

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 4.12.2008
KOM(2008) 812 wersja ostateczna

2008/0229 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie odzyskiwania oparów benzyny na etapie II podczas tankowania samochodów osobowych na stacjach paliw

{SEC(2008) 2937}

{SEC(2008) 2938}

(przedstawiona przez Komisję)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Kontekst ogólny

Niniejszy wniosek legislacyjny dotyczy odzyskiwania oparów benzyny emitowanych do atmosfery podczas tankowania samochodów osobowych na stacjach paliw (tzw. „odzyskiwanie oparów benzyny na etapie II”). Emisja zawartych w benzynie lotnych związków organicznych przyczynia się do lokalnych i regionalnych problemów związanych z jakością powietrza (benzen i ozon), których dotyczą istniejące wspólnotowe normy i cele w zakresie jakości powietrza. Ozon przygruntowy jest substancją zanieczyszczającą, która przekracza granice państw i stanowi trzeci najważniejszy gaz cieplarniany. Benzen jest znanym karcynogenem.

Wniosek został przygotowany w następstwie zobowiązań przyjętych przez kolegium:

- w strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza¹;
- we wniosku Komisji w sprawie zmiany dyrektywy 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych², którego celem jest ułatwienie szerszego wykorzystania biopaliw i bioetanolu, szczególnie przez złagodzenie wymagań dotyczących ciśnienia oparów benzyny. Komisja uznała, że może to doprowadzić do większej emisji lotnych związków organicznych i wskazała, że w celu zrównoważenia większej emisji zostanie zaproponowane odzyskiwanie oparów benzyny na etapie II;
- w oświadczeniu towarzyszącym nowej dyrektywie w sprawie jakości powietrza³, w którym Komisja uznała znaczenie ograniczenia zanieczyszczenia powietrza u źródła dla realizacji celów w zakresie jakości powietrza i w którym zaproponowano szereg nowych środków wspólnotowych ukierunkowanych na źródło zanieczyszczenia, w tym odzyskiwanie oparów benzyny na etapie II.

1.2. Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Dyrektywa 94/63/WE ma na celu odzyskiwanie oparów benzyny emitowanych do atmosfery przy składowaniu i dystrybucji benzyny między terminalami a stacjami paliw (tzw. „odzyskiwanie par benzyny na etapie I”). Opary benzyny, które ulatniają się podczas odbioru nowej dostawy na stacji paliw, powracają do samochodów-cystern lub ruchomych cystern, a następnie do terminala, gdzie mogą zostać przeznaczone do ponownej dystrybucji.

¹ COM(2005) 446 z 21 września 2005, sekcja 4.2.1.2, s. 9.

² COM(2007) 18 z 31 stycznia 2007, sekcja 3 ust. 4, s. 7-8.

³ Dyrektywa 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy, Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1-43.

1.3. Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Wniosek jest zgodny z polityką Wspólnoty dotyczącą jakości powietrza i z dążeniem do dalszych postępów na rzecz osiągnięcia poziomów jakości powietrza, które nie powodują znaczących skutków dla zdrowia i środowiska naturalnego, jak określono w szóstym wspólnotowym programie działań na rzecz środowiska. Wniosek jest również zgodny z trzema filarami strategii lizbońskiej, ponieważ sprzyja większemu popytowi na technologie odzyskiwania oparów na etapie II i ich rozwojowi.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI

2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

2.1.1. Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Ukierunkowane konsultacje z najważniejszymi zainteresowanymi stronami odbyły się w drodze bezpośredniego kontaktu. Objęły one między innymi stowarzyszenia przemysłu naftowego, producentów urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II, organizacje pozarządowe sektorów ochrony środowiska i transportu, niezależnych operatorów stacji paliw i organizacje motoryzacyjne. Ponadto w Internecie przeprowadzono konsultacje z ogółem społeczeństwa.

2.1.2. Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia

Odpowiedzi obejmowały kwestie dotyczące skutków oparów benzyny dla zdrowia, skuteczności urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II, zalet automatycznych urządzeń monitorujących i efektywności pod względem kosztów różnych opcji instalacji urządzeń na etapie II. Odpowiedzi te uwzględniono bezpośrednio w opracowaniu kluczowych elementów załączonego wniosku, szczególnie w odniesieniu do stacji paliw znajdujących się w budynkach mieszkalnych lub pod nimi, niższej wartości granicznej dotyczącej tych stacji paliw i automatycznego systemu monitorowania wydajności urządzeń w trakcie pracy.

Streszczenie pytań i odpowiedzi można znaleźć pod adresem: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

2.2. Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

2.2.1. Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wnioski

Wiedza specjalistyczna sektora przemysłu naftowego, producentów urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II i konsultantów, którzy opracowali szacunki kosztów i korzyści związanych z różnymi opcjami kontroli odzyskiwania oparów benzyny na etapie II.

2.2.2. Zastosowana metodyka

Do obliczenia całkowitych kosztów zastosowania kontroli odzyskiwania oparów benzyny na etapie II w czasie oraz ilości odzyskanych oparów wykorzystano dane statystyczne dotyczące liczby i wielkości stacji paliw połączone z szacunkowym

kosztem urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II. Koszty szkód spowodowanych emitowanymi oparami benzyny obliczono wykorzystując prostą funkcję średnich kosztów szkód opartą na skutkach związanych z ozonem przygruntowym. Skutków wywołanych benzenem nie określono ilościowo.

2.2.3. *Główne organizacje, z którymi przeprowadzono konsultacje*

Europejskie stowarzyszenia przemysłu naftowego, producenci urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II, organizacje pozarządowe z sektora środowiska/transportu, niezależni operatorzy stacji paliw i organizacje motoryzacyjne.

2.2.4. *Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii*

Zwrócono się osobno do dwóch konsultantów o przedstawienie Komisji opinii dotyczących kosztów i efektywności od względem kosztów różnych opcji odzyskiwania oparów benzyny na etapie II. Informacje te zostały streszczone w dwóch odrębnych sprawozdaniach – z 2005 i 2008 r. Drugie sprawozdanie oparte jest również na najnowszych informacjach dotyczących wdrażania odzyskiwania oparów benzyny na etapie II w państwach członkowskich.

2.2.5. *Sposoby udostępnienia opinii ekspertów*

Obydwa sprawozdania dostępne są na stronie internetowej Komisji: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

2.3. **Ocena skutków**

W ocenie skutków rozpatrzono koszty i korzyści związane z następującymi opcjami:

- (1) Niepodejmowanie żadnych działań.
- (2) Instalacja pokładowych systemów odzyskiwania oparów podczas tankowania (ang. *onboard refuelling vapour recovery*, ORVR) w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych.
- (3) Instalacja urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II:
 - (a) na wszystkich nowych i gruntownie przebudowanych stacjach paliw o sprzedaży przekraczającej 500 m³ benzyny rocznie;
 - (b) na wszystkich nowych i gruntownie przebudowanych stacjach paliw o sprzedaży przekraczającej 500 m³ benzyny rocznie oraz większych istniejących stacjach (tj. o sprzedaży przekraczającej 3 000 m³ rocznie);
 - (c) opcja b) i stacje paliw znajdujące się w budynkach mieszkalnych lub pod nimi;
 - (d) opcja c) z automatycznym systemem monitorowania wszystkich urządzeń do odzyskiwania oparów na etapie II, który ograniczałby

sprzedaż benzyny w przypadku nieprawidłowego funkcjonowania urządzeń.

Szczegółowa ocena tych opcji zawarta jest w ocenie skutków załączonej do niniejszego wniosku. Będzie ona dostępna pod adresem: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Krótki opis proponowanych działań

Wniosek wprowadzi obowiązek instalacji urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II (i) na wszystkich nowych i przebudowywanych stacjach o sprzedaży przekraczającej 500 m³ benzyny rocznie, (ii) wprowadzi wymóg wyposażenia w te urządzenia istniejących stacji o sprzedaży przekraczającej 3 000 m³ do 2020 r. oraz (iii) wprowadzi wymóg wyposażenia w urządzenia do kontroli odzyskiwania oparów benzyny na etapie II wszystkich nowych lub gruntownie przebudowanych stacji znajdujących się w budynkach mieszkalnych lub pod nimi, przy czym (iv) instalacja automatycznego monitorowania urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II nie będzie obowiązkowa, ale w przypadku posiadania takiej instalacji dozwolone będą dłuższe przerwy między kontrolami.

Oczywiste jest, że zobowiązanie większych istniejących stacji do zainstalowania urządzeń do kontroli odzyskiwania oparów benzyny na etapie II przed 2020 r. będzie wiązało się z dodatkowymi kosztami, ale spowoduje także znacznie większe zmniejszenie emisji, aczkolwiek efektywność pod względem kosztów będzie nieco niższa. W przypadku obu opcji koszty są jednak stosunkowo niewielkie – rzędu 20-30 mln EUR rocznie w 2020 r.

Chociaż niemożliwe jest bezpośrednie obliczenie kosztów związanych z instalacją urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II na wszystkich stacjach znajdujących się w budynkach mieszkalnych lub pod nimi, przykładowe obliczenia wskazują, że koszty zaplanowanego wyposażenia małej stacji paliw w te urządzenia będą zbliżone do średnich kosztów pozostałych rozpatrywanych opcji. Koszty niezaplanowanego wyposażenia są jednak znacznie wyższe i nie uzasadniają wprowadzenia określonego terminu. Można jednak oczekiwać, że w ciągu 10 lat od przyjęcia jakiegokolwiek nowej dyrektywy w sprawie odzyskiwania oparów benzyny na etapie II ponad dwie trzecie tych stacji zostanie planowo przebudowanych. Wniosek podkreśli również w najwyższym stopniu fakt, że stacje paliw znajdujące się w budynkach mieszkalnych lub pod nimi muszą bez względu na ich wielkość zainstalować urządzenia do odzyskiwania oparów benzyny na etapie I.

Chociaż automatyczny system monitorowania z pewnością gwarantowałby osiągnięcie w praktyce zamierzonych korzyści, istnieje niepewność związana z kosztami tych systemów i z dostępnością prostszych i tańszych systemów, które również mogą zapewnić osiągnięcie tych korzyści. Wniosek ten został poparty sprawozdaniem ENTEC, w którym ustalono, że obowiązkowe wprowadzenie automatycznego systemu monitorowania obniży efektywność pod względem

kosztów o 50%⁴. Należałoby wtedy jednak zmniejszyć wymagania w zakresie kontroli okresowych, co stanowiłoby oszczędność dla stacji, na których zainstalowano urządzenia monitorujące.

3.2. Podstawa prawna

Ze względu na charakter wniosku, który wyraźnie odnosi się do środowiska naturalnego, właściwą podstawą prawną jest art. 175 Traktatu.

3.3. Zasada pomocniczości

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie podlega wyłącznym kompetencjom Wspólnoty. Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z następujących względów:

- Ozon przygruntowy jest substancją zanieczyszczającą o charakterze transgranicznym powstającą w atmosferze w wyniku emisji prekursorów lotnych związków organicznych (np. oparów benzyny) i tlenków azotu. Emisja oparów benzyny w jednym kraju może powodować problemy związane z jakością powietrza w krajach sąsiednich. Ograniczenie ozonu przygruntowego wymaga więc spójnych działań wszystkich państw członkowskich.
- Art. 95 Traktatu jest podstawą prawną dyrektywy dotyczącej jakości benzyny i olejów napędowych sprzedawanych w UE, która stosuje się jednakowo na terenie całej UE. Komisja zaproponowała złagodzenie wymagań dotyczących ciśnienia oparów benzyny w celu propagowania większego wykorzystania bioetanolu. Może to jednak prowadzić do większej emisji lotnych związków organicznych, nawet w krajach, w których wprowadzono już kontrole odzyskiwania oparów benzyny na etapie II. W związku z potencjalnym wzrostem emisji lotnych związków wymagane jest działanie wspólnotowe.

3.4. Zasada proporcjonalności

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów w zakresie zapewnienia zmniejszenia emisji oparów benzyny podczas tankowania. Określono jedynie minimalne parametry techniczne, pozostawiając uznaniu państw członkowskich szczegółowy wybór technologii i środków.

3.5. Wybór instrumentów

Najwłaściwszym instrumentem jest wniosek dotyczący dyrektywy. Istnieje kilka technicznych sposobów praktycznego wdrażania odzyskiwania oparów benzyny na etapie II. Ponadto znaczna liczba państw członkowskich posiada już ustawodawstwo krajowe w zakresie odzyskiwania oparów benzyny na etapie II. Zmiana podejścia przyjętego przez te państwa członkowskie nie jest konieczna, chociaż może wystąpić potrzeba skorygowania wartości liczbowych dla jednego lub większej liczby parametrów technicznych. Dyrektywa jako taka maksymalnie zwiększyłaby swobodę państw członkowskich w decydowaniu o najlepszym sposobie wdrażania wniosku,

⁴ Tabela 6.24, sprawozdanie ENTEC przygotowane dla Komisji (maj 2005), s. 55.

pozostawiając im także możliwość wprowadzenia ściślejszej kontroli w przypadkach, gdy wymaga tego reakcja na problemy związane z jakością powietrza.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie odzyskiwania oparów benzyny na etapie II podczas tankowania samochodów osobowych na stacjach paliw**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175,

uwzględniając wniosek Komisji⁵,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁶,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁷,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁸,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzja 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r., ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego⁹, określiła konieczność zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza do poziomów, które zminimalizują szkodliwe skutki dla zdrowia ludzkiego i środowiska.
- (2) Dyrektywa 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy¹⁰ określa cele dotyczące jakości powietrza w odniesieniu do ozonu przygruntowego i benzenu, a dyrektywa 2001/81/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r.¹¹ określa krajowe poziomy emisji dla lotnych związków organicznych przyczyniających się do powstawania ozonu przygruntowego. Emisja lotnych związków organicznych, w tym oparów benzyny, w jednym państwie członkowskim przyczynia się do problemów związanych z jakością powietrza w innych państwach członkowskich.
- (3) Dyrektywa 94/63/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie kontroli emisji lotnych związków organicznych (LZO) wynikających ze

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁸ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁹ Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1.

¹⁰ Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

¹¹ Dz.U. L 309 z 27.11.2001, s. 22.

składowania paliwa i jego dystrybucji z terminali do stacji paliw¹² (odzyskiwanie oparów benzyny na etapie I) ma na celu odzyskiwanie oparów benzyny emitowanych przy składowaniu i dystrybucji benzyny między terminalami a stacjami paliw.

- (4) Opary benzyny emitowane są również podczas tankowania samochodów osobowych na stacjach paliw i powinny być odzyskiwane w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 94/63/WE.
- (5) Istniejące stacje paliw mogą wymagać dostosowania istniejącej infrastruktury i w celu zmniejszenia kosztów lepiej jest instalować urządzenia do odzyskiwania oparów podczas wykonywania gruntownej przebudowy tych stacji, natomiast większe istniejące stacje mają większe zdolności dostosowawcze i powinny one zainstalować urządzenia do odzyskiwania oparów benzyny wcześniej, biorąc pod uwagę, że stacje te w większym stopniu przyczyniają się do emisji. Nowe stacje paliw mogą wprowadzić urządzenia do odzyskiwania oparów benzyny na etapie projektowania i budowy stacji paliw, a więc mogą niezwłocznie zainstalować te urządzenia.
- (6) W celu osiągnięcia większych korzyści dla środowiska naturalnego oraz ułatwienia handlu urządzeniami do odzyskiwania oparów benzyny należy ustalić jednakowy minimalny poziom odzysku oparów benzyny.
- (7) W celu zapewnienia rzeczywistego zmniejszenia emisji w wyniku stosowania wszystkich zainstalowanych urządzeń do odzyskiwania oparów benzyny na etapie II należy przeprowadzać okresowe kontrole tych urządzeń.
- (8) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy oraz zapewnić ich wykonanie. Kary te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (9) Ze względu na transgraniczny charakter zanieczyszczenia powietrza cele działań, które mają być podjęte, aby zmniejszyć emisję opary benzyny do atmosfery, nie mogą zostać w dostatecznym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty. W związku z tym Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w wymienionym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia środki mające na celu zmniejszenie ilości oparów benzyny emitowanych do atmosfery podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw.

¹² Dz.U. L 365 z 31.12.1994, s. 24.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy:

1. „benzyna” oznacza benzynę określoną w art. 2 ust. 1 dyrektywy 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹³;
2. „opary benzyny” oznaczają wszelkie związki gazowe parujące z benzyny;
3. „stacja paliw” oznacza stację paliw określoną w art. 2 lit. f) dyrektywy 94/63/WE;
4. „istniejąca stacja paliw” oznacza stację paliw, którą zbudowano lub dla której indywidualną decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, pozwolenie na budowę lub zezwolenie na działalność wydano przed terminem określonym w art. 7 ust. 1 akapit drugi;
5. „nowa stacja paliw” oznacza stację paliw, którą zbudowano lub dla której indywidualną decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, pozwolenie na budowę lub zezwolenie na działalność wydano po terminie określonym w art. 7 ust. 1 akapit drugi;
6. „system odzyskiwania oparów benzyny na etapie II” oznacza urządzenie do odzyskiwania oparów benzyny ułatwiających się z baku paliwa pojazdu silnikowego podczas tankowania na stacji paliw, które przekazuje te opary do podziemnego zbiornika na stacji paliw lub do dystrybutora benzyny w celu sprzedaży;
7. „wydajność wychwytu węglowodoru” oznacza wyrażoną w procentach frakcję oparów benzyny wychwyconą przez system odzyskiwania oparów benzyny na etapie II w porównaniu z ilością oparów benzyny, które w przypadku braku tego systemu zostałyby wyemitowane do atmosfery;
8. „stosunek oparów benzyny” oznacza stosunek objętości oparów benzyny w ciśnieniu atmosferycznym przechodzących przez system odzyskiwania oparów benzyny na etapie II do objętości wydanej benzyny;
9. „sprzedaż” oznacza całkowitą roczną ilość benzyny wyładowanej z ruchomych cystern na stacji paliw.

Artykuł 3

Stacje paliw

1. Państwa członkowskie zapewniają wyposażenie każdej nowej stacji paliw w system odzyskiwania oparów benzyny na etapie II, jeżeli jej rzeczywista lub planowana sprzedaż przekracza 500 m³ rocznie. Wszystkie nowe stacje paliw zlokalizowane w dzielnicach stale zamieszkałych lub strefach pracy wyposażane są jednak w system

¹³ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

odzyskiwania oparów benzyny na etapie II bez względu na ich rzeczywistą lub planowaną sprzedaż.

2. W przypadku wszystkich istniejących stacji paliw o sprzedaży przekraczającej 500 m³ rocznie, które poddawane są gruntownej przebudowie, państwa członkowskie zapewniają wyposażenie ich podczas przebudowy w system odzyskiwania oparów benzyny na etapie II.
3. Państwa członkowskie zapewniają wyposażenie w system odzyskiwania oparów benzyny na etapie II istniejących stacji paliw o sprzedaży przekraczającej 3 000 m³ rocznie nie później niż do dnia 31 grudnia 2020 r.

Artykuł 4

Minimalny dozwolony poziom odzysku oparów benzyny

1. Państwa członkowskie zapewniają wydajność wychwytu węgłowodoru w systemie odzyskiwania oparów benzyny na etapie II na poziomie równym lub większym niż 85%.
2. W przypadku systemów odzyskiwania oparów benzyny na etapie II, w których odzyskane opary benzyny przekazywane są do podziemnego zbiornika na stacji paliw, stosunek oparów benzyny jest równy lub większy niż 0,95, ale równy lub mniejszy niż 1,05.

Artykuł 5

Okresowa kontrola oraz zgodność

1. Państwa członkowskie zapewniają badanie wydajności wychwytu węgłowodoru co najmniej raz na rok.
2. W przypadku zainstalowania automatycznego systemu monitorowania, państwa członkowskie zapewniają badanie wydajności wychwytu węgłowodoru co najmniej raz na trzy lata. Automatyczny system monitorowania automatycznie wykrywa usterki w prawidłowym funkcjonowaniu systemu odzyskiwania oparów benzyny na etapie II oraz samego systemu monitorowania, sygnalizuje usterki operatorowi stacji paliw i automatycznie zatrzymuje przepływ benzyny z wadliwego dystrybutora, jeśli usterka nie zostanie naprawiona w ciągu 7 dni.

Artykuł 6

Kary

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej w terminie określonym w art. 7 ust. 1 akapit pierwszy

oraz powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących tych przepisów.

Artykuł 7

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i opublikują, najpóźniej do dnia [30 czerwca 2012 r.] przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie prześlą Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Państwa członkowskie zaczną stosować te przepisy od dnia [1 lipca 2012 r.]

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie prześlą Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego dotyczących dziedziny objętej niniejszą dyrektywą..

Artykuł 8

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 9

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...]

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]