežas, un ir arī trešā svarīgākā siltumnīcefekta gāze. Benzols ir pazīstama cilvēkam kancerogēna viela.

Priekšlikums ir sagatavots atbilstoši Kolēģijas saistībām, kas paredzētas:

– Tematiskajā stratēģijā par gaisa piesārņojumu[1];

– Komisijas priekšlikumā grozīt Direktīvu 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti[2], kura mērķis ir veicināt lielāku biodegvielu un jo īpaši bioetanola patēriņu, pazeminot tvaika spiediena prasības benzīnam. Komisija atzina, ka tas varētu sekmēt lielākas gaistošo organisko savienojumu emisijas, un norādīja, ka otrā posma BTU tiks piedāvāta, lai kompensētu lielākas emisijas.

– paziņojumā, kas pievienots jaunajai direktīvai par gaisa kvalitāti[3], kurā Komisija atzina, ka, lai uzlabotu gaisa kvalitāti, ir svarīgi gaisa piesārņojumu novērst tā rašanās vietā, un kas piedāvāja vairākus jaunus, piesārņojuma rašanās vietā veicamus Kopienas pasākumus, tostarp otrā posma BTU.

1.2. Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā

Direktīvas 94/63/EK mērķis ir benzīna tvaiku, ko rada benzīna glabāšana un nosūtīšana no termināliem uz degvielas uzpildes stacijām un kas citādi izplūst atmosfērā, atgūšana (t.s. "pirmā posma benzīna tvaiku uztveršana"). Benzīna tvaiki, kas izplūst, kad degvielas uzpildes stacija saņem jaunu benzīna pievedumu, tiek novadīti atpakaļ autocisternā vai pārvietojamā tvertnē un atgriezti terminālā, kur tos var no jauna realizēt.

1.3. Atbilstība pārējiem ES politikas virzieniem un mērķiem

Priekšlikums atbilst Kopienas politikas virzieniem attiecībā uz gaisa kvalitāti un turpmāku progresu, lai saskaņā ar Kopienas Sesto vides rīcības programmu sasniegtu tādus gaisa kvalitātes rādītājus, kas nerada nozīmīgu ietekmi uz veselību un vidi. Tā kā šis priekšlikums veicinās lielāku pieprasījumu pēc otrā posma tvaiku uztveršanas tehnoloģijām un šo tehnoloģiju attīstību, tas atbilst arī Lisabonas stratēģijas trīs pīlāriem.

---

[1] 4.2.1.2. punkts 9. lappusē COM(2005) 446 2005. gada 21. septembrī.

[2] 3. punkta 4. apakšpunkts 7. un 8. lappusē COM(2007) 18 2007. gada 31. janvārī.

[3] Direktīva 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai, OV L 152, 11.6.2008., 1. – 43. lpp.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM

2.1. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

2.1.1. Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un vispārīgs respondentu raksturojums

Mērķorientēta apspriešanās ar galvenajām ieinteresētajām personām notika klātienē. Ieinteresēto personu skaitā ietilpa naftas ražotāju asociācijas, otrā posma BTU iekārtu ražotāji, vides aizsardzības/transporta NVO, neatkarīgi degvielas uzpildes staciju operatori un citu starpā arī autosporta organizācijas. Turklāt jautājumi sabiedrības vajadzībām tika publicēti arī internetā.

2.1.2. Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā

Atbildes aptvēra jautājumus par benzīna tvaiku ietekmi uz veselību, otrā posma iekārtu efektivitāti, automātiskā monitoringa ierīču īpašībām un dažādu otrā posma BTU iekārtu uzstādīšanas variantu rentabilitāti. Šīs atbildes tika tiešā veidā ņemtas vērā, sagatavojot pievienotā priekšlikuma galvenās sadaļas, jo īpaši attiecībā uz degvielas uzpildes stacijām, kas atrodas zem dzīvojamiem rajoniem, zemākos kritērijus iesaistīto degvielas uzpildes staciju noteikšanai un automātisko ierīču darbības uzraudzību degvielas uzpildes stacijās.

