



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

Bruksela, dnia 31.1.2007  
KOM(2007) 18 wersja ostateczna

2007/0019 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz wprowadzająca mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z wykorzystania paliw w transporcie drogowym oraz zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w odniesieniu do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylająca dyrektywę 93/12/EWG

(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2007) 55}

{SEC(2007) 56}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Podstawa i cele wniosku

Dyrektywa 98/70/WE<sup>1</sup> ustanawia minimalne wymogi specyfikacji dla benzyny i olejów napędowych wykorzystywanych w transporcie drogowym i maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach. Specyfikacje te ustanowiono z przyczyn wynikających z troski o zdrowie czy środowisko. Niniejszy wniosek w sprawie przeglądu dyrektywy 98/70/WE przyczyni się do zmniejszenia emisji substancji zanieczyszczających powietrze i gazów cieplarnianych spowodowanych wykorzystaniem paliwa w transporcie drogowym i maszynach nieporuszających się po drogach oraz pomoże we wdrożeniu strategii wspólnotowych dotyczących jakości powietrza i zmian klimatycznych. Przyczyni się również do obniżenia emisji pyłu zawieszonego; a także umożliwi wykorzystanie większych ilości biopaliw uwzględniając jednocześnie wymagania środowiskowe i zdrowotne. Wniosek doprowadzi do obniżenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze stosowania paliw objętych regulacją.

Główne przyczyny przeglądu dyrektywy wynikają z rozwoju technologii paliwowych i silnikowych oraz wzrastającego wykorzystania biopaliw. Cele Wspólnoty dotyczące jakości powietrza określone w strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza oraz ciągła potrzeba ograniczenia emisji gazów cieplarnianych stanowią również istotne czynniki wpływające na konieczność przeglądu dyrektywy.

#### • Kontekst ogólny

Dyrektywa 98/70/WE została ostatnio zmieniona dyrektywą 2003/17/WE<sup>2</sup>. Zmiana ta dotyczyła wyłącznie limitów zawartości siarki dla benzyny i olejów napędowych określonych w dyrektywie. Ciągła ewolucja prawodawstwa Wspólnoty w zakresie ograniczania emisji substancji zanieczyszczających oraz związek pomiędzy technologią produkcji pojazdów i jakością paliw oznaczają konieczność przeprowadzenia równoległego przeglądu kwestii dotyczących jakości paliw.

Konieczność dokonania przeglądu i ewentualnego wprowadzenia zmian w dyrektywie 98/70/WE przewidziana jest w jej art. 9. Przewiduje on, że ze względu na:

- dalszy postęp działań dotyczących emisji substancji zanieczyszczających pochodzących z pojazdów;
- ewolucję strategii dotyczącej emisji CO<sub>2</sub> i samochodów osobowych;

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/WE.

<sup>2</sup> Dyrektywa 2003/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 marca 2003 r. zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych

- oraz opracowywanie technologii paliw alternatywnych,

należy rozważyć, czy czynniki te skutkują powstaniem konieczności dokonania przeglądu specyfikacji paliw. Co więcej, dyrektywa identyfikuje również inne specyficzne kwestie podlegające przeglądowi. Szeroko zakrojone rozmowy z uczestnikami procesu pozwoliły na identyfikację dodatkowych kwestii objętych przeglądem.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Dyrektywa 98/70/WE zmieniona dyrektywą 2003/17/WE ustanawia minimalne wymogi specyfikacji dla benzyny i olejów napędowych wprowadzanych do obrotu na terytorium UE. Jej zakres obejmuje limity zawartości siarki dla olejów napędowych stosowanych w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach.

Dyrektywa 1999/32/WE<sup>3</sup> ustanawia limity zawartości siarki dla niektórych paliw ciekłych, odnosząc się w szczególności do paliw stosowanych w statkach żeglugi śródlądowej.

Dyrektywa 93/12/EWG<sup>4</sup> już wcześniej wprowadziła przepisy dotyczące zawartości siarki w paliwach ciekłych, jednak jej zmiany dyrektywą 98/70/WE oraz dyrektywą 1999/32/WE spowodowały, że obecnie tylko jeden artykuł dyrektywy pozostaje w mocy.

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

Strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza określa szereg celów związanych z ograniczeniem zanieczyszczenia powietrza na terytorium UE. Niniejszy wniosek jest spójny z tymi celami, dążąc w różnych aspektach do obniżenia lub co najmniej uniknięcia wzrostu emisji najważniejszych substancji zanieczyszczających.

Niniejszy wniosek stanowi również element strategii z Kioto realizowanej przez UE, opartej na zbieżnych działaniach obejmujących takie dziedziny jak przemysł, transport, energetyka, budownictwo mieszkaniowe i rolnictwo.

Wniosek jest spójny ze strategią zrównoważonego rozwoju, ponieważ jego celem we wszystkich możliwych przypadkach jest ograniczenie lub wyeliminowanie wzrostu niepożądanych emisji substancji zanieczyszczających mających konsekwencje środowiskowe i zdrowotne oraz ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu. Cel ten musi być jednak realizowany w opłacalny sposób z uwzględnieniem korzyści społecznych.

Proponowana dyrektywa dąży również do ułatwienia osiągnięcia bieżących i przyszłych celów Wspólnoty dotyczących stosowania biopaliw. W strategii Komisji

---

<sup>3</sup> Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG

<sup>4</sup> Dyrektywa Rady 93/12/EWG z dnia 23 marca 1993 r. odnosząca się do zawartości siarki w niektórych paliwach płynnych

na rzecz biopaliw<sup>5</sup> stwierdzono, że musi ona „koncentrować się na [...] zapewnianiu, że stosowanie biopaliw nie powoduje problemów ekologicznych lub technicznych”. Przegląd dotyczy ograniczeń w stosowaniu biopaliw oraz modyfikacji, których wprowadzenie nie przyniesie zwiększenia szkód środowiskowych wynikających z ich stosowania. Uznaje się, że może być wymagany dalszy przegląd limitów i instrumentów w miarę rozwoju technologii paliwowych i biopaliwowych.

Wniosek ma również wpływ na strategię lizbońską i kwestie rynku wewnętrznego. Specyfikacje paliw dotyczą nie tylko dostawców paliw, ale również producentów pojazdów, maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach oraz komponentów układów paliwowych i wydechowych. Zmiany wprowadzane do specyfikacji mogą powodować wzrost lub obniżenie kosztów działalności tych sektorów. Specyfikacja ma również pewien wpływ na koszty dostarczanego paliwa oraz rozmiary rynków paliwa, a także wpływ na ogólne zużycie energii, emisje gazów cieplarnianych oraz poziom wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie. Oceniono i uwzględniono wpływ wszelkich zmian kosztów, a analiza ta wskazuje, że zmiany ujęte we wniosku nie zwiększą ogólnych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo.

Wniosek jest zgodny z wymogami lepszego stanowienia prawa, ponieważ skutkuje uproszczeniem obowiązków nakładanych na przemysł i uchyla jedną dyrektywę, a także jest spójny ze strategią dotyczącą zmian klimatycznych, strategią zrównoważonego rozwoju, strategią na rzecz biopaliw oraz strategią tematyczną dotyczącą poprawy jakości powietrza.

Specyfikacje przedstawione we wniosku zostały określone na podstawie najlepszych dostępnych technik w celu ograniczenia emisji substancji zanieczyszczających i gazów cieplarnianych w maksymalnym możliwym stopniu, przy jednoczesnym zapewnieniu braku zagrożeń dla środowiska naturalnego. Ocenie poddano potencjalne skutki uboczne wnioskowanych działań, na przykład ograniczenie zawartości siarki w paliwach, które może spowodować wzrost emisji gazów cieplarnianych.

