



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 31.1.2007
COM(2007) 18 final

2007/0019 (COD)

Propunere

DIRECTIVA PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 98/70/CE în ceea ce privește specificațiile pentru benzine și motorine, de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de carburanții din transportul rutier, de modificare a Directivei 1999/32/CE a Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru carburanții folosiți de navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 93/12/CEE

(prezentată de Comisie)

{SEC(2007) 55}

{SEC(2007) 56}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Directiva 98/70/CE¹ a stabilit specificațiile minime pentru benzina și motorina utilizate pentru aplicațiile mobile rutiere și nerutiere. Aceste specificații au fost stabilite din motive legate de protecția sănătății și a mediului. Prezenta propunere de revizuire a Directivei 98/70/CE va contribui la reducerea emisiilor de poluanți atmosferici și de gaze cu efect de seră provenind de la carburanții utilizați în transportul rutier și nerutier și va facilita punerea în aplicare a strategiilor Comunității privind calitatea aerului și schimbările climatice. Aceasta va duce la emisii mai scăzute de pulberi în suspensie și va permite utilizarea unui volum mai mare de biocarburanți, ținând totodată cont de cerințele referitoare la protecția mediului și a sănătății. Ea va reduce emisiile de gaze cu efect de seră provenind de la carburanții reglementați.

Principalele motive pentru revizuirea directivei derivă din evoluția tehnologiilor carburanților și ale motorului și din creșterea utilizării biocarburanților. Obiectivele comunitare referitoare la calitatea aerului, stabilite în Strategia tematică privind poluarea aerului și nevoia continuă de a soluționa problema emisiilor de gaze cu efect de seră prezintă ceilalți factori majori care fac necesară revizuirea directivei.

• Contextul general

Directiva 98/70/CE a fost modificată ultima dată prin Directiva 2003/17/CE². Această modificare s-a referit doar la limitele de sulf din benzină și motorină, stabilite în directivă. Evoluția continuă a legislației comunitare privind emisiile poluante și legătura dintre tehnologia auto și calitatea carburanților impun revizuirea, în paralel, a calității carburanților.

Necesitatea unei reexaminări și a unei eventuale revizui a Directivei 98/70/CE sunt prevăzute la articolul 9 din aceasta. În acest articol se menționează că, având în vedere:

- progresul privind reducerea emisiilor poluante generate de autovehicule;
- evoluția strategiei privind reducerea emisiilor de CO₂ generate de autovehicule;
- și dezvoltarea carburanților alternativi,

trebuie analizat dacă acești factori au dus la necesitatea de a revizui specificațiile carburanților. În plus, sunt menționate alte aspecte specifice care trebuie supuse

¹ Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului.

² Directiva 2003/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 martie 2003 de modificare a Directivei 98/70/CE privind calitatea benzinelor și a motorinelor.

analizei. Discuțiile ample purtate cu părțile interesate au identificat o serie de aspecte suplimentare care trebuie luate în considerare în cadrul revizuirii.

- **Dispoziții în vigoare în domeniul de aplicare al propunerii**

Directiva 98/70/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2003/17/CE, stabilește specificațiile minime pentru benzina și motorina destinate comercializării în UE. Directiva stabilește și limita conținutului de sulf pentru motorina destinată utilizării de către utilaje mobile nerutiere.

Directiva 1999/32/CE³ stabilește limitele conținutului de sulf pentru anumiți combustibili lichizi și se referă, printre altele, la combustibilii utilizați de navele de navigație interioară.

Directiva 93/12/CEE⁴ reglementase anterior conținutul de sulf din anumiți combustibili lichizi, dar, în urma modificării sale prin Directivele 98/70/CE și 1999/32/CE, doar un articol al directivei a mai rămas în vigoare.

- **Concordanța cu celelalte politici și obiective ale Uniunii**

Strategia tematică privind poluarea aerului stabilește o serie de obiective pentru reducerea poluării atmosferice din UE. Prezenta propunere este conformă cu aceste obiective, în sensul că are drept scop, în diversele sale aspecte, reducerea sau cel puțin evitarea creșterii emisiilor de poluanți majori.