Jautājumu un atbilžu kopsavilkums ir atrodams:
http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm

2.2. Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

2.2.1. Zinātnes nozares un specializācijas jomas

Naftas industrijas un otrā posma BTU iekārtu ražotāju un konsultantu, kuri gatavoja otrā posma BTU pārbaužu izmaksu un ieguvumu aplēses, ekspertu atzinumi.

2.2.2. Izmantotās metodes

Lai aprēķinātu kopējās otrā posma BTU kontroles izmaksas laika gaitā un benzīna tvaiku samazinājuma apmēru, tika izmantoti statistiskas dati par degvielas uzpildes staciju skaitu un izmēriem kopā ar otrā posma iekārtu izmaksu aplēsēm. Emitēto benzīna tvaiku nodarītā kaitējuma izmaksas naudas izteiksmē tika noteiktas, izmantojot vienkāršu vidējo kaitējuma izmaksu aprēķināšanas metodi, kas balstīta uz zemes līmeņa ozona radīto ietekmi. Benzola radītā ietekme netika skaitliski noteikta.

2.2.3. Galvenās organizācijas, no kurām pieprasīja atzinumus

Eiropas naftas ražotāju asociācijas, Eiropas otrā posma BTU iekārtu ražotāji, vides aizsardzības/transporta NVO, neatkarīgie degvielas uzpildes staciju operatori un autosporta organizācijas.

2.2.4. Saņemto un izmantoto atzinumu kopsavilkums

Atzinumus Komisijai par dažādu otrā posma BTU variantu izmaksām un rentabilitāti tika lūgts sniegt diviem dažādiem konsultantiem. Šī informācija ir apkopota divos

atsevišķos 2005. gada un 2008. gada ziņojumos. Pēdējais ziņojums ir balstīts arī uz jaunāko informāciju saistībā ar otrā posma BTU īstenošanu dalībvalstīs.

2.2.5. Atzinumu publiskošanai izmantotie līdzekļi

Abi ziņojumi ir pieejami Komisijas tīmekļa vietnē:
http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm

2.3. Ietekmes novērtējums

Ietekmes novērtējumā uzmanība tika pievērsta šādu risinājumu izmaksām un ieguvumiem no šiem risinājumiem.

(1) Nedarīt neko.

(2) Ierīkot borta uzpildes tvaiku atgūšanu (ORVR) vieglajos automobiļos un vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos.

(3) Uzstādīt BTU otrā posma iekārtas:

(a) visās jaunajās degvielas uzpildes stacijās un degvielas uzpildes stacijās, kurās veikta rekonstrukcija, ar apgrozījumu vairāk kā 500 m^3 benzīna gadā;

(b) visās jaunajās degvielas uzpildes stacijās un degvielas uzpildes stacijās, kurās veikta rekonstrukcija, ar apgrozījumu vairāk kā 500 m^3 benzīna gadā, kā arī lielākajās esošajās degvielas uzpildes stacijās (t.i., ar apgrozījumu, kas pārsniedz 3000 m^3 gadā);

(c) variants (b) un degvielas uzpildes stacijas, kas atrodas dzīvojamo namu kvartālos vai zem tiem;

(d) variants (c) ar automātisku visa otrā posma iekārtu uzraudzību, kas liegtu pārdot benzīnu, ja iekārta nedarbojas pareizi.

Detalizēts risinājumu novērtējums ir iekļauts šim priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā. Tas būs pieejams šādā tīmekļa vietnē: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

3.1. Ierosināto pasākumu kopsavilkums

Priekšlikums radītu pienākumu uzstādīt otrā posma benzīna tvaiku atgūšanas iekārtas (i) jaunās un rekonstruētās uzpildes stacijās ar apgrozījumu virs 500 m^3 benzīna gadā; (ii) līdz 2020. gadam pielāgot esošās uzpildes stacijas ar apgrozījumu virs 3000 m^3; un (iii) zem dzīvojamiem rajoniem esošās jaunās uzpildes stacijās vai uzpildes stacijās, kurās veikta rekonstrukcija, neatkarīgi no to izmēra uzstādīt otrā posma pārbaužu iekārtas; (iv) atļaut ilgāku periodu starp pārbaudēm, ja ir uzstādīta otrā posma BTU aprīkojuma automātiskā uzraudzība, bet neradīt pienākumu to uzstādīt.

Ir skaidrs, ka, liekot lielākajām esošajām uzpildes stacijām līdz 2020. gadam uzstādīt otrā posma pārbaužu iekārtas, tām tiek radītas papildu izmaksas, taču, pateicoties tam, ir iespējami arī daudz lielāki emisiju samazinājumi, lai arī ar nedaudz sliktāku rentabilitāti. Abu risinājumu izmaksas tomēr ir salīdzinoši nelielas un 2020. gadā nepārsniegs 30-40 miljonus euro gadā.

Lai arī tiešā veidā nav iespējams aprēķināt izmaksas, kas saistītas ar otrā posma BTU uzstādīšanu visās uzpildes stacijās, kas atrodas zem dzīvojamiem rajoniem, aptuvenie aprēķini rāda, ka nelielas degvielas uzpildes stacijas plānotas pielāgošanas izmaksas būtu līdzīgas citu apspriesto risinājumu vidējām izmaksām. Tomēr neplānotas pielāgošanas izmaksas ir daudz augstākas un neattaisno laika ierobežojuma piemērošanu. Tomēr tiek plānots, ka turpmākajos 10 gados pēc jaunās direktīvas par otrā posma BTU pieņemšanas vairāk kā divās trešdaļās šādu uzpildes staciju plānotie remonti būs veikti. Priekšlikums arī uzsvērs to, ka degvielas uzpildes stacijām, kas atrodas zem dzīvojamiem rajoniem, jau tagad neatkarīgi no to izmēra ir pienākums uzstādīt otrā posma BTU.

Lai arī automātiskā uzraudzība garantētu plānoto ieguvumu realizāciju praksē, nav skaidrības par šādu sistēmu izmaksām un to, vai nepastāv vienkāršākas un lētākas tamlīdzīgas sistēmas. Šo secinājumu pamato konstatējumi *ENTEC* ziņojumā, kas paredz obligātās automātiskās uzraudzības uzstādīšanas rentabilitātes pazeminināšanos par 50%[4]. Tomēr šādā gadījumā nebūtu nepieciešamas tik biežas periodiskās pārbaudes, kas nozīmētu izmaksu ietaupījumus tiem, kas uzstādījuši automātiskās uzraudzības aprīkojumu.

3.2. Juridiskais pamats

Ņemot vērā to, ka priekšlikums nepārprotami attiecas uz vides jomu, Līguma 175. pants ir atbilstošs juridiskais pamats.

3.3. Subsidiaritātes princips

Ja priekšlikums nav Kopienas ekskluzīvā kompetencē, ir piemērojams subsidiaritātes princips. Dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt priekšlikuma mērķus šādu iemeslu dēļ:

– Piezemes ozons ir pārrobežu gaisa piesārņotājs, kas veidojas uz vietas atmosfērā no gaistošu organisku savienojumu prekursoru emisijām (piemēram, benzīna tvaiki) un slāpekļa oksīdiem. Benzīna tvaiku emisijas vienā valstī var radīt gaisa kvalitātes problēmas kaimiņvalstīs. Tāpēc saistībā ar piezemes ozonu ir nepieciešama visu dalībvalstu saskaņota rīcība.

– Direktīvas, kas reglamentē ES tirgotā benzīna un dīzeļdegvielas kvalitāti, juridiskais pamats ir Līguma 95. pants, un tā ir vienveidīgi piemērojama visā ES. Komisija ir piedāvājusi samazināt prasības attiecībā uz benzīna tvaiku spiedienu, lai veicinātu plašāku bioetanola izmantošanu. Tomēr tas varētu novest pie lielākām gaistošo organisko savienojumu emisijām pat tajās valstīs, kurās Otrā posma BTU pārbaudes jau ir ieviestas. Lai pievērstu uzmanību iespējamam gaistošo organisko savienojumu emisiju palielinājumam, ir nepieciešama Kopienas rīcība.

---

[4] Tabula 6.24., *ENTEC* Komisijai sagatavotā ziņojuma 55. lpp. (2005. gada maijs).

3.4. Proporcionalitātes princips

Priekšlikums nepārsniedz nepieciešamās robežas, lai sasniegtu mērķi samazināt benzīna tvaiku emisijas no degvielas uzpildes. Ir noteikti tikai minimālie tehniskie parametri, atstājot tehnoloģiju un līdzekļu izvēli dalībvalstu ziņā.

3.5. Juridisko instrumentu izvēle

Direktīvas priekšlikums ir vispiemērotākais. Pastāv vairāki tehnoloģiski paņēmieni Otrā posma BTU ieviešanai praksē. Turklāt ievērojams skaits dalībvalstu jau ir pieņēmušas saistībā ar otrā posma BTU nepieciešamos valsts tiesību aktus. Lai arī viena vai vairāku tehnisko parametru skaitliskās vērtības, iespējams, būs jāpārskata, nav jāmaina šo dalībvalstu pieeja. Direktīva kā tāda palielinātu dalībvalstu pilnvaras attiecībā uz to, kā vislabāk īstenot priekšlikumu, tajā pašā laikā atstājot dalībvalstīm iespēju pieprasīt stingrākas pārbaudes, ja tādas ir nepieciešamas, reaģējot uz gaisa kvalitātes problēmām.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Neietekmē Kopienas budžetu.

2008/0229 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par benzīna tvaiku uztveršanas otro posmu degvielas uzpildes stacijās, uzpildot degvielu vieglajos automobiļos

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 175. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[5],

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[6],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[7],

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru[8],

tā kā:

(1) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 22. jūlija Lēmumu Nr. 1600/2002/EK, ar ko nosaka Sesto Kopienas vides rīcības programmu[9], tika konstatēta nepieciešamība samazināt gaisa piesārņojumu tiktāl, lai tā kaitīgā ietekme uz cilvēka veselību un vidi būtu minimāla.

(2) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 21. maija Direktīvā 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai[10] ir noteikti mērķi gaisa kvalitātes jomā saistībā ar piezemes ozonu un benzolu, savukārt Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 23. oktobra Direktīvā 2001/81/EK[11] valstīm ir noteiktas to gaistošo organisko savienojumu maksimāli pieļaujamās emisijas, kuri saistīti ar piezemes ozona veidošanos. Gaistošo organisko savienojumu, tostarp benzīna tvaiku, emisijas vienā dalībvalstī rada gaisa kvalitātes problēmas citās dalībvalstīs.

(3) 1994. gada 20. decembra Direktīvas 94/63/EK par kontroli attiecībā uz gaistošu organisko savienojumu (GOS) emisiju, ko rada benzīna glabāšana un nosūtīšana no termināliem uz degvielas uzpildes stacijām[12] (benzīna tvaiku savākšanas pirmais

---

5 OV C […], […], […].
6 OV C […], […], […].
7 OV C […], […], […].
8 OV C […], […], […].
9 OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.
10 OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp.
11 OV L 309, 27.11.2001., 22. lpp.
12 OV L 365, 31.12.1994., 24. lpp.

posms), mērķis ir to benzīna tvaiku savākšana, kuru emisijas rodas benzīna glabāšanas un nosūtīšanas laikā no termināliem uz degvielas uzpildes stacijām.

(4) Benzīna tvaiku emisijas notiek arī degvielas uzpildes stacijās, uzpildot degvielu vieglajos automobiļos, un tās jāsavāc, kā noteikts Direktīvā 94/63/EK.

(5) Esošajām degvielas uzpildes stacijām var būt jāpielāgo esošā infrastruktūra, un, lai samazinātu izmaksas, tvaiku savākšanas iekārtas vēlams uzstādīt to rekonstrukcijas laikā, taču lielākajās esošajās degvielas uzpildes stacijās tās jāuzstāda drīzāk, jo šīs stacijas labāk pielāgojamas un to radītās emisijas ir lielākas. Jaunbūvējamās degvielas uzpildes stacijās benzīna tvaiku savākšanas iekārtas var paredzēt jau to projektēšanas un būvniecības posmā, tāpēc tajās šīs iekārtas iespējams uzstādīt nekavējoties.

(6) Lai panāktu lielāku ieguvumu videi un veicinātu benzīna tvaiku savākšanas iekārtu tirdzniecību, ir lietderīgi noteikt vienādu benzīna tvaiku savākšanas obligāto līmeni.

(7) Lai nodrošinātu, ka benzīna tvaiku savākšanas iekārtas patiešām samazina emisijas, regulāri jāveic visu otrajā posmā uzstādīto benzīna tvaiku savākšanas iekārtu inspekcijas.

(8) Dalībvalstīm jāparedz noteikumi par sankcijām šīs direktīvas noteikumu pārkāpumu gadījumos un jānodrošina šo sankciju ieviešana. Sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

(9) Ņemot vērā to, ka gaisa piesārņojuma pārrobežu rakstura dēļ, to pasākumu mērķus, kurus veic, lai samazinātu benzīna tvaiku emisiju atmosfērā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī. Tāpēc Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

Šajā direktīvā noteikti pasākumi, kas vērsti uz benzīna tvaiku emisiju samazināšanu atmosfērā degvielas uzpildes stacijās, uzpildot degvielu transportlīdzekļos.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

1. “benzīns” ir benzīns saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 98/70/EK 2. panta 1. punktā[13] noteikto definīciju;

2. “benzīna tvaiki” ir gāzveida savienojumi, kas iztvaiko no benzīna;

3. “degvielas uzpildes stacija” ir degvielas uzpildes stacija saskaņā ar Direktīvas 94/63/EK 2. panta f) punktā noteikto definīciju;

4. “esoša degvielas uzpildes stacija” ir degvielas uzpildes stacija, kas ir uzbūvēta vai kuras projektēšanas atļauja, būvatļauja vai ekspluatācijas atļauja ir izdota pirms 7. panta 1. punkta otrajā daļā minētā datuma;

5. “jauna degvielas uzpildes stacija” ir degvielas uzpildes stacija, kas ir uzbūvēta vai kuras projektēšanas atļauja, būvatļauja vai ekspluatācijas atļauja ir izdota pēc 7. panta 1. punkta otrajā daļā minētā datuma;

6. “benzīna tvaiku uztveršanas otrā posma sistēma” ir iekārtas, kas degvielas uzpildes stacijā paredzētas no transportlīdzekļa benzīna tvertnes uzpildīšanas laikā izplūstošo benzīna tvaiku uztveršanai un novadīšanai uz degvielas uzpildes stacijas pazemes glabātavu vai uz degvielas uzpildes ierīci tālākpārdošanai;

7. “ogļūdeņražu uztveršanas efektivitāte” ir ar benzīna tvaiku uztveršanas otrā posma sistēmu uztverto benzīna tvaiku daļa, kas izteikta procentos, salīdzinājumā ar benzīna tvaiku emisiju atmosfērā gadījumā, ja šāda sistēma netiktu izmantota;

8. “tvaiku/benzīna attiecība” ir caur benzīna tvaiku uztveršanas otrā posma sistēmu izejošo benzīna tvaiku tilpuma pie atmosfēras spiediena attiecība pret pārsūknētā benzīna tilpumu;

9. “apgrozījums” ir degvielas uzpildes stacijā no mobiliem konteineriem izkrautā benzīna kopējais daudzums gadā.

3. pants

Degvielas uzpildes stacijas

1. Dalībvalstis nodrošina, ka jaunās degvielas uzpildes stacijas, kuru faktiskais vai plānotais apgrozījums ir lielāks par 500 m^3 gadā, tiek aprīkotas ar benzīna tvaiku uztveršanas otrā posma sistēmām. Tomēr visām jaunajām degvielas uzpildes stacijām, kuras atrodas dzīvojamo namu kvartālos vai pastāvīgās darba zonās, ir jābūt aprīkotām ar benzīna tvaiku uztveršanas otrā posma sistēmām neatkarīgi no to faktiskā vai plānotā apgrozījuma.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka esošās degvielas uzpildes stacijas, kuru apgrozījums ir lielāks par 500 m^3 gadā un kurās tiek veikta rekonstrukcija, rekonstrukcijas laikā tiek aprīkotas ar benzīna tvaiku uztveršanas otrā posma sistēmām.

---

[13] OV L 350, 28.12.1998., 58. lpp.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka tās esošās degvielas uzpildes stacijas, kuru apgrozījums ir lielāks par 3000 m^3 gadā, tiek aprīkotas ar benzīna tvaiku uztveršanas otrā posma sistēmām ne vēlāk kā līdz 2020. gada 31. decembrim.

4. pants

Benzīna tvaiku uztveršanas obligātais līmenis

1. Dalībvalstis nodrošina, ka benzīna tvaiku uztveršanas otrā posma sistēmu ogļūdeņražu uztveršanas efektivitāte ir lielāka par vai vienāda ar 85%.

2. Tām benzīna tvaiku uztveršanas otrā posma sistēmām, kurās uztvertie benzīna tvaiki tiek novadīti uz degvielas uzpildes stacijas pazemes glabātavu, tvaiku/benzīna attiecībai ir jābūt lielākai ar vai vienādai ar 0,95 un mazākai par vai vienādai ar 1,05.

5. pants

Regulāra inspekcija un atbilstība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka ogļūdeņražu uztveršanas efektivitāte tiek noteikta vismaz vienu reizi gadā.

2. Gadījumos, kad ir uzstādītas automātiskas monitoringa sistēmas, dalībvalstis nodrošina, ka ogļūdeņražu uztveršanas efektivitāte tiek noteikta vismaz reizi trīs gados. Automātiskajām monitoringa sistēmām jābūt ar benzīna tvaiku uztveršanas otrā posma sistēmas un pašas monitoringa sistēmas darbības atteiču automātisku detektēšanu, degvielas uzpildes stacijas operatora darbības kļūdu indikāciju un automātisku benzīna plūsmas pārtraukšanu no bojātās degvielas uzpildes ierīces, ja 7 dienu laikā tās defekti netiek novērsti.

6. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, kuras piemēro saskaņā ar šo direktīvu pieņemto valsts noteikumu pārkāpumu gadījumos, un veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu šo sankciju īstenošanu. Sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām. Dalībvalstis par šiem noteikumiem vēlākais līdz 7. panta 1. punkta pirmajā daļā noteiktajam termiņam paziņo Komisijai un nekavējoties paziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas ietekmē šos noteikumus.

7. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis vēlākais līdz [2012. gada 30. jūnijam] pieņem un publicē vajadzīgos normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus, kā arī minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

Tās piemēro minētos noteikumus no [2012. gada 1. jūlija].

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

8. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

9. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, […]

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
[...]

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
[...]