## 2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

### • Konsultacje z zainteresowanymi stronami

*Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów*

Ze względu na bardzo techniczny charakter dyrektywy, proces zaangażowania uczestników został zorganizowany z udziałem odpowiednich uczestników na poziomie unijnym. W trakcie tego procesu zakres przeglądu został poddany dyskusji a uczestnicy zostali zaproszeni do przedstawienia uwag dotyczących rozmaitych aspektów przeglądu. Odbyły się dwa spotkania, a także zapewniono możliwość składania dalszych opinii w formie pisemnej. Większość respondentów zgodziła się na opublikowanie swoich uwag, które zostały udostępnione pod adresem: [http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel\\_quality/library](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library).

---

<sup>5</sup> Strategia UE na rzecz biopaliw - COM (2006) 34 z 8.2.2006.

*Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane*

Ze względu na szeroki zakres kwestii objętych przeglądem, przedstawienie całościowego streszczenia uwag zgłoszonych przez uczestników nie jest tu możliwe. Ocena wpływu przedstawia główne poglądy uczestników procesu na wszystkie aspekty przeglądu, w szczególności na te, w których zaistniały rozbieżności pomiędzy uczestnikami. W przypadkach rozbieżności poglądów, Komisja podjęła starania na rzecz wypracowania najbardziej wiarygodnego stanowiska, zapewniając jednocześnie identyfikację niepewności oraz dążąc do uniknięcia ryzyka niepożądanych konsekwencji środowiskowych lub zdrowotnych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

*Zaangażowane dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej*

Przegląd obejmuje kwestie związane głównie z zanieczyszczeniem powietrza, technologiami spalania paliw i produkcji silników, rafinacją ropy naftowej, technologiami produkcji biopaliw oraz z emisjami gazów cieplarnianych.

*Zastosowana metodologia*

Przegląd dyrektywy w sprawie jakości paliw obejmuje szeroki zakres dziedzin i uwzględnia znaczącą liczbę sektorów przemysłu. Wiele z tych aspektów oraz związanych z nimi problemów ma charakter wysoce techniczny.

Ze względu na te czynniki, Komisja podjęła wysiłki na rzecz uzyskania stosownych informacji od organizacji posiadających odpowiednią wiedzę specjalistyczną. Informacje te zostały zgromadzone przez Wspólne Centrum Badawcze (WCB) Komisji, w trakcie systematycznego procesu konsultacyjnego z uczestnikami oraz rozmów i spotkań z poszczególnymi uczestnikami lub grupami uczestników.

WCB podjęło pracę badawczą wspierając analizę określonych obszarów technicznych przeglądu we współpracy z różnymi uczestnikami procesu. WCB przedstawiło sprawozdania z postępu prac na spotkaniach z uczestnikami oraz odpowiedzi na zgłoszone pytania i uwagi. Ostateczne sprawozdanie doradcze WCB wpłynęło w dniu 28 lutego 2006 r.

*Główne organizacje/eksperti, z którymi przeprowadzono konsultacje*

Prace eksperymentalne przeprowadzone przez WCB objęły również współpracę z organizacją badawczą europejskiej branży samochodowej (EUCAR) oraz organizacją badawczą europejskiego przemysłu naftowego (CONCAWE). Duża liczba uczestników dostarczyła informacje do analiz prowadzonych w ramach procesu, tak jak wyszczególniono w załączniku 1 do oceny wpływu.

*Podsumowanie otrzymanych i wykorzystanych informacji doradczych*

W wielu dziedzinach poddanych ocenie w ramach przeglądu nie stwierdzono żadnych lub prawie żadnych rozbieżności w odniesieniu do wyników analiz. Dziedziny te obejmują: flotę pojazdów transportu publicznego, końcową datę wprowadzenia obowiązku w sprawie zawartości siarki w olejach napędowych na

poziomie 10 ppm, przegląd dyrektywy 1999/96/WE, przegląd polityki dotyczącej CO<sub>2</sub> i samochodów osobowych, przegląd dyrektywy 1999/30/WE.

W niektórych dziedzinach interesy pojedynczych branż skutkują uprzywilejowaniem określonego stanowiska. Obejmuje to limity zawartości estrów FAME w olejach napędowych, specyfikacje paliw do maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach, gęstość olejów napędowych, zawartość związków tlenowych w benzynie lub ciśnienie pary benzyny.

W wielu innych dziedzinach istnieją wyraźne różnice zdań pomiędzy różnymi sektorami, stwierdzane zazwyczaj pomiędzy producentami pojazdów a przemysłem naftowym. Dziedziny te obejmują Światową Kartę Paliw, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne, detergenty i dodatki metaliczne. Obszary sporne obejmują wpływ dodatków metalicznych na systemy kontroli emisji oraz limity zawartości etanolu i ciśnienia pary.

Niektórzy przedstawiciele przemysłu twierdzą, że dodatki metaliczne powodują uszkodzenia systemów kontroli układów wydechowych w pojazdach, natomiast producenci dodatków odrzucają takie twierdzenia. Do chwili obecnej nie udało się uzgodnić metody badania pozwalającej na weryfikację stwierdzenia, że dodatki metaliczne powodują uszkodzenia układów.

Stosowanie etanolu w mieszankach z benzyną może skutkować zwiększeniem emisji substancji zanieczyszczających, które powodują powstawanie ozonu w niskich warstwach atmosfery. Mieszanki o wyższej zawartości etanolu stwarzają problem zgodności technicznej z niektórymi pojazdami. Stosowanie etanolu oraz innych biopaliw pozwala na potencjalną redukcję emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw stosowanych w transporcie drogowym. Ocena wpływu opisana powyżej jest kwestionowana w szczególności przez branżę dostawców etanolu.

Podniesiona została kwestia istnienia potencjalnie poważnych zagrożeń o nieodwracalnych konsekwencjach w pewnych dziedzinach, zgłaszana na przykład przez producentów pojazdów oraz przemysł naftowy. Zagrożenia te obejmują uszkodzenia pojazdów oraz zwiększenie emisji substancji zanieczyszczających i gazów cieplarnianych.

#### *Działania podjęte na rzecz opublikowania doradztwa specjalistycznego*

Uwagi uczestników procesu dotyczące wszystkich różnorodnych aspektów dokonanego przeglądu zostały udostępnione w Internecie tak jak podano powyżej, z wyjątkiem przypadków, w których uczestnicy wnioskowali o zachowanie poufności zgłoszonych przez nich uwag.

#### **• Ocena wpływu**

Komisja przeprowadziła ocenę wpływu przewidzianą w programie prac. Sprawozdanie z oceny dostępne jest jako dokument SEC(2007) 55. Ocena wpływu obejmuje następujące szesnaście pytań:

- a) Czy specyfikacje paliw znajdujące się w dyrektywie powinny zostać zastąpione specyfikacjami ustalonymi w Światowej Karcie Paliw zaproponowanej przez przemysł samochodowy?
- b) Czy ze względu na brak limitu w dyrektywie powinien zostać określony maksymalny limit zawartości FAME (biodiesla) w olejach napędowych? Limit taki ograniczyłby dopuszczalną zawartość estrów FAME dodawanych do mieszanek paliwa.
- c) Czy wprowadzenie dyrektywą minimalnych wymogów specyfikacji dla gazu płynnego LPG, gazu sprężonego CNG i biopaliw przyniosłoby korzyści środowiskowe?
- d) Czy wprowadzenie specjalnej specyfikacji dla paliw stosowanych w transporcie publicznym przyniosłoby korzyści środowiskowe?
- e) Jaki obowiązkowy termin powinien zostać określony na spełnienie warunku maksymalnej dopuszczalnej zawartości siarki 10 ppm w olejach napędowych? Taka zawartość siarki jest niezbędna do poprawy skuteczności technologii kontroli substancji zanieczyszczających.
- f) Czy w skutek dokonanego przeglądu dyrektywy 1999/96/WE<sup>6</sup> konieczne jest wprowadzenie zmian do parametrów jakościowych w celu zapewnienia prawidłowego działania pojazdów spełniających obostrzone specyfikacje emisji?
- g) Czy w skutek dokonanego przeglądu porozumień dobrowolnych w sprawie CO<sub>2</sub> i samochodów osobowych konieczne jest wprowadzenie zmian do parametrów jakościowych w celu umożliwienia producentom samochodów wypełnienia podjętych przez nich zobowiązań?
- h) Czy w skutek dokonanego przeglądu dyrektywy 1999/30/WE<sup>7</sup> konieczne jest wprowadzenie zmian do parametrów jakościowych paliwa w celu umożliwienia spełnienia norm jakości powietrza?
- i) Czy należy wprowadzić zmianę maksymalnej zawartości wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w olejach napędowych (obecnie wartość ta wynosi 11 %) w celu ograniczenia emisji substancji zanieczyszczających pochodzących z pojazdów?
- j) Czy konieczne jest wprowadzenie zmian do specyfikacji olejów napędowych stosowanych w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach w celu

---

<sup>6</sup> Dyrektywa 1999/96/WE w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach oraz zmieniająca dyrektywę Rady 88/77/EWG i potwierdzenie obowiązującej normy dotyczącej emisji NO<sub>x</sub> dla silników o dużym obciążeniu.

<sup>7</sup> Dyrektywa 1999/30/WE odnosząca się do wartości granicznych dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu i tlenków azotu, cząstek stałych oraz ołowiu w powietrzu.

umożliwienia wprowadzenia do obrotu maszyn spełniających nowe normy emisji?

- k) Czy konieczne jest wprowadzenie zmian do dyrektywy ze względu na potencjalne korzyści środowiskowe płynące z szerokiego stosowania detergentów w paliwach?
- l) Czy konieczne jest wprowadzenie zmian do dyrektywy w odniesieniu do potencjalnego wykorzystania dodatków metalicznych w paliwach, przy niejasnym ich wpływie na pojazdy i emisje?
- m) Czy należy zmienić wartość maksymalnej gęstości olejów napędowych ze względu na wyższą gęstość FAME (biodiesla) w celu ułatwienia jego mieszania z olejami napędowymi?
- n) Czy konieczne jest wprowadzenie zmian maksymalnej zawartości związków tlenowych w benzynie ze względu na pożądane promowanie stosowania biopaliw?
- o) Czy konieczne jest wprowadzenie zmian wartości maksymalnego dopuszczalnego ciśnienia pary dla benzyny ze względu na pożądane promowanie stosowania biopaliw, przy założeniu, że zmiana wartości ciśnienia pary może skutkować zwiększeniem emisji lotnych związków organicznych?
- p) Czy pożądane jest wprowadzenie zmian do dyrektywy uwzględniających emisje gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw i tym samym zapewnienie technologicznie neutralnej zachęty do dekarbonizacji paliw transportowych i opracowywania nowych, lepszych biopaliw?

Dla każdego z powyższych obszarów rozważono różne opcje. W obszarach oznaczonych literami f) i g) brak działania wydaje się jedyną wykonalną opcją. Dla wszystkich pozostałych obszarów również rozważono niepodjęcie działań, równoległe z innymi opcjami w liczbie od 1 do 6. Opcje te obejmują działania dobrowolne podejmowane przez jeden lub więcej sektorów branży, wprowadzenie nowych lub obostrzenie istniejących limitów określonych w specyfikacjach, oraz wprowadzenie nowych elementów do dyrektywy.

### 3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

#### • Krótki opis proponowanych działań

Dla większości obszarów podlegających ocenie wyciągnięto wniosek, że brak działania stanowi opcję preferowaną. W szeregu dziedzin wprowadzenie zmian do dyrektywy spowoduje ograniczenie emisji substancji zanieczyszczających i gazów cieplarnianych oraz obniżenie kosztów ogólnych. Główne proponowane zmiany do dyrektywy są następujące:

- 1) Potwierdzenie roku 2009 jako terminu obowiązkowego wprowadzenia maksymalnej dopuszczalnej wartości zawartości siarki 10 ppm w olejach napędowych. Spowoduje to obniżenie emisji substancji zanieczyszczających, głównie pyłu zawieszonego, oraz ułatwi wprowadzenie innych urządzeń



kontroli substancji zanieczyszczających i zagwarantuje przemysłowi niezmiennie warunki działania.

- 2) Maksymalna dopuszczalna zawartość wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w olejach napędowych zostanie obniżona do 8 % począwszy od 2009 r. Działanie to może skutkować obniżeniem emisji cząstek stałych i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych, jednak zakres i termin wprowadzenia proponowanej zmiany został dobrany tak, aby zagwarantować brak kosztów.
- 3) Maksymalna dopuszczalna zawartość siarki w olejach napędowych stosowanych w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach zostanie obniżona z 1000 ppm do 10 ppm dla pojazdów lądowych oraz z 1000 ppm do 300 ppm dla statków żeglugi śródlądowej. Zmiana dotycząca sprzętu lądowego ułatwi wprowadzenie na rynek bardziej zaawansowanych silników i urządzeń kontroli emisji oraz pozwoli na ograniczenie emisji cząstek stałych pochodzących z istniejącego sprzętu. Zmiana dotycząca transportu śródlądowego zapewni, że silniki stosowane w tym sektorze będą pracowały przy poziomach emisji substancji zanieczyszczających podlegających obowiązkowi zatwierdzenia typu.
- 4) W celu umożliwienia stosowania wyższych zawartości biopaliw w benzynie, ustanawia się oddzielną mieszankę benzyny o wyższej dopuszczalnej zawartości związków tlenowych (w tym do 10 % etanolu). Z tego samego powodu limit dla ciśnienia pary w mieszankach benzyny z etanolem zostaje zwiększony. Wszystkie mieszanki dostępne na rynku będą wyraźnie oznakowane. Zmiany te ułatwią rozwój rynku biopaliw, unikając jednocześnie możliwych zagrożeń związanych z uszkodzeniem istniejących pojazdów. Wyższe poziomy emisji lotnych związków organicznych będą poddawane kontroli poprzez pomiar emisji pochodzących ze wszystkich rodzajów paliw na stacjach paliw. Komisja przedstawi wniosek o obowiązkowe wprowadzenie instalacji odzysku par na stacjach paliw w 2007 r.
- 5) Od 2009 r. wprowadza się obowiązek monitorowania emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw. Od roku 2011 r. emisje te muszą ulegać obniżeniu o 1 % rocznie. Pozwoli to na zapewnienie, że sektor paliwowy również wnieśli wkład w osiągnięcie długookresowych celów Wspólnoty dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz wesprze wysiłki na rzecz poprawy sprawności pojazdów. Zmiana ta zapewni również stymulację dalszego rozwoju paliw o niskiej zawartości węgla oraz innych środków ukierunkowanych na ograniczenie emisji w łańcuchu produkcyjnym.
- 6) Dozwolone maksymalne ciśnienie pary w mieszankach etanolu zostało zmieniony w celu umożliwienia rozwoju przemysłu biopaliwowego na wczesnym etapie. Jednakże benzynę bazową można produkować w sposób umożliwiający zwiększenie zawartości biopaliw oraz dodanie etanolu o niższym poziomie ciśnienia pary, w związku z czym rafinerie poproszono o produkcję takich mieszanek również w Europie. W momencie gdy benzyna bazowa o niższym ciśnieniu pary będzie dostępna w wystarczających ilościach, limit ciśnienia pary może zostać poddany przeglądowi.

Ponadto proponowana dyrektywa objaśnia możliwe przypadki odstąpienia od wymaganych limitów ciśnienia pary w arktycznych lub trudnych warunkach zimowych w celu wyeliminowania błędnych interpretacji oraz zwiększenia poziomu pewności prawnej, a także wprowadza nową klauzulę dotyczącą dalszego przeglądu dyrektywy. Proponowana dyrektywa aktualizuje też dyrektywę 98/70/WE poprzez zmianę eliminującą jej zbędne elementy.

- **Podstawa prawna**

Niniejsza dyrektywa ma dwie podstawy prawne (art. 95 i art. 175), ponieważ zmienia jeden akt prawny i uchyla inny, oba oparte na art. 95 (dawny art. 100a) oraz zmienia trzeci akt oparty na art. 175 (dawny art. 130s).

- **Zasada pomocniczości**

Cele określone we wniosku nie mogą być skutecznie zrealizowane przez państwa członkowskie ze względu na istniejący rozległy wspólnotowy rynek pojazdów drogowych, przy czym istotnym aspektem ich poprawnej pracy jest jakość dostępnych paliw. Działania podejmowane wyłącznie przez pojedyncze państwa członkowskie oznaczałyby likwidację jednolitego rynku paliw stosowanych w transporcie drogowym ze względu na zróżnicowanie obowiązujących specyfikacji. Sytuacja taka byłaby zdecydowanie niekorzystna z perspektywy ekonomicznej, a ponadto zmniejszałaby bezpieczeństwo dostaw energii z powodu uzależnienia rynku każdego państwa członkowskiego od dostaw produkowanych według jego własnej specyfikacji, co skutecznie blokowałoby wymianę pomiędzy państwami członkowskimi w przypadku załamania rynku.

Ujednolicona specyfikacja paliw UE pozwoli na zwiększenie korzyści płynących z ograniczenia konsekwencji środowiskowych i zdrowotnych płynących ze stosowania paliw w transporcie drogowym, zapewniając jednocześnie niższe koszty ogólne. Ponieważ substancje zanieczyszczające powietrze przenoszone są ponad granicami państw, pożądane jest zagwarantowanie wspólnych działań na rzecz ograniczenia emisji w całej Wspólnocie.

Tym samym propozycja jest zgodna z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Wniosek przybiera formę dyrektywy ustanawiającej minimalne wymogi specyfikacji paliw z przyczyn dotyczących ochrony środowiska naturalnego i zdrowia obywateli. Dyrektywa nie odnosi się do innych aspektów technicznych związanych ze specyfikacją paliw, których regulacja pozostawiona jest do kompetencji norm europejskich zgodnie z wymogami lepszego stanowienia prawa.

Wniosek nie skutkuje zwiększeniem obciążeń finansowych lub administracyjnych Wspólnoty, władz krajowych, regionalnych lub lokalnych. Wymagania stawiane przed tymi organami nie ulegają zmianie w stosunku do już określonych w istniejącej dyrektywie.

Wniosek został opracowany z uwzględnieniem analizy kosztów i korzyści, tak jak wyszczególniono w ocenie wpływu. Proponowane działania zostały dobrane w sposób zapewniający niezmienną przewagę korzyści nad kosztami. Tym samym zminimalizowano koszty ogólne ponoszone przez podmioty gospodarcze oraz obywateli.

- **Wybór instrumentów**

Proponowany instrument: dyrektywa.

Inne środki nie byłyby adekwatne, ponieważ zagwarantowanie pewności prawnej wymaga określenia jakości paliw na mocy obowiązującego aktu prawodawczego. Względ ten wyklucza wszelkie inne opcje poza dyrektywą lub rozporządzeniem. Ponieważ konieczne jest jedynie wprowadzenie kontroli nad ostateczną wersją specyfikacji paliw a nie nad sposobem zagwarantowania wprowadzenia jej w życie, rozporządzenie stanowiłoby niepotrzebne obostrzenie w tej kwestii.

#### 4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

#### 5. INFORMACJE DODATKOWE

- **Uproszczenia**

Wniosek przewiduje uproszczenie prawodawstwa poprzez zmianę dwóch istniejących dyrektyw (dyrektywy 98/70/WE oraz dyrektywy 1999/32/WE<sup>8</sup>). Zmienione dyrektywy są krótsze, jaśniejsze, unikają istniejącego nakładania się ich kompetencji, a także ograniczają możliwość niepewności prawnej.

- **Uchylenie obowiązującego ustawodawstwa**

Wniosek skutkuje uchyleniem istniejącej zbędnej dyrektywy (93/12/EWG)<sup>9</sup>.

- **Klauzula przeglądu/weryfikacji/wygaśnięcia**

Wniosek zawiera klauzulę przeglądu.

- **Tabela korelacji**

Państwa członkowskie zobowiązane są do przesłania Komisji tekstu przepisów krajowych transponujących dyrektywę do ich ustawodawstwa oraz tabeli korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

---

<sup>8</sup> Zob. przypis 1 i 3 powyżej.

<sup>9</sup> Zob. przypis 4 powyżej.

Proponowany akt prawny dotyczy kwestii EOG i powinien zostać wprowadzony w życie w całym Europejskim Obszarze Gospodarczym.

## 6. OPIS ELEMENTÓW

### Artykuł 1

**Punkt 1.** Zmienia się art. 2 przez dodanie nowego ust. 5, w jasny sposób definiującego znaczenie arktycznych lub trudnych warunków zimowych.

**Punkt 2.** Zmienia się art. 3. Litery a) i b) ust. 2 zostają usunięte, ponieważ są one zbędne. Litera c) zostaje zmieniona w celu dopuszczenia do obrotu benzyny spełniającej wymogi załącznika V.

Ustęp 3 zastępuje się w celu wprowadzenia obowiązku oznaczenia wszystkich rodzajów paliw spełniających wymogi specyfikacji określone w załączniku III i V.

Skreśla się ust. 4, 5 i 6, które są zbędne, ponieważ wszelkie odstępstwa wygasły w latach 2003, 2005 i 2007.

Ustęp 7 zastępuje się w celu wyjaśnienia maksymalnej zawartości ołowiu w niewielkich ilościach benzyny ołowiowej, na obrót którymi państwa członkowskie mogą nadal zezwalać.

**Punkt 3.** Zmienia się art. 4. Litery a) i b) ust. 1 zostają usunięte, ponieważ są one zbędne. Litera e) zostaje zastąpiona w celu potwierdzenia terminu 1 stycznia 2009 r. jako terminu, począwszy od którego wszystkie oleje napędowe będą podlegały limitowi maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg.

Skreśla się ust. 2 i 3, które są zbędne, ponieważ wszelkie odstępstwa wygasły w latach 2003 i 2007. Skreśla się ust. 4, ponieważ nie jest już potrzebna procedura przyznawania odstępstw na mocy ust. 2 i 3.

Ustęp 5 zastępuje się w celu wprowadzenia obostrzonych specyfikacji siarki dla olejów napędowych stosowanych w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach.

Dodaje się ust. 6 w celu wprowadzenia obostrzeń maksymalnej dopuszczalnej zawartości siarki w olejach napędowych przeznaczonych do stosowania w statkach żeglugi śródlądowej do dnia 31 grudnia 2009 r. Dalsze obostrzenie wprowadza się najpóźniej do dnia 31 grudnia 2011 r.

**Punkt 4.** Zmienia się nagłówek oraz wprowadza nowy ustęp w art. 6 zobowiązujący państwa członkowskie, które zamierzają skorzystać z odstępstwa dla ciśnienia pary w okresie letnim w arktycznych lub trudnych warunkach zimowych, do otrzymania zatwierdzenia przez Komisję.

**Punkt 5.** Dodaje się dwa nowe artykuły. Pierwszy z nich zobowiązuje państwa członkowskie do wymagania od dostawców paliw obowiązku sporządzania sprawozdań na temat emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia dostarczanych przez nich paliw. Metodologia mechanizmu sprawozdawczości zostanie ustalona

zgodnie z przepisami dyrektywy 2003/30/WE. Dodatkowy wymóg wchodzący w życie w późniejszym terminie wymaga obniżenia zgłaszanych emisji.

Drugi artykuł przewiduje, że Komisja zgodnie z procedurą określoną w art. 11 ust. 2 przyjmuje środki dotyczące szczegółów dodawania etanolu do benzyny, a w szczególności ciśnienia pary.

**Punkt 6.** Dodaje się nowy artykuł zobowiązujący Komisję do kontynuacji opracowywania odpowiedniej metodologii testowania w odniesieniu do wykorzystania dodatków metalicznych w paliwach.

**Punkt 7.** Zastępuje się oryginalny artykuł zobowiązujący Komisję do sporządzania regularnych sprawozdań na temat dyrektywy. Pierwsze sprawozdanie należy złożyć do dnia 31 grudnia 2012 r., a kolejne co trzy lata. W odpowiednich przypadkach do sprawozdań dołączone będą wnioski. Niniejszy artykuł określa elementy, które między innymi zostaną objęte sprawozdaniem.

**Punkt 8.** Zastępuje się oryginalny art. 11 (zgodnie z załącznikiem III pkt 80 rozporządzenia (WE) nr 1882/2003<sup>10</sup>) w celu odniesienia się do procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą.

**Punkt 9.** Skreśla się art. 14, który jest zbędny.

**Punkt 10.** Skreśla się załącznik I do dyrektywy 98/70/WE, który jest zbędny.

**Punkt 11.** Skreśla się załącznik II do dyrektywy 98/70/WE, który jest zbędny.

**Punkt 12.** W załączniku III zwiększa się maksymalne dopuszczalne ciśnienie pary w mieszankach z etanolem.

**Punkt 13.** W załączniku IV zmienia się maksymalną dopuszczalną zawartość wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych na 8 %, a przypis 3 zostaje zmodyfikowany wskutek potwierdzenia dnia 1 stycznia 2009 r. jako terminu, począwszy od którego wszystkie oleje napędowe będą podlegały limitowi maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg.

**Punkt 14.** Dodaje się nowy załącznik V zawierający specyfikację dla benzyny zawierającej do 10 % etanolu, uwzględniającą również zwiększoną maksymalną zawartość wszystkich związków tlenowych oraz łączną zawartość związków tlenowych w wysokości 3,7 %.

**Punkt 15.** Dodaje się nowy załącznik VI określający dozwolone przekroczenie poziomu ciśnienia pary w różnych mieszankach z etanolem.

## Artykuł 2

Dyrektywa 1999/32/WE zawiera odesłania do paliw stosowanych w statkach żeglugi śródlądowej. Zmiany przewidziane w niniejszym wniosku w zakresie specyfikacji paliwa do tych statków wymagają konsekwentnych zmian w tej dyrektywie.

---

<sup>10</sup> Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1.

### Artykuł 3

Wcześniejsze zmiany dyrektywy 93/12/EWG dyrektywą 1998/70/WE oraz dyrektywą 1999/32/WE pozostawiły w mocy wyłącznie jeden ustęp art. 2 tej dyrektywy. Jest on zbędny i dlatego też uchyla się tę dyrektywę w całości.

### Artykuł 4

Datę transpozycji ustala się najpóźniej na dzień 31 grudnia 2008 r.

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniająca dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz wprowadzająca mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z wykorzystania paliw w transporcie drogowym oraz zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w odniesieniu do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylająca dyrektywę 93/12/EWG**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95 i art. 175 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji<sup>11</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>12</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>13</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>14</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG<sup>15</sup> ustanawia minimalne wymogi specyfikacji dla benzyny i olejów napędowych wykorzystywanych w transporcie drogowym i maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach z przyczyn wynikających z troski o zdrowie czy środowisko.
- (2) Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego - Strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza<sup>16</sup> wyznaczył cele dotyczące ograniczenia emisji substancji zanieczyszczających do roku 2020. Cele te zostały określone na podstawie

---

<sup>11</sup> Dz.U. [...] z [...], str. [...].

<sup>12</sup> Dz.U. [...] z [...], str. [...].

<sup>13</sup> Dz.U. [...] z [...], str. [...].

<sup>14</sup> Dz.U. [...] z [...], str. [...].

<sup>15</sup> Dyrektywa Rady 93/12/EWG z dnia 23 marca 1993 r. odnosząca się do zawartości siarki w niektórych paliwach płynnych (Dz.U. L 74 z 27.3.1993, str. 81).

<sup>16</sup> Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Strategia tematyczna dotycząca zanieczyszczenia powietrza COM(2005) 446.

szczegółowej analizy kosztów i korzyści. W szczególności zakładają one obniżenie emisji SO<sub>2</sub> o 82 %, emisji NO<sub>x</sub> o 60 %, lotnych związków organicznych (VOC) o 51 % oraz pierwotnych cząstek PM<sub>2.5</sub> o 59 % w stosunku do emisji z 2000 r. W kolejnych aktach prawnych należy poruszyć wpływ zmian dyrektywy 98/70/WE na emisje VOC ze stacji paliw.

- (3) Na mocy protokołu z Kioto UE zobowiązała się do spełnienia docelowych norm emisji gazów cieplarnianych na lata 2008-12. Obecnie transport śródlądowy odpowiada za prawie 20 % takich emisji. Wspólnota rozważa obecnie dodatkowe cele dotyczące ograniczenia emisji gazów cieplarnianych wykraczające poza zobowiązania z Kioto. Wszystkie sektory gospodarki będą zobowiązane do wysiłku na rzecz osiągnięcia przyszłych celów.
- (4) Jeden z aspektów emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu znalazł rozwiązanie w polityce Wspólnoty dotyczącej emisji CO<sub>2</sub> przez samochody osobowe. Paliwa stosowane w transporcie drogowym odpowiadają za znaczącą część łącznych emisji gazów cieplarnianych w państwach Wspólnoty. Monitorowanie i ograniczanie emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw może pomóc Wspólnocie w osiągnięciu celów dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przez dekarbonizację paliw transportowych.
- (5) Wspólnota przyjęła przepisy ograniczające emisję substancji zanieczyszczających przez lekkie i ciężkie pojazdy drogowe. Specyfikacja paliw jest jednym z czynników wpływających na zdolność Wspólnoty do spełnienia takich norm emisji.
- (6) Dyrektywa 2003/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2003 r. w sprawie wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych<sup>17</sup> dąży do promowania wykorzystania biopaliw we Wspólnocie. Wspólnotowa strategia na rzecz biopaliw została uszczegółowiona w komunikacie Komisji z 2006 r. – Strategia UE na rzecz biopaliw<sup>18</sup>. Wskazując na zamiar podejmowania dalszych wysiłków na rzecz opracowywania biopaliw i rozwoju technologii biopaliw, komunikat ten jednocześnie stwierdza, że wzrost sektora biopaliw nie powinien prowadzić do zwiększonych szkód dla środowiska oraz kładzie nacisk na konieczność poprawy w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych. Komunikat uznaje także konieczność podejmowania działań wspierających dalszy rozwój technologii biopaliw.
- (7) Dyrektywa 98/70/WE wprowadza zależność między istnieniem odstępstwa dla maksymalnego ciśnienia pary benzyny w okresie letnim a występowaniem arktycznych lub trudnych warunkach zimowych. Ponieważ stosowanie tej zasady powoduje niepewność prawną, konieczne jest określenie szczegółowych warunków, w których możliwe stosowanie tego odstępstwa.
- (8) Dyrektywa 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po

---

<sup>17</sup> Dz.U. L 123 z 17.5.2003, str. 42.

<sup>18</sup> Strategia UE na rzecz biopaliw - COM (2006) 34 z 8.2.2006.



drogach<sup>19</sup> określa limity emisji dla silników maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach. Maszyny takie wymagają stosowania paliw, które zapewniałyby poprawną pracę zamontowanych w nich silników.

- (9) Spalanie paliw stosowanych w transporcie drogowym odpowiada za około 20 % emisji gazów cieplarnianych w UE. Jednym ze sposobów ograniczenia emisji jest ograniczanie emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia tych paliw. Cel ten można osiągnąć na kilka sposobów. Mając na uwadze dążenie Wspólnoty do dalszego ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz znaczący udział emisji pochodzących z transportu drogowego, właściwe jest opracowanie mechanizmu, który zobowiązywałby dostawców do sporządzania sprawozdań na temat emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia dostarczanych przez nich paliw oraz do ograniczania takich emisji o ustaloną wartość w stosunku rocznym począwszy od roku 2010. Jako że jednym ze skutków dyrektywy będzie zwiększenie możliwości wykorzystania biopaliw, zasady sprawozdawczości dotyczącej gazów cieplarnianych oraz mechanizm redukcji zostaną opracowane zgodnie z przepisami dyrektywy 2003/30/WE.
- (10) Jako że w dostawy różnych paliw zaangażowanych jest szereg sektorów gospodarki, które przyczynią się do dekarbonizacji paliw transportowych, zgodnie z przepisami dyrektywy 2003/30/WE przeprowadzone zostaną pełne konsultacje z zainteresowanymi stronami.
- (11) Komisja wyznaczyła sobie cel osiągnięcia co najmniej 10 % udziału biopaliw w paliwach transportowych do roku 2020. Stały postęp techniczny w dziedzinie technologii samochodowej i paliwowej połączony z pragnieniem zapewnienia optymalnego poziomu ochrony zdrowia i środowiska wymagają przeprowadzenia okresowego przeglądu specyfikacji paliw w oparciu o dalsze badania i analizy wpływu dodatków i składników biopaliw na emisje substancji zanieczyszczających. W związku z tym należy regularnie przedstawiać sprawozdania z możliwości ułatwienia dekarbonizacji paliw transportowych.
- (12) Zastosowanie detergentów może pomóc w utrzymaniu silników w czystości a tym samym w ograniczeniu emisji substancji zanieczyszczających. Obecnie nie ma żadnej satysfakcjonującej metody badania próbek paliw w zakresie ich własności myjących. Dlatego też odpowiedzialność za informowanie klientów o korzyściach płynących ze stosowania detergentów spoczywa na dostawcach paliw i pojazdów. Niemniej jednak Komisja powinna przeprowadzić przegląd w celu stwierdzenia, czy kontynuacja działań w tym zakresie mogłaby przynieść większą optymalizację korzyści ze stosowania detergentów.
- (13) Szczegóły dotyczące mieszania etanolu z benzyną, w szczególności limitów dotyczących ciśnienia pary oraz możliwości zapewnienia, że mieszanki etanolu nie przekroczą dopuszczalnych limitów ciśnienia pary należy poddać przeglądowi na podstawie doświadczeń ze stosowania dyrektywy 98/70/WE.

---

<sup>19</sup> Dyrektywa 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (Dz.U. L 59 z 27.2.1998, str. 1), zmieniona dyrektywą 2004/26/WE (Dz.U. L 146 z 30.4.2004, str. 1).

- (14) Mieszanie etanolu z benzyną powoduje wzrost ciśnienia pary paliwa, które w przypadku mieszanek paliwa należy kontrolować w celu ograniczenia emisji substancji zanieczyszczających powietrze.
- (15) Dodanie etanolu powoduje nieliniową zmianę ciśnienia mieszanki paliwa. W celu zapewnienia, że ciśnienie pary benzyny wynikające z połączenia jakichkolwiek dwóch prawnie dozwolonych mieszanek etanolu i benzyny mieści się w limicie ciśnienia pary, niezbędne jest określenie dozwolonego przekroczenia poziomu ciśnienia pary w tych mieszankach, odpowiadającego rzeczywistemu wzrostowi ciśnienia pary spowodowanemu przez dodanie określonej ilości etanolu do benzyny.
- (16) Aby zachęcić do korzystania z paliw o niskiej zawartości węgla przy jednoczesnym przestrzeganiu celów dotyczących zanieczyszczenia powietrza, rafinerie powinny w idealnym przypadku udostępnić benzynę o nikim ciśnieniu pary w wymaganych ilościach. Jako że obecnie nie ma to miejsca, limit dla ciśnienia pary w mieszankach z etanolem zostaje zwiększony w celu umożliwienia rozwoju rynku.
- (17) Dyrektywa 98/70/EWG przewiduje przyjęcie niektórych środków zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>20</sup>.
- (18) Decyzja 1999/468/WE została zmieniona decyzją 2006/512//WE, która wprowadziła procedurę regulacyjną połączoną z kontrolą dla środków o zasięgu ogólnym mających na celu zmianę innych niż istotne elementów aktu podstawowego przyjętego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 251 Traktatu, między innymi poprzez skreślenie niektórych z tych elementów lub dodanie nowych, innych niż istotne elementów.
- (19) W ramach tworzenia nowego mechanizmu kontroli emisji gazów cieplarnianych, Komisji należy przyznać uprawnienia do określenia metodologii, która będzie stosowana do celów sporządzania sprawozdań na temat emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw stosowanych w transporcie drogowym oraz paliw stosowanych w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach. Jako że środki te, mające na celu dostosowanie dopuszczalnych metod analitycznych określonych w art. 10 dyrektywy 98/70/WE mają zasięg ogólny i mają na celu uzupełnienie tej dyrektywy poprzez dodanie nowych elementów innych niż istotne, należy je przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (20) Dyrektywa 98/70/WE ustanawia szereg specyfikacji paliw, przy czym niektóre z nich są obecnie zbędne. Dodatkowo przewiduje ona pewne odstępstwa, które obecnie wygasły. W celu zapewnienia jasności należy zatem usunąć te elementy.
- (21) Technologia biopaliw ulega zmianom. Należy prowadzić dalsze badania dotyczące wszelkich możliwości przekształcania biomasy w paliwa transportowe. Należy przyjąć zrównoważone podejście do limitów określonych w dyrektywie w celu zwiększenia wykorzystania różnych biopaliw w stosownych przypadkach. Należą do nich: metanol, etanol, alkohole wyższe, etery i inne związki tlenowe.

---

<sup>20</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

- (22) Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG<sup>21</sup> określa niektóre aspekty stosowania paliw w transporcie śródlądowym. Należy wyjaśnić rozgraniczenie między tą dyrektywą a dyrektywą 98/70/WE. Obie dyrektywy ustanawiają górne limity zawartości siarki w olejach napędowych stosowanych w statkach żeglugi śródlądowej. Zatem dla celów jasności i przejrzystości prawa stosowne jest dostosowanie tych dyrektyw, tak aby tylko jedna z nich ustanawiała taki limit.
- (23) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 98/70/WE i dyrektywę 99/32/WE.
- (24) W dyrektywie Rady 93/12/EWG z dnia 23 marca 1993 r. odnoszącej się do zawartości siarki w niektórych paliwach płynnych<sup>22</sup> wprowadzono z czasem znaczące zmiany, w związku z czym nie posiada ona już żadnych istotnych elementów. Należy więc ją uchylić.
- (25) Ponieważ cele związane z ustanowieniem jednolitego rynku paliw stosowanych w transporcie drogowym oraz w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach oraz zagwarantowaniem przestrzegania minimalnych norm ochrony środowiska dotyczących użytkowania tych paliw nie mogą być skutecznie realizowane przez państwa członkowskie, mogą natomiast, przez zapewnienie jednolitego rynku tych paliw oraz wsparcie w tworzeniu podobnego rynku dla wykorzystujących je pojazdów i maszyn, być realizowane w bardziej skuteczny sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć odpowiednie środki zgodnie z zasadą pomocniczości przewidzianą w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia zamierzonych celów.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

### *Artykuł 1*

#### **Zmiany w dyrektywie 98/70/WE**

W dyrektywie 98/70/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 akapit pierwszy dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5. Arktyczne lub trudne warunki zimowe oznaczają średnie temperatury w okresie zimowym od października do kwietnia w danym regionie lub państwie członkowskim, niższe niż średnie temperatury dla całej Wspólnoty.”
2. W art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
  - a) w ust. 2 skreśla się lit. a) i b).

---

<sup>21</sup> Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz.U. L 121, z 11.5.1999, str. 13).

<sup>22</sup> Dz.U. L 74 z 27.3.1993, str. 81. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 1999/32/WE.

b) w ust. 2 lit. c) na końcu zdania dodaje się słowa „lub załączniku V”.

c) Ustęp 3 otrzymuje następujące brzmienie:

„3. Paliwo spełniające wymogi specyfikacji określone w załączniku III jest oznaczone w języku krajowym słowami „benzyna o niskiej zawartości biopaliwa”.

Paliwo spełniające wymogi specyfikacji określone w załączniku V jest oznaczone w języku krajowym słowami „benzyna o wysokiej zawartości biopaliwa”.

c) Skreśla się ust. 4, 5 i 6.

d) Ustęp 7 otrzymuje następujące brzmienie:

„7. Nie naruszając przepisów ust. 1, państwa członkowskie mogą nadal zezwalać na obrót niewielkimi ilościami benzyny ołowiowej o zawartości ołowiu nieprzekraczającej 0,15 g/l, w wysokości maksymalnej 0,5 % całej sprzedaży, przeznaczonej do użytku w starych pojazdach określonego rodzaju i do rozprowadzania przez grupy szczególnego interesu.”

3. W art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- i. skreśla się lit. a) i b).
- ii. w lit. d) skreśla się wyrażenie „bez uszczerbku dla przepisów lit. c).”
- iii. litera e) otrzymuje następujące brzmienie:

„e) Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2008 r. państwa członkowskie zapewniają, że na ich terytorium olej napędowy można wprowadzić do obrotu jedynie, jeśli spełnia on wymagania specyfikacji środowiskowych określonych w załączniku IV.”

(b) skreśla się ust. 2, 3 i 4.

(c) ustęp 5 otrzymuje następujące brzmienie:

„5. Państwa członkowskie zapewniają, że oleje napędowe przeznaczone do stosowania w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach oraz ciągnikach rolniczych i leśnych wprowadzane do obrotu na ich terytorium po dniu 1 stycznia 2008 r. zawierają mniej niż 1000 mg/kg siarki. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2009 r. maksymalna dopuszczalna zawartość siarki w olejach napędowych przeznaczonych do stosowania w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach oraz ciągnikach rolniczych i leśnych, z wyjątkiem statków żeglugi śródlądowej, wynosi 10 mg/kg.

d) Dodaje się ust. 6 w następującym brzmieniu:

„6. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2009 r. państwa członkowskie zapewniają, że maksymalna dopuszczalna zawartość siarki w olejach napędowych przeznaczonych do stosowania w statkach żeglugi śródlądowej wynosi 300 mg/kg. Państwa członkowskie zapewniają, że poziom ten zostaje obniżony do 10 mg/kg najpóźniej do dnia 31 grudnia 2011 r.”

4. W art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

(a) nagłówek otrzymuje następujące brzmienie: „Obrót paliwami spełniającymi wymagania obostrzonych specyfikacji środowiskowych i o wyższym ciśnieniu pary”.

(b) dodaje się ust. 1a w następującym brzmieniu:

„1a. W drodze odstępstwa od załącznika III państwo członkowskie może podjąć środki w celu zapewnienia, że na całym jego terytorium lub na określonych jego obszarach, o ile zostały one dotknięte ekstremalnie niskimi średnimi temperaturami w okresie zimowym, dopuszczalne jest ciśnienie pary przekraczające górny limit dla okresu letniego określony w przypisie 5 załącznika III oraz przypisie 4 załącznika V.”

(c) w ust. 2 słowa „ust. 1” zastępuje się słowami „ust. 1 lub 1a”.

5. Dodaje się art. 7a i 7b w następującym brzmieniu:

*„Artykuł 7a*

**Obniżenie emisji gazów cieplarnianych**

1. Począwszy od dnia 1 stycznia 2009 r. państwa członkowskie wymagają od dostawców paliw stosowanych w transporcie drogowym oraz w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach wprowadzanych na rynek monitorowania i sporządzania sprawozdań na temat emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia takich paliw.
2. Począwszy od dnia 1 stycznia 2011 r. państwa członkowskie wymagają od dostawców paliw stosowanych w transporcie drogowym oraz w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach wprowadzanych na rynek obowiązku obniżenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z tych paliw. Obniżenie w stosunku rocznym wynosi dodatkowy 1 % emisji z 2010 r. w każdym kolejnym roku kalendarzowym do roku 2020 włącznie. Poziom emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliwa w przeliczeniu na jednostkę energii zgłoszony w 2020 r. nie jest wyższy niż 90 % poziomu zgłoszonego w 2010 r.
3. Środki niezbędne do wprowadzenia w życie mechanizmów monitorowania, dokonywania sprawozdań i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw opierające się na precyzyjnej definicji czynników uwzględnianych przy obliczaniu emisji, w celu spełnienia obowiązków określonych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, są przyjmowane zgodnie z procedurą opisaną w art. 11 ust. 2.

*Artykuł 7b*

**Dodanie etanolu do benzyny**

Środki dotyczące szczegółów dodawania etanolu do benzyny, a w szczególności ciśnienia pary określonego w załączniku VI oraz istniejących możliwości, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie są przyjmowane zgodnie z procedurą opisaną w art. 11 ust. 2.”

6. Dodaje się art. 8a w następującym brzmieniu:

*„Artykuł 8a*

**Dodatki metaliczne**

Komisja kontynuuje opracowywanie odpowiedniej metodologii testowania w odniesieniu do wykorzystania dodatków metalicznych w paliwach.”

7. Artykuł 9 otrzymuje następujące brzmienie:

*„Artykuł 9*

**Sprawozdanie**

Do dnia 31 grudnia 2012 r. i co trzy lata po tej dacie, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oraz, w stosownych przypadkach, wnioski legislacyjne.

Sprawozdanie uwzględnia przede wszystkim:

- (a) wykorzystanie biopaliw w ramach niniejszej dyrektywy oraz wykorzystanie i rozwój technologii samochodowej, z uwzględnieniem celu osiągnięcia poziomu przynajmniej 10 % biopaliw w paliwach transportowych do 2020 r., wyznaczonego w strategicznym przeglądzie sytuacji energetycznej sporządzonym przez Komisję\*, oraz celu dekarbonizacji paliwa transportowego.
- (b) politykę wspólnotową dotyczącą emisji CO<sub>2</sub> przez pojazdy transportu drogowego;
- (c) limity ciśnienia pary w przypadku dodania etanolu do benzyny;
- (d) limity emisji substancji zanieczyszczających dla silników stosowanych w transporcie śródlądowym na podstawie badania wpływu substancji zanieczyszczających i gazów cieplarnianych;
- (e) wzrost wykorzystania detergentów w paliwach;
- (f) wykorzystanie dodatków metalicznych w paliwach.

\* COM(2007) 1, z 10.1.2007.”

8. Artykuł 11 otrzymuje następujące brzmienie:

*„Artykuł 11*  
**Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga komitet.

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.”

9. Skreśla się art. 14.

10. Skreśla się załącznik I.

11. Skreśla się załącznik II.

12. W załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

W przypisie 5 dodaje się następujący tekst: „Jeżeli paliwo zawiera etanol, maksymalne ciśnienie pary w okresie letnim może przekroczyć 60kPa o wartość określoną w tabeli w załączniku VI.”

13. W załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

- (a) w rzędzie „Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne” wartość w kolumnie „Maksimum” zmienia się na „8”.
- (b) przypis 3 otrzymuje następujące brzmienie:

„(3) Do dnia 31 grudnia 2008 r. na terytorium państwa członkowskiego, z uwzględnieniem odpowiednich kryteriów geograficznych, do obrotu będą wprowadzane i dostępne oleje napędowe o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg. Od dnia 1 stycznia 2009 r. maksymalna zawartość siarki dla wszystkich olejów napędowych znajdujących się w obrocie na terytorium państwa członkowskiego będzie wynosić 10 mg/kg.”

14. Dodaje się załącznik V w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej dyrektywy.
15. Dodaje się załącznik VI w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej dyrektywy.

#### *Artykuł 2*

#### **Zmiany w dyrektywie 1999/32/WE**

W art. 4b dyrektywy 1999/32/WE wprowadza się następujące zmiany:

- (a) w ust. 1 skreśla się lit. a).
- (b) w ust. 2 skreśla się lit. b).
- (c) dodaje się ust. 2a w następującym brzmieniu:

„2a. W przypadku, gdy statki żeglugi śródlądowej posiadające certyfikat zgodności z przepisami Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. z późniejszymi zmianami znajdują się na morzu, mogą one stosować paliwo, którego specyfikacja została określona w niniejszej dyrektywie.

W przypadku, gdy statki takie nie znajdują się na morzu, stosują paliwo zgodnie ze specyfikacją określoną w dyrektywie 98/70/WE.”

#### *Artykuł 3*

#### **Uchylenie**

Uchyła się dyrektywę 93/12/EWG.

#### *Artykuł 4*

#### **Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż do dnia [31 grudnia 2008 r.]. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie prześlą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.



*Artykuł 5*  
**Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 6*  
**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*

**ZAŁĄCZNIK**  
**ZAŁĄCZNIK V**

**SPECYFIKACJE ŚRODOWISKOWE DLA PALIW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA  
RYNKU, PRZEZNACZONYCH DO POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z  
ZAPŁONEM ISKROWYM**

Typ: Benzyna o wysokiej zawartości biopaliwa

Parametr (1)	Jednostka	Limity (2)	
		Minimum	Maksimum
Liczba oktanowa badania		95	—
Liczba oktanowa silnika		85	—
Ciśnienie pary, okres letni (3)	kPa	—	60,0 (4)
Destylacja:			
— procent parowania przy 100 °C	% v/v	46,0	—
— procent parowania przy 150 °C	% v/v	75,0	—
Analiza węglowodorów:			
— olefinowych	% v/v	—	18,0
— aromatycznych	% v/v	—	35,0
— benzenu	% v/v	—	1,0
Zawartość tlenu	% m/m	—	3,7
Związki tlenowe			
— Metanol			3
— Etanol (mogą być konieczne czynniki stabilizujące)	% v/v		10
— Alkohol izopropylowy	% v/v	—	12
— Alkohol butylowy trzeciorzędowy	% v/v	—	15
— Alkohol izobutylový	% v/v	—	15
— Etery zawierające 5 lub więcej atomów węgla na cząsteczkę	% v/v	—	22
— Inne związki tlenowe (5)	% v/v	—	15
Zawartość siarki	mg/kg	—	10
Zawartość ołowiu	g/l	—	0,005

(1) Metody testów określone w normie EN 228:1999. Państwa członkowskie mogą przyjąć metodę analityczną określoną w normie zastępczej EN 228:1999 jeśli możliwe jest wykazanie, że metoda ta cechuje się co najmniej taką samą dokładnością i co najmniej takim samym stopniem precyzji co metoda analityczna, którą zastępuje.

(2) Wartości podane w specyfikacji są wartościami „rzeczywistymi”. Dla ustalenia ich wartości granicznych zastosowano warunki normy ISO 4259 „Produkty ropopochodne - Określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania”, dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera (R = odtwarzalność). Wyniki indywidualnych pomiarów interpretuje się na podstawie kryteriów określonych w normie ISO 4259 (opublikowanej w 1995 r.).

(3) Okres letni zaczyna się nie później niż dnia 1 maja i kończy nie wcześniej niż dnia 30 września. Dla państw członkowskich, w których występują arktyczne lub trudne warunki zimowe, okres letni zaczyna się nie później niż dnia 1 czerwca i kończy nie wcześniej niż dnia 31 sierpnia.

(4) Dla państw członkowskich, w których występują arktyczne lub trudne warunki zimowe, maksymalne ciśnienie pary nie przekracza 70,0 kPa. Jeżeli paliwo zawiera etanol, maksymalne ciśnienie pary w okresie letnim może przekroczyć 60kPa o wartość określoną w tabeli w załączniku VI.

(5) Inne monoalkohole i etery o końcowej temperaturze wrzenia nie wyższej niż temperatura wrzenia określona w normie EN 228:1999.”

## ZAŁĄCZNIK VI

### **DOZWOLONE PRZEKROCZENIE POZIOMU CIŚNIENIA PARY W BENZYNIE ZAWIERAJĄCEJ ETANOL**

Zawartość etanolu (% v/v)	Dozwolone przekroczenie poziomu ciśnienia pary (kPA)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Dozwolone przekroczenie poziomu ciśnienia pary dla pośrednich zawartości etanolu między wymienionymi wartościami jest określone poprzez liniową ekstrapolację zawartości etanolu bezpośrednio powyżej i poniżej wartości pośredniej.