În plus, prezenta propunere face parte din strategia de la Kyoto urmată de Uniunea Europeană, care se bazează pe acțiunea convergentă a sectoarelor industriei, transporturilor, energiei, locuințelor și agriculturii.

Propunerea este în concordanță cu strategia de dezvoltare durabilă, dat fiind că scopul său este de a reduce sau de a evita, acolo unde este posibil, creșterea emisiilor poluante nedorite care afectează mediul și sănătatea și de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi. Cu toate acestea, acest scop trebuie îndeplinit într-un mod rentabil și luând în calcul avantajele pentru societate.

Directiva propusă are de asemenea ca obiectiv facilitarea realizării obiectivelor prezente și viitoare ale Comunității privind biocarburanții. Strategia Comisiei privind biocarburanții⁵ precizează că trebuie „să se axeze pe [...] asigurarea faptului că utilizarea biocarburanților nu conduce la probleme tehnice sau de mediu”. În cadrul revizuirii directivei, s-au analizat constrângerile legate de utilizarea biocarburanților și modificările ce se pot realiza fără a accentua problemele legate de mediu datorate utilizării acestora. S-a recunoscut, de asemenea, faptul că vor fi necesare noi revizuiți ale limitelor și ale instrumentelor, pe măsură ce tehnologiile carburanților și ale biocarburanților se vor dezvolta și volumul acestora va crește.

³ Directiva 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului.

⁴ Directiva 93/12/CEE a Consiliului din 23 martie 1993 privind conținutul de sulf din anumiți combustibili lichizi.

⁵ O Strategie a UE privind biocarburanții - COM(2006) 34, 8.2.2006.

Propunerea are implicații în ceea ce privește strategia de la Lisabona și piața internă. Specificațiile carburanților îi afectează nu doar pe furnizorii de carburanți, ci și pe producătorii de autovehicule, de utilaje mobile nerutiere și de componente ale sistemelor de alimentare și de eșapament. Modificarea specificațiilor poate duce la creșterea sau la scăderea costurilor pentru aceste sectoare. De asemenea, specificațiile au efecte asupra costului carburanților furnizați și a dimensiunii piețelor carburanților, precum și asupra consumului general de energie, a emisiilor de gaze cu efect de seră și asupra nivelului consecințelor poluării atmosferice asupra sănătății. Implicațiile modificărilor costurilor au fost estimate și luate în considerare și modificările propuse nu ar trebui să ducă la creșterea costurilor de ansamblu pentru societate.

Propunerea este în conformitate cu principiul unei mai bune reglementări, întrucât aceasta implică simplificarea obligațiilor impuse sectorului industrial, abrogă o directivă, este în concordanță cu strategiile privind schimbările climatice, dezvoltarea durabilă, biocarburanții și cu obiectivul strategiei tematice privind calitatea aerului.

Specificațiile propuse au fost definite pe baza celor mai bune tehnici disponibile în vederea reducerii emisiilor de poluanți și de gaze cu efect de seră în cea mai mare măsură posibilă, fără a cauza pagube suplimentare asupra mediului. Au fost evaluate eventualele compromisuri care trebuie făcute în anumite domenii, de exemplu, reducerea conținutului de sulf poate antrena o creștere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI STUDIUL DE IMPACT

• Consultarea părților interesate

Metode de consultare, principalele sectoare vizate și profilul general al respondenților

Dată fiind natura foarte tehnică a directivei, s-a organizat o consultare a părților interesate relevante la nivelul UE. În cadrul acestui proces, s-a discutat sfera de aplicare a revizuirii, iar părțile interesate au fost invitate să își expună punctele de vedere asupra diferitelor aspecte ale acesteia. S-au organizat două reuniuni și ulterior s-a oferit ocazia de a prezenta observații scrise. Majoritatea respondenților au fost de acord cu publicarea observațiilor, astfel că acestea au fost publicate la adresa http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library.

Rezumatul răspunsurilor și modul în care acestea au fost luate în considerare

Dată fiind varietatea largă a subiectelor abordate de revizuire, nu este posibil să se prezinte aici un rezumat exhaustiv al observațiilor părților interesate. Studiul de impact prezintă principalele puncte de vedere ale părților interesate pentru fiecare aspect al revizuirii, în special în cazul în care au existat opinii divergente. În astfel de cazuri, Comisia a încercat să stabilească abordarea cea mai credibilă, recunoscând în același timp incertitudinile și evitând riscul unor consecințe nedorite pentru mediu sau sănătate.

• Obținerea și utilizarea opiniilor experților

Domeniile științifice/de competență implicate

Revizuirea acoperă aspecte care se referă, în special, la poluarea atmosferică, la tehnologia motoarelor și a procesului de ardere, la rafinarea petrolului, la tehnologia biocarburanților și la emisiile de gaze cu efect de seră.

Metodologia utilizată

Revizuirea directivei privind calitatea carburanților acoperă o arie largă de domenii și afectează un număr semnificativ de sectoare industriale. Multe dintre aspectele abordate și problemele care stau la baza acestora au un caracter extrem de tehnic.

Luând în considerare acești factori, Comisia a căutat să obțină contribuții din partea organizațiilor cu competențe în domeniu. Aceste contribuții au fost oferite de Centrul Comun de Cercetare (CCC) al Comisiei, precum și prin consultarea structurată a părților interesate și prin dialogul și reuniunile cu fiecare parte interesată sau cu grupuri de părți interesate.

Cu sprijinul diverselor părți interesate, CCC a întreprins activități științifice în anumite domenii tehnice supuse revizuirii. În cadrul întâlnirilor cu părțile interesate, acesta a raportat evoluția lucrărilor și a răspuns întrebărilor și observațiilor. CCC și-a dat avizul final la data de 28 februarie 2006.

Principalele organizații/experti consultați

Organizația de cercetare a industriei europene a automobilelor (EUCAR) și organizația de cercetare a industriei europene a petrolului (CONCAWE) au participat, de asemenea, la activitatea experimentală desfășurată de CCC. Multe dintre părțile interesate au furnizat contribuții la acest proces, acestea fiind detaliate în anexa 1 la Studiul de impact.

Rezumatul recomandărilor primite și utilizate

Pentru o mare parte dintre domeniile evaluate în cadrul revizuirii dezacordurile în ceea ce privește concluziile sunt ne semnificative sau chiar inexistente. Aceste domenii sunt: flotele captive, data limită pentru stabilirea unui conținut de sulf de 10 ppm pentru motorină, revizuirea Directivei 1999/96/CE, revizuirea politicii referitoare la emisiile de CO₂ generate de autovehicule, revizuirea Directivei 1999/30/CE.

În anumite domenii există interese industriale specifice care favorizează o anumită poziție. Acestea includ limita privind conținutul de FAME din motorină, specificațiile referitoare la motorina folosită în transportul nerutier, densitatea motorinei, conținutul de compuși oxigenați din benzină, presiunea vaporilor de benzină.

În alte domenii există o divergență clară de opinii între diversele sectoare industriale, în general între industria producătoare de automobile și industria petrolieră. Aceste divergențe se referă în special la carta mondială a carburanților, hidrocarburile aromatice policiclice, detergenții și aditivii metalici. Divergențe există și referitor la impactul aditivilor metalici asupra echipamentelor de control al emisiilor și la limitele stabilite pentru etanol și pentru presiunea vaporilor.

Conform anumitor sectoare industriale, aditivii metalici ar crește riscul de avariere a sistemelor de control al gazelor de eșapament la autovehicule, în timp ce producătorii de aditivi contestă această afirmație. Până în prezent nu s-a putut ajunge la un acord asupra unei metode de testare prin care să se verifice dacă aditivii metalici cauzează într-adevăr pagube.

Folosirea etanolului în amestec cu benzină poate duce la emisii poluante sporite care conduc la formarea de ozon la nivelul solului. Amestecurile cu conținut mai ridicat de etanol ridică probleme de compatibilitate cu anumite autovehicule. Utilizarea etanolului și a altor biocarburanți oferă posibilitatea de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră produse de-a lungul ciclului de viață de carburanții utilizați în transportul rutier. Rezultatele studiului de impact sunt contestate, în special de către sectorul de aprovizionare cu etanol.

S-a menționat existența unor riscuri potențial grave cu consecințe ireversibile în anumite domenii, în special de către constructorii de automobile și de industria petrolieră. Aceste riscuri includ pagubele cauzate autovehiculelor și creșterea emisiilor poluante și a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Mijloacele utilizate pentru a pune recomandările experților la dispoziția publicului

După cum s-a arătat mai sus, observațiile părților interesate cu privire la toate aspectele revizuirii au fost făcute publice pe internet, cu excepția cazurilor în care părțile interesate au solicitat confidențialitatea observațiilor lor.

• Studiul de impact

Comisia a efectuat studiul de impact prevăzut în programul său de lucru. Raportul său este disponibil în documentul SEC(2007) 55. Studiul de impact analizează următoarele șaisprezece aspecte:

- a) oportunitatea înlocuirii specificațiilor privind carburanții incluse în directivă cu cele din carta mondială a carburanților, propusă de industria constructorilor de automobile;
- b) dat fiind că directiva nu prescrie o limită, oportunitatea introducerii unei limite maxime a conținutului de FAME (biodiesel) din motorină. O astfel de limită ar restrânge cantitatea de FAME care ar putea fi amestecată cu motorina;
- c) eventualele rezultate benefice asupra mediului ale stabilirii în directivă a unor specificații minime pentru GPL, gazul natural și biocarburanți;
- d) eventualele rezultate benefice asupra mediului ale stabilirii unor specificații speciale pentru carburanții destinați utilizării de către flotele captive;
- e) data de la care este obligatoriu conținutul maxim de sulf de 10 ppm pentru motorină. Acest nivel de sulf este necesar pentru a îmbunătăți funcționarea echipamentelor de control al emisiilor poluante;

- f) oportunitatea modificării anumitor parametri în urma revizuirii Directivei 1999/96/CE⁶, pentru a se asigura funcționarea corectă a autovehiculelor care respectă specificații mai stricte referitoare la emisii;
- g) oportunitatea modificării anumitor parametri în urma revizuirii acordurilor voluntare referitoare la emisiile de CO₂ generate de autovehicule, pentru a le permite constructorilor de automobile să-și respecte angajamentele luate;
- h) necesitatea modificării anumitor parametri ai carburanților în urma revizuirii Directivei 1999/30/EC⁷, pentru a permite respectarea valorilor limită de calitate a aerului;
- i) necesitatea modificării conținutului maxim de hidrocarburi aromatice policiclice (în prezent stabilit la 11%) al motorinei, pentru a reduce emisiile poluante ale autovehiculelor;
- j) necesitatea modificării specificațiilor pentru motorina destinată utilizării de către utilajele mobile nerutiere, pentru a permite introducerea de utilaje care respectă noile limite de emisii;
- k) necesitatea modificării directivei ținând cont de posibilele avantaje asupra mediului care ar putea rezulta din folosirea mai largă a detergenților în carburanți;
- l) necesitatea modificării directivei în ceea ce privește posibila utilizare a aditivilor metalici în carburanți, dat fiind că efectul pe care aceștia îl au asupra autovehiculelor și asupra emisiilor nu a fost stabilit cu certitudine;
- m) oportunitatea modificării densității maxime a motorinei ținând cont de densitatea mai ridicată a FAME (biodiesel), pentru a facilita amestecul acestora cu motorina;
- n) necesitatea modificării limitelor maxime de compuși oxigenați în benzină, ținând cont de oportunitatea promovării utilizării biocarburanților;
- o) necesitatea modificării limitei maxime a presiunii vaporilor de benzină în vederea promovării utilizării biocarburanților, dat fiind faptul că o modificare a presiunii vaporilor ar putea duce la emisii sporite de compuși organici volatili;
- p) oportunitatea unei modificări a directivei pentru a lua în considerare emisiile de gaze cu efect de seră produse de carburanți de-a lungul ciclului de viață și pentru a oferi astfel un stimul neutru pe plan tehnologic în favoarea

⁶ Directiva 1999/96/CE privind apropierea legislației statelor membre privind măsurile care trebuie luate împotriva emisiei de gaze și particule poluante provenind de la motoarele cu aprindere prin comprimare folosite la autovehicule și emisiei de gaze poluante provenind de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaze naturale sau gaz petrolier lichefiat folosite la autovehicule și de modificare a Directivei 88/77/CEE a Consiliului și confirmarea normelor obligatorii aplicabile emisiilor de NOx ale vehiculelor grele.

⁷ Directiva 1999/30/CE privind valorile limită pentru dioxidul de sulf, dioxidul de azot și oxizii de azot, pulberile în suspensie și plumbul din aerul înconjurător.

decarbonizării carburanților de transport și a dezvoltării de biocarburanți noi de o calitate superioară.

Opțiunile luate în considerare diferă pentru fiecare dintre aceste aspecte. În ceea ce privește literele (f) și (g) singura opțiune fezabilă este aceea de a nu întreprinde nicio acțiune. Pentru toate celelalte aspecte, posibilitatea de a menține situația de status quo a fost analizată simultan cu alte opțiuni, în număr de una până la șase, după caz. Aceste alte opțiuni includ o acțiune voluntară din partea unuia sau a mai multor sectoare ale industriei, introducerea sau înăsprirea limitelor indicate în specificații, precum și introducerea de noi elemente în directivă.

3. ELEMENTE JURIDICE ALE PROPUNERII

• Rezumatul măsurilor propuse

Pentru majoritatea aspectelor analizate, s-a ajuns la concluzia că se recomandă să nu se întreprindă nicio acțiune. În anumite domenii, modificările aduse directivei vor duce la o reducere a emisiilor poluante și de gaze cu efect de seră și la costuri totale mai scăzute. Principalele modificări propuse a se aduce directivei sunt:

- 1) Data obligatorie pentru trecerea la conținutul maxim de sulf de 10ppm în motorină se confirmă ca fiind 2009. Aceasta va duce la scăderea emisiilor poluante, în special a pulberilor în suspensie, și va facilita introducerea altor echipamente de control antipoluant, oferind siguranță sectoarelor industriale.
- 2) Conținutul maxim de hidrocarburi aromatice policiclice din motorină se va reduce la 8% începând cu 2009. Aceasta poate duce la o reducere a emisiilor de pulberi în suspensie și hidrocarburi aromatice policiclice. Procentul și data au fost alese astfel încât să se asigure că modificarea propusă nu va avea nicio incidență financiară.
- 3) Conținutul maxim de sulf din motorina fără destinație rutieră se va reduce de la 1 000 ppm la 10 ppm pentru echipamentele terestre și de la 1 000 ppm la 300 ppm pentru navigația interioară. Modificarea privind echipamentele terestre va facilita introducerea de motoare și echipamente de control al emisiilor mai avansate, precum și reducerea emisiilor de pulberi în suspensie provenind de la echipamentele existente. Modificarea privind navigația interioară va garanta că motoarele respectă nivelele de emisii poluante aprobate.
- 4) Pentru a permite utilizarea unui volum mai mare de biocarburanți în amestec cu benzina, s-a stabilit un amestec de benzină specific, cu un conținut mai ridicat de compuși oxigenați (care poate conține până la 10% etanol). Din același motiv, presiunea maximă a vaporilor permisă pentru benzina cu conținut de etanol a fost mărită. Toate amestecurile disponibile pe piață vor fi clar etichetate. Aceste modificări vor facilita dezvoltarea pieței biocarburanților, evitând în același timp eventualele riscuri de avariere a vehiculelor existente. Creșterea emisiilor de compuși organici volatili va fi controlată prin colectarea acestora la stațiile de benzină, pentru toți carburanții. Comisia va înainta o propunere de introducere obligatorie a sistemului de recuperare a vaporilor la stațiile de alimentare în 2007.

- 5) Se introduce monitorizarea obligatorie a gazelor cu efect de seră pe durata ciclului de viață al carburanților, începând cu anul 2009. Începând cu 2011, aceste emisii vor trebui reduse cu 1% în fiecare an. Acest fapt va asigura contribuția sectorului carburanților la realizarea obiectivelor pe termen lung ale Comunității de reducere a gazelor cu efect de seră și la eforturile de îmbunătățire a eficienței autovehiculelor. De asemenea, aceasta va stimula continuarea dezvoltării carburanților cu conținut scăzut de carbon și luarea de alte măsuri în vederea reducerii emisiilor provenind din lanțul de producție.
- 6) Presiunea maximă a vaporilor permisă pentru amestecurile conținând etanol a fost modificată pentru a permite dezvoltarea industriei emergente a biocarburanților. Cu toate acestea, dat fiind că este posibilă producerea unei benzine de bază cu un conținut mai ridicat de biocarburanți și etanol și cu o presiune a vaporilor mai scăzută, companiile petroliere au fost invitate să producă astfel de amestecuri și în Europa. Limita presiunii vaporilor ar putea fi revizuită de îndată ce această benzină de bază cu o presiune scăzută a vaporilor va fi disponibilă în cantități suficiente.

În plus, directiva propusă clarifică posibilitatea de a recurge la derogarea legată de limita presiunii vaporilor în condiții de iarnă arctică sau severă, în vederea înlăturării interpretărilor greșite și a sporirii certitudinii juridice. Ea introduce, de asemenea, o nouă clauză de revizuire. Directiva propusă actualizează totodată textul Directivei 98/70/CE, pe care o modifică în sensul eliminării elementelor superflue.

• **Temeiul juridic**

Prezenta propunere de directivă are două temeuri juridice (articolul 95 și articolul 175) întrucât ea modifică un act și abrogă un altul, ambele având la bază articolul 95 (fostul articol 100a) și modifică un al treilea act care are la bază articolul 175 (fostul articol 130s).

• **Principiul subsidiarității**

Obiectivele prezentei propuneri nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dat fiind că există o piață comunitară pentru vehiculele rutiere și că un aspect important al funcționării lor corespunzătoare este calitatea carburanților disponibili. Dacă statele membre ar lua măsuri individuale, piața unică a carburanților pentru transportul rutier ar înceta să mai existe, dat fiind că specificațiile aplicabile nu ar mai fi uniforme. Acest lucru ar avea efecte dăunătoare din punct de vedere economic și ar diminua siguranța aprovizionării cu energie, întrucât piața din fiecare stat membru ar depinde exclusiv de rezerva de energie produsă în funcție de specificațiile proprii, împiedicând astfel schimbul între statele membre în cazul perturbării pieței.

Prin armonizarea specificațiilor carburanților la nivel comunitar, beneficiile reducerii daunelor produse asupra mediului și sănătății prin utilizarea carburanților pentru transportul rutier vor crește și vor avea un cost inferior. Dat fiind că poluanții atmosferici sunt transportați dintr-o țară în alta, se recomandă întreprinderea unei acțiuni concertate pentru reducerea emisiilor în întreaga Comunitate.

În consecință, propunerea se conformează principiului subsidiarității.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității din următoarele motive:

Propunerea ia forma unei directive care definește specificațiile minime ale carburanților, în scopul protejării mediