

31998L0070

28.12.1998

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 350/58

**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**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 100a,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189b Traktatu <sup>(3)</sup>, z uwzględnieniem wspólnego tekstu zatwierdzonego dnia 29 czerwca 1998 r. przez Komitet Pojedynczy,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Różnice w przepisach ustawowych lub administracyjnych, przyjmowanych przez Państwa Członkowskie w zakresie specyfikacji paliw klasycznych i paliw zastępczych wykorzystywanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym i silniki z zapłonem samoczynnym, tworzą bariery dla handlu we Wspólnocie i mogą w ten sposób bezpośrednio wpływać na ustanowienie i funkcjonowanie rynku wewnętrznego a także na międzynarodową konkurencyjność europejskich przemysłu samochodowego i rafinacyjnego; dlatego wydaje się konieczne, zgodnie z przepisami art. 3b Traktatu, zbliżenie przepisów ustawowych w tej dziedzinie.

(2) Artykuł 100a ust. 3 Traktatu przewiduje, że wnioski Komisji, które mają na celu ustanowienie i funkcjonowanie rynku wewnętrznego i dotyczą, między innymi, zdrowia i ochrony środowiska, przyjmują za podstawę wysoki poziom ochrony.

(3) Pierwotne substancje zanieczyszczające powietrze, takie jak tlenki azotu, węglowodory niespalone, cząstki stałe, tlenek węgla, benzeny oraz inne toksyczne emisje spalin, które przyczyniają się do tworzenia wtórnych substancji zanieczyszczających, takich jak ozon, wydzielane są w znacznej ilości w spalinach i wylotach wydobywających się z pojazdów silnikowych i stanowią w ten sposób bezpośrednio i pośrednio znaczne zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i środowiska.

(4) Bez względu na rosnące obostrzenia związane z dopuszczalnymi wartościami emisji z pojazdów ustanowionymi w dyrektywie Rady 70/220/EWG <sup>(4)</sup> i dyrektywie Rady 88/77/EWG <sup>(5)</sup>, w celu uzyskania zadowalającej jakości powietrza atmosferycznego konieczne są dodatkowe środki do zmniejszenia zanieczyszczenia atmosferycznego powodowanego przez pojazdy i inne źródła.

(5) Artykuł 4 dyrektywy 94/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(6)</sup> wprowadził nowe podejście do polityki zmniejszania emisji, która będzie obowiązywać w roku 2000 i później, oraz nałożył na Komisję obowiązek zbadania, między innymi, w jakiej mierze polepszenie jakości benzyny, oleju napędowego i innych paliw mogłoby się przyczynić do obniżenia zanieczyszczenia powietrza.

(6) W uzupełnieniu do pierwszego etapu specyfikacji paliw, rozpoczynającego się w roku 2000, należy ustanowić przepis dotyczący drugiego etapu, który wejdzie w życie w roku 2005 i aby pozwolić przemysłowi dokonanie niezbędnych inwestycji w celu dostosowania swoich planów produkcyjnych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 77 z 11.3.1997, str. 1 oraz Dz.U. C 209 z 10.7.1997, str. 25.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 206 z 7.7.1997, str. 113.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 kwietnia 1997 r. (Dz.U. C 132 z 28.4.1997, str. 170), wspólne stanowisko Rady z dnia 7 października 1997 r. (Dz.U. C 351 z 19.11.1997, str. 1) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 18 lutego 1998 r. (Dz.U. C 80 z 16.3.1998, str. 92). Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 15 września 1998 r. (Dz.U. C 313 z 12.10.1998). Decyzja Rady z dnia 17 września 1998 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1).

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 96/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 40 z 17.2.1996, str. 1).

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 100 z 19.4.1994, str. 42.

- (7) Benzyna i olej napędowy spełniające wymagania określone w załącznikach I, II, III i IV są już dostępne na rynku Wspólnoty Europejskiej.
- (8) Europejski program „auto/oil”, którego zarys zawiera komunikat Komisji w sprawie przyszłej strategii kontroli emisji atmosferycznych pochodzących z transportu drogowego, dostarcza podstaw naukowych, technicznych i ekonomicznych pozwalających na wprowadzenie na poziomie wspólnotowym nowych specyfikacji środowiskowych dla benzyny i olejów napędowych.
- (9) Wprowadzenie specyfikacji środowiskowych dla benzyny i olejów napędowych stanowi ważny element, efektywnego pod względem kosztów, pakietu środków o zasięgu ogólnoeuropejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym, które należy wprowadzić w życie, uwzględniając koszty i korzyści płynące z każdego działania.
- (10) Wdrożenie kombinacji środków o zasięgu ogólnoeuropejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym mających na celu ograniczenie emisji z pojazdów stanowi część ogólnej strategii Komisji dotyczącej ograniczenia w sposób zrównoważony i spełniający kryteria kosztów i korzyści emisji do powietrza pochodzących ze źródeł ruchomych i stacjonarnych.
- (11) Konieczne jest w krótkim terminie osiągnięcie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów, w szczególności na obszarach miejskich, włącznie z zanieczyszczeniami pierwotnymi, takimi jak węglowodory niespalone i tlenek węgla, zanieczyszczeniami wtórnymi, takimi jak ozon, emisjami toksycznymi, takimi jak emisja benzenu i pyłów; zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów na obszarach miejskich może być niezwłocznie osiągnięte w przypadku pojazdów silnikowych poprzez zmianę składu paliwa.
- (12) Włączenie tlenu i znaczne ograniczenie substancji aromatycznych, olefinów, benzenu i siarki może pozwolić na uzyskanie paliwa lepszej jakości z punktu widzenia jakości powietrza.
- (13) Przepisy dyrektywy Rady 92/81/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie harmonizacji struktury podatków akcyzowych od olejów mineralnych<sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 8 ust. 4, zniechęcają i mogą powstrzymać Państwa Członkowskie od różnicowania podatku akcyzowego nakładanego w celu polepszenia jakości paliw, wykraczających poza specyfikacje wspólnotowe.
- (14) Skorzystanie przez Państwa Członkowskie ze zróżnicowania podatków akcyzowych może zachęcić do wprowadzania ulepszonych paliw, w zależności od krajowych priorytetów, możliwości i wymagań.
- (15) Komisja przesłała propozycję dyrektywy dotyczącej produktów energetycznych; propozycja ta ma, między innymi, pozwolić Państwom Członkowskim na bardziej aktywne wykorzystanie zachęt fiskalnych poprzez zróżnicowane podatki akcyzowe w celu ułatwienia wprowadzenia ulepszonych paliw.
- (16) Ogólnie, brakuje specyfikacji paliw zmierzających do ograniczenia emisji spalin i wyziewów.
- (17) Zanieczyszczenie powietrza łożem pochodzącym ze spalania benzyny łożowej stanowi ryzyko dla zdrowia ludzkiego i środowiska; fakt, że przed rokiem 2000 praktycznie wszystkie pojazdy drogowe napędzane benzyną będą mogły jeździć, wykorzystując benzynę bezołowiową, stanowi istotny postęp i dlatego właściwe jest ograniczenie obrotu benzyną łożową.
- (18) Konieczność ograniczenia emisji z pojazdów oraz istnienie niezbędnych technologii rafinacji uzasadniają ustalenie środowiskowej specyfikacji paliw w celu wprowadzenia na rynek benzyny bezołowiowej i oleju napędowego.
- (19) Wydaje się właściwe zapewnienie dostępności dwóch typów olejów napędowych i benzyny, z których jeden byłby lepszej jakości olejem napędowym, a drugi lepszej jakości benzyną; jest właściwe, aby wspomniany olej napędowy lub benzyna lepszej jakości zastąpiły na rynku oleje napędowe lub benzynę gorszej jakości najpóźniej do 2005 r.; jednakże należy ustanowić właściwy przepis, który umożliwi odroczenie tego zastąpienia, jeśli zastosowanie w Państwie Członkowskim daty 2005 r. sprawiłoby duże trudności dla przemysłu w tym państwie w związku z koniecznością dostosowania jego możliwości produkcji.
- (20) W celu ochrony zdrowia ludzkiego i/lub środowiska, w szczególnych aglomeracjach lub szczególnych obszarach wrażliwych ekologicznie, mających szczególne problemy z jakością powietrza, należy zezwolić Państwom

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 316 z 31.10.1992, str. 12. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/74/WE (Dz.U. L 365 z 31.12.1994, str. 46).

Członkowskim, z zastrzeżeniem procedury określonej przez niniejszą dyrektywę, na wprowadzenie wymogu, aby paliwa spalinowe mogły być wprowadzone do obrotu tylko wtedy, gdy spełniają specyfikacje środowiskowe bardziej surowe niż specyfikacje ustalone w niniejszej dyrektywie; procedura ta stanowi odstępstwo od procedury informowania ustanowionej dyrektywą 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych <sup>(1)</sup>.

(21) Państwa Członkowskie powinny wprowadzić systemy monitorowania w celu zapewnienia zgodności z normami jakości paliw wymaganymi niniejszą dyrektywą; takie systemy monitorowania powinny opierać się na wspólnych procedurach pobierania próbek i przeprowadzania badań, a informacje dotyczące jakości paliw zebrane przez Państwa Członkowskie powinny być przekazywane Komisji przy użyciu wspólnego formularza.

(22) Na podstawie wszechstronnej oceny Komisja ma przedłożyć propozycję uzupełniającą obowiązkowe specyfikacje dla benzyny i olejów napędowych, określonych w załącznikach III i IV, stosowanych od dnia 1 stycznia 2005 r.; propozycja ta może również określać, kiedy właściwe, specyfikacje środowiskowe dla innych typów paliw, takich jak gaz płynny, gaz ziemny i biopaliwa; istnieją środki transportu publicznego (autobusy, taksówki, pojazdy użytkowe itd.), które są odpowiedzialne za dużą część zanieczyszczeń w miastach i które korzystałyby z oddzielnych specyfikacji.

(23) Może być pożądanym dalszy rozwój metod porównawczych stosowanych do pomiaru specyfikacji wymienionych w niniejszej dyrektywie, w świetle postępu naukowego i technicznego; w tym celu należy ustanowić przepisy pozwalające na dostosowanie załączników do niniejszej dyrektywy do postępu technicznego.

(24) Dyrektywa Rady 85/210/EWG z dnia 20 marca 1985 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących zawartości ołowiu w benzynie <sup>(2)</sup>, dyrektywa Rady 85/536/EWG z dnia 5 grudnia 1985 r. dotycząca oszczędzania ropy naftowej poprzez stosowanie składników paliw zastępczych w benzynie <sup>(3)</sup> i art. 1 ust. 1 lit. b) i art. 2 ust. 1 dyrektywy Rady 93/12/EWG z dnia 23 marca

1993 r. dotyczącej zawartości siarki w niektórych paliwach płynnych <sup>(4)</sup>, powinny stosownie być uchylone.

(25) Środki przejściowe dla Austrii, określone w art. 69 Aktu Przystąpienia z 1994 r., zawierają art. 7 dyrektywy 85/210/EWG; ze szczególnych powodów związanych z ochroną środowiska stosowanie tego środka przejściowego powinno zostać przedłużone do dnia 1 stycznia 2000 r.

(26) Umowa *modus vivendi* między Parlamentem Europejskim, Radą a Komisją w sprawie środków wykonawczych do aktów przyjętych zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189b Traktatu <sup>(5)</sup> została zawarta dnia 20 grudnia 1994 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

**Zakres**

Niniejsza dyrektywa ustala specyfikacje techniczne z powodów związanych ze zdrowiem i środowiskiem, mające zastosowanie do paliw przeznaczonych do użytku w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym i silniki z zapłonem samoczynnym.

Artykuł 2

**Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy:

1) „benzyna” oznacza mineralne oleje lotne przeznaczone do działania przymusowych silników z zapłonem iskrowym wewnętrznego spalania, używane do napędzania pojazdów i objęte kodami CN 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 oraz 2710 00 36;

2) „oleje napędowe” oznacza oleje napędowe objęte kodami CN 2710 00 66 i stosowane do samo napędzania pojazdów, określonych w dyrektywie 70/220/EWG oraz dyrektywie 88/77/EWG.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/48/WE (Dz.U. L 217 z 5.8.1998, str. 18).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 96 z 3.4.1985, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 334 z 12.12.1985, str. 20. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 87/441/EWG (Dz.U. L 238 z 21.8.1987, str. 40).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 74 z 27.3.1993, str. 81.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 102 z 4.4.1996, str. 1.

W odniesieniu do olejów napędowych przeznaczonych do silników maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach i ciągników rolniczych Państwa Członkowskie mogą wymagać tej samej zawartości siarki, jaką określono w niniejszej dyrektywie dla olejów napędowych lub tej samej zawartości siarki dla olejów napędowych w dyrektywie 93/12/EWG.

### Artykuł 3

#### Benzyna

1. Najpóźniej w dniu 1 stycznia 2000 r. Państwa Członkowskie zabraniają na swoim terytorium obrotu benzyną z zawartością ołowiu.

2. a) Państwa Członkowskie zapewniają, że nie później niż do dnia 1 stycznia 2000 r. benzyna bezołowiowa może być wprowadzona do obrotu na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli będzie ona zgodna ze specyfikacjami środowiskowymi określonymi w załączniku I.

b) Bez uszczerbku dla przepisów lit. a) Państwa Członkowskie zezwalają z dniem 1 stycznia 2000 r. na obrót na swoim terytorium benzyną bezołowiową zgodną ze specyfikacjami określonymi w załączniku III.

c) Państwa Członkowskie zapewniają również, że nie później niż do dnia 1 stycznia 2005 r. benzyna bezołowiowa będzie mogła być wprowadzona do obrotu na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli będzie zgodna ze specyfikacjami w zakresie ochrony środowiska naturalnego określonymi w załączniku III.

3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 Państwo Członkowskie może otrzymać pozwolenie, po przedłożeniu Komisji wniosku nie później niż do dnia 31 sierpnia 1999 r., na dalszy obrót benzyną z zawartością ołowiu nie dłuższą niż do dnia 1 stycznia 2005 r., jeśli może ono wykazać, że wprowadzenie zakazu spowodowałoby poważne problemy społeczno-gospodarcze lub nie miałyby ogólnych skutków korzystnych dla środowiska lub zdrowia, biorąc pod uwagę, między innymi, sytuację klimatyczną w tym Państwie Członkowskim.

Zawartość ołowiu w benzynie ołowiowej nie przekracza 0,15 g/l, a zawartość benzenu jest zgodna ze specyfikacjami w załączniku I. Inne wartości zawarte w specyfikacjach mogą, w porównaniu z obecną sytuacją, pozostać niezmienione.

4. Nie naruszając przepisów ust. 2, Państwo Członkowskie może zostać upoważnione, po przedłożeniu Komisji wniosku najpóźniej do dnia 31 sierpnia 1999 r., aby dalej zezwalać na swoim terytorium, nie dłuższą niż do dnia 1 stycznia 2003 r., na obrót benzyną bezołowiową z zawartością siarki niezgodną ze specyfikacjami w załączniku I dotyczącymi zawartości siarki, ale nieprzekraczającą aktualnej zawartości, jeśli wykáže, że jego przemysł miałby poważne trudności z niezbędnym przystosowaniem

swoich środków produkcji w terminie między dniem przyjęcia niniejszej dyrektywy a dniem 1 stycznia 2000 r.

5. Nie naruszając przepisów ust. 2, Państwo Członkowskie może zostać upoważnione, po przedłożeniu Komisji wniosku, nie później niż do dnia 31 sierpnia 2003 r., aby dalej zezwalać na swoim terytorium, nie dłuższą niż do dnia 1 stycznia 2007 r., na obrót benzyną bezołowiową o zawartości siarki niezgodnej z załącznikiem III, ale zgodnej z załącznikiem I, jeśli wykáže, że jego przemysł miałby poważne trudności z niezbędnym przystosowaniem swoich środków produkcji w terminie między dniem przyjęcia niniejszej dyrektywy a dniem 1 stycznia 2005 r.

6. Komisja może zezwolić na odstępstwa, określone w ust. 3, 4 i 5, zgodnie z Traktatem.

Komisja notyfikuje swoją decyzję Państwom Członkowskim i informuje o niej Parlament Europejski i Radę.

7. Nie naruszając przepisów ust. 1, Państwa Członkowskie mogą nadal zezwalać na obrót niewielkimi ilościami benzyny ołowiowej odpowiadającej specyfikacjom, wymienionym w ust. 3 akapit drugi, w wysokości maksymalnej 0,5 % całej sprzedaży, przeznaczanej do użytku w starych pojazdach określonego rodzaju i do rozprowadzania przez grupy szczególnego interesu.

### Artykuł 4

#### Olej napędowy

1. a) Państwa Członkowskie zapewniają, że nie później niż do dnia 1 stycznia 2000 r. olej napędowy może być wprowadzany do obrotu na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli jest zgodny ze specyfikacjami środowiskowymi określonymi w załączniku II.

b) Bez uszczerbku dla przepisów lit. a) z dniem 1 stycznia 2000 r. Państwa Członkowskie zezwalają na swoim terytorium na obrót olejem napędowym zgodnym ze specyfikacjami określonymi w załączniku IV.

c) Państwa Członkowskie zapewniają również, że nie później niż do dnia 1 stycznia 2005 r. olej napędowy może być wprowadzany do obrotu na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli jest zgodny ze specyfikacjami środowiskowymi określonymi w załączniku IV.

2. Nie naruszając przepisów ust. 1, Państwo Członkowskie może zostać upoważnione, po przedłożeniu Komisji wniosku, nie później niż do dnia 31 sierpnia 1999 r., aby dalej zezwalać na swoim terytorium, nie dłuższą niż do dnia 1 stycznia 2003 r., na obrót olejem napędowym o zawartości siarki niezgodnej ze specyfikacjami w załączniku II dotyczącymi zawartości siarki, ale nieprzekraczającą aktualnej zawartości, jeśli wykáže, że jego przemysł miałby poważne trudności z niezbędnym przystosowaniem swoich środków produkcji w terminie między dniem przyjęcia niniejszej dyrektywy a dniem 1 stycznia 2000 r.

3. Nie naruszając przepisów ust. 1, Państwo Członkowskie może zostać upoważnione, po przedłożeniu Komisji wniosku, nie później niż do dnia 31 sierpnia 2003 r., aby dalej zezwalać na swoim terytorium, nie dłużej niż do dnia 1 stycznia 2007 r., na obrót olejem napędowym o zawartości siarki niezgodnej z załącznikiem IV, ale zgodnej z załącznikiem II, jeśli wykaże, że jego przemysł miałby poważne trudności z niezbędnym przystosowaniem swoich możliwości produkcji w terminie między dniem przyjęcia niniejszej dyrektywy a dniem 1 stycznia 2005 r.

4. Komisja może zezwolić na odstępstwa, określone w ust. 2 i 3, zgodnie z Traktatem.

Komisja notyfikuje swoją decyzję Państwom Członkowskim i informuje o niej Radę i Parlament Europejski.

#### Artykuł 5

### **Swobodny obrót**

Żadne Państwo Członkowskie nie może zabraniać, ograniczać lub utrudniać wprowadzania do obrotu paliw zgodnych z wymogami niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 6

### **Obrót paliwami mającymi bardziej surowe specyfikacje środowiskowe**

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 3—5, Państwa Członkowskie mogą wymagać, żeby na określonych obszarach paliwa mogły być wprowadzone do obrotu tylko wtedy, jeżeli są zgodne z bardziej surowymi specyfikacjami środowiskowymi niż specyfikacje przewidziane w niniejszej dyrektywie dla całości lub części taboru samochodowego, w celu ochrony w Państwie Członkowskim zdrowia ludności w określonej aglomeracji lub środowiska w określonej strefie ekologicznie wrażliwej, jeżeli zanieczyszczenie powietrza stanowi poważny i groźny problem dla zdrowia ludzkiego i środowiska lub jeśli obawy, że może stanowić ono taki problem są uzasadnione.

2. Państwo Członkowskie, które chce skorzystać z odstępstwa przewidzianego w ust. 1, z wyprzedzeniem przedkłada Komisji uzasadniony wniosek. Uzasadnienie zawiera dowody na to, że odstępstwo nie narusza zasady proporcjonalności i że nie zakłóca ono swobodnego przepływu osób i towarów.

3. Zaangażowane Państwo Członkowskie dostarcza Komisji danych dotyczących jakości powietrza dla danego obszaru, jak

również przewidywanych skutków proponowanych środków dla jakości otaczającego powietrza.

4. Komisja bezzwłocznie przekazuje te informacje innym Państwom Członkowskim.

5. Państwa Członkowskie mogą zgłaszać swoje uwagi w sprawie wniosku i jego uzasadnienia w terminie dwóch miesięcy od dnia dostarczenia informacji przez Komisję.

6. Komisja podejmuje decyzję na wniosek Państw Członkowskich, w terminie trzech miesięcy od dnia zgłoszenia uwag przez Państwa Członkowskie. Komisja uwzględni uwagi Państw Członkowskich; notyfikuje im swoją decyzję i równocześnie poinformuje o niej Parlament Europejski i Radę.

7. Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w ciągu miesiąca od notyfikacji lub, w przypadku braku decyzji, przekazać sprawę Radzie w ciągu miesiąca po upływie terminu określonego w ust. 6.

8. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w terminie dwóch miesięcy od skierowania do niej sprawy.

#### Artykuł 7

### **Zmiana zaopatrzenia w ropę naftową**

Jeżeli, na skutek wyjątkowych wydarzeń, nagle zmiana w zaopatrzeniu w ropę naftową lub produkty ropopochodne utrudnia przestrzeganie wymogów specyfikacji paliw z art. 3 i 4 przez rafinerie w Państwie Członkowskim, to powiadamia ono o tym Komisję. Komisja, po powiadomieniu innych Państw Członkowskich, może zezwolić na wyższe wartości dopuszczalne w tym Państwie Członkowskim dla jednego lub więcej składników tego paliwa, w terminie nieprzekraczającym sześciu miesięcy.

Komisja notyfikuje swoją decyzję Państwom Członkowskim i informuje o niej Parlament Europejski i Radę.

Państwa Członkowskie mogą odwołać się od decyzji Komisji do Rady w ciągu miesiąca od notyfikacji.

Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w ciągu jednego miesiąca od skierowania do niej sprawy.

#### Artykuł 8

### **Monitorowanie zgodności i sporządzanie sprawozdań**

1. Państwa Członkowskie monitorują zgodność z wymogami określonymi w art. 3 i 4 na podstawie metod analitycznych wymienionych w załącznikach I i II.

2. Komisja wspiera rozwój jednolitego systemu monitorowania jakości paliw. Do celów rozwoju tego systemu może zwrócić się o pomoc do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego.

3. Komisja ustanawia, nie później niż do dnia 30 czerwca 2000 r., wspólny formularz do przedstawiania podsumowania danych krajowych dotyczących jakości paliwa.

4. Każdego roku przed dniem 30 czerwca, a po raz pierwszy przed dniem 30 czerwca 2002 r., Państwa Członkowskie przedkładają Komisji podsumowania za poprzedni rok kalendarzowy.

#### Artykuł 9

### Proces przeglądu

1. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie okresowo, a po raz pierwszy w terminie 12 miesięcy od dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy, ale w żadnym wypadku nie później niż w dniu 31 grudnia 1999 r., oraz w świetle oceny przeprowadzonej zgodnie z wymogami art. 3 dyrektywy 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG<sup>(1)</sup>, propozycję przeglądu niniejszej dyrektywy stanowiącej integralną część strategii ustanowionej w celu wywołania skutków mających na celu spełnienie wymagań dotyczących norm jakości powietrza na obszarze Wspólnoty i osiągnięcia związanych z tym celów.

2. Propozycja ta zawiera specyfikacje środowiskowe uzupełniające obowiązujące specyfikacje określone w załączniku III dla benzyny i załączniku IV dla olejów napędowych na podstawie, między innymi, uzyskanej wiedzy dotyczącej wymagań w sprawie zmniejszenia emisji związanych z jakością powietrza, skutecznego funkcjonowania nowych technologii zapobiegających zanieczyszczeniom oraz rozwoju sytuacji na międzynarodowych rynkach paliw.

3. W uzupełnieniu do przepisów ust. 1 i 2 Komisja może, między innymi, przedstawić:

— propozycje uwzględniające szczególną sytuację transportu publicznego i konieczność zaproponowania poziomów specyfikacji dla specjalnych paliw, z których korzysta,

— propozycje ustalające poziomy specyfikacji mających zastosowanie do gazu płynnego, gazu ziemnego i biopaliw.

#### Artykuł 10

### Procedura dostosowywania do postępu technicznego

Wszelkie zmiany konieczne dla dostosowania metod wykonywania pomiarów ustanowionych w prawej sekcji („badania”) załączników I–IV niniejszej dyrektywy, w sposób uwzględniający postęp techniczny, przyjmowane są przez Komisję wspieraną przez Komitet ustanowiony, zgodnie z art. 12 dyrektywy 96/62/WE<sup>(2)</sup> i procedurą ustanowioną w art. 11 niniejszej dyrektywy.

Dostosowanie to nie może za sobą pociągnąć żadnej bezpośredniej lub pośredniej zmiany wartości dopuszczalnych ustanowionych w niniejszej dyrektywie ani żadnej zmiany w datach ich stosowania.

#### Artykuł 11

### Procedura komitetu

1. Przedstawiciel Komisji przedkłada komitetowi, określone w art. 10, projekt środków, które należy podjąć. Komitet wydaje swoją opinię o tym projekcie w terminie, który przewodniczący może wyznaczyć w zależności od pilności sprawy. Opinia wydana jest większością ustanowioną w art. 148 ust. 2 Traktatu dla decyzji, które Rada przyjmuje na wniosek Komisji. Głosy przedstawicieli Państw Członkowskich w komitecie ważone są w sposób określony w tym artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

2. Komisja przyjmuje przewidziane środki, jeżeli są one zgodne z opinią komitetu.

Jeżeli przewidziane środki nie są zgodne z opinią komitetu lub w przypadku braku opinii, Komisja bezzwłocznie przedkłada Radzie wniosek dotyczący środków, które należy podjąć. Rada stanowi większością kwalifikowaną.

Jeżeli, po upływie trzech miesięcy od dnia odwołania się do Rady, Rada nie stanowi, proponowane środki zostają przyjęte przez Komisję.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 296 z 21.11.1996, str. 55.

## Artykuł 12

**Uchylenie i zmiana dyrektyw dotyczących jakości paliwowej benzyny i olejów napędowych**

1. Z dniem 1 stycznia 2000 r. dyrektywy 85/210/EWG, 85/536/EWG i 87/441/EWG tracą moc.
2. Dyrektywa 93/12/EWG zostaje zmieniona przez skreślenie art. 1 ust. 1 lit. b) i art. 2 ust. 1 z dniem 1 stycznia 2000 r.

## Artykuł 13

**Transpozycja do ustawodawstwa krajowego**

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy nie później niż do dnia 1 lipca 1999 r. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Państwa Członkowskie stosują te środki od dnia 1 stycznia 2000 r.

Środki 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 teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

## Artykuł 14

**Austria**

Artykuł 7 dyrektywy 85/210/EWG dotyczący zawartości benzenu w benzynie określonej w art. 4 tej dyrektywy nie ma zastosowania do Austrii do dnia 1 stycznia 2000 r.

## Artykuł 15

**Wejście w życie dyrektywy**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

## Artykuł 16

**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 13 października 1998 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

J.M. GIL-ROBLES

Przewodniczący

W imieniu Rady

C. EINEM

Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

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

Typ: Benzyna

Parametr	Jednostka	Limity <sup>(1)</sup>		Badanie	
		Minimalne	Maksymalne	Metoda	Data opublikowania
Liczba oktanowa badania		95	—	EN 25164	1993 r.
Liczba oktanowa silnika		85	—	EN 25 163	1993 r.
Ciśnienie pary wg Reida, okres letni <sup>(2)</sup>	kPa	—	60,0	EN 12	1993 r.
Destylacja:					
zamieniana w parę przy 100°C	% v/v	46,0	—	EN-ISO 3405	1988 r.
zamieniana w parę przy 150°C		75,0	—		
Analiza węglowodorów:					
— olefinowych	% v/v	—	18,0 <sup>(3)</sup>	ASTM D1319	1995 r.
— aromatycznych		—	42,0	ASTM D1319	1995 r.
— benzenu		—	1,0	pr-EN 12177	1995 r. <sup>(*)</sup>
Zawartość tlenu	% m/m	—	2,7	EN 1601	1996 r.
Związki tlenowe:					
— Metanol, muszą być dodane czynniki stabilizujące	% v/v	—	3	EN 1601	1996 r.
— Alkohol etylowy mogą być konieczne czynniki stabilizujące	% v/v	—	5	EN 1601	1996 r.
— Alkohol izopropylowy	% v/v	—	10	EN 1601	1996 r.
— Alkohol butylowy trzeciorzędowy	% v/v	—	7	EN 1601	1996 r.
— Alkohol izobutyłowy	% v/v	—	10	EN 1601	1996 r.
— Etery zawierające 5 lub więcej atomów węgla na cząsteczkę	% v/v	—	15	EN 1601	1996 r.
Inne związki tlenowe <sup>(4)</sup>	% v/v	—	10	EN 1601	1996 r.
Zawartość siarki	mg/kg	—	150	pr-EN-ISO/DIS 14 596	1996 r. <sup>(*)</sup>
Zawartość ołowiu	g/l	—	0,005	EN 237	1996 r.

<sup>(\*)</sup> Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie.

<sup>(1)</sup> Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych 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 2 R powyżej 0 (R = odtwarzalność). Wyniki indywidualnych pomiarów są interpretowane na podstawie kryteriów określonych w normie ISO 4259 (opublikowanej w 1995 r.).

<sup>(2)</sup> Okres letni rozpoczyna się nie później niż dnia 1 maja i nie kończy się przed dniem 30 września. Dla Państw Członkowskich o warunkach arktycznych okres letni rozpoczyna się nie później niż dnia 1 czerwca i nie kończy się przed dniem 31 sierpnia oraz ciśnienie pary według Reida jest ograniczone do 70 kPa.

<sup>(3)</sup> Z wyjątkiem benzyny bezołowiowej (minimalna liczba oktanowa silnika (MON) 81 i minimalna liczba oktanowa badania (RON) 91), dla której najwyższa zawartość olefiny wynosi 21 % v/v. Wartości te nie stanowią przeszkody dla wprowadzeniu na rynek Państwa Członkowskiego innej benzyny bezołowiowej z liczbą oktanową niższą od wymienionych w niniejszym załączniku.

<sup>(4)</sup> Inne monoalkohole, których destylacyjna temperatura końca wrzenia nie przekracza destylacyjnej temperatury końca wrzenia ustalonej przez specyfikację krajowe lub w przypadku ich braku, przemysłowe dla paliw silnikowych.



## ZAŁĄCZNIK II

## SPECYFIKACJE ŚRODOWISKOWE DLA PALIW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA RYNKU, PRZENACZONYCH DO POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM

Typ: Olej napędowy

Parametr	Jednostka	Limity <sup>(1)</sup>		Badanie	
		Minimalne	Maksymalne	Metoda	Data opublikowania
Liczba cetanowa		51,0	—	EN-ISO 5165	1992 r.
Gęstość przy 15°C	kg/m <sup>3</sup>	—	845	EN-ISO 3675	1995 r.
Destylacja: punkt wrzenia 95 %	°C	—	360	EN-ISO 3405	1998 r.
Wielopierście-niowe węglowodory aromatyczne	% m/m	—	11	IP 391	1995 r.
Zawartość siarki	mg/kg	—	350	pr-EN-ISO/DIS 14596	1996 r. <sup>(*)</sup>

(\*) Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie.

<sup>(1)</sup> Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano normy ISO 4259 „Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania”; dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2 R powyżej 0 (R = odwarzalność). Wyniki indywidualnych pomiarów są interpretowane na podstawie kryteriów określonych w normie ISO 4259 (opublikowanej w 1995 r.).

## ZAŁĄCZNIK III

## SPECYFIKACJE ŚRODOWISKOWA DLA PALIW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA RYNKU PRZENACZONYCH DO POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM ISKROWYM

Typ: Benzyna

Parametr	Jednostka	Limity (*)		Badanie	
		Minimalne	Maksymalne	Metoda	Data opublikowania
Liczba oktanowa badania		95		EN 25164	1993 r.
Liczba oktanowa silnika		85		EN 25 163	1993 r.
Ciśnienie pary wg Reida, okres letni	kPa	—			
Destylacja: zamieniana w parę przy 100°C	% v/v	—	—		
zamieniana w parę przy 150°C		—	—		
Analiza węglowodorów:					
— olefinowych	% v/v	—			
— aromatycznych	% v/v	—	35,0	ASTM D1319	1995 r.
— benzenu	% v/v	—			
Zawartość tlenu	% m/m	—			
Zawartość siarki	mg/kg	—	50	pr-EN-ISO/DIS 14 596	1996 r. (*)
Zawartość ołowiu	g/l	—			

(\*) Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie.

(\*) Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano normy ISO 4259 „Produkty ropopochodne: określanie i stosowanie precyzyjnych danych odnoszących się do metod badania”; dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2 R powyżej 0 (R = odtwarzalność). Wyniki indywidualnych pomiarów są interpretowane na podstawie kryteriów określonych w normie ISO 4259 (opublikowanej w 1995 r.).

## ZAŁĄCZNIK IV

**SPECYFIKACJE ŚRODOWISKOWE DLA PALIW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA RYNKU, PRZENACZONYCH DO POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM**Typ: Olej **napędowy**

Parametr	Jednostka	Limity <sup>(1)</sup>		Badanie	
		Minimalne	Maksymalne	Metoda	Data opublikowania
Liczba cetanowa			—		
Gęstość przy 15°C	kg/m <sup>3</sup>		—		
Destylacja: Punkt wrzenia 95 %	°C	—			
Wielopierście-niowe węglowodory aromatyczne	% m/m	—			
Zawartość siarki	mg/kg	—	50	pr-EN-ISO/DIS 14596	1996 r. (*)

(\*) Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie.

<sup>(1)</sup> Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych 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 2 R powyżej 0 (R = odtwarzalność). Wyniki indywidualnych pomiarów są interpretowane na podstawie kryteriów określonych w normie ISO 4259 (opublikowanej w 1995 r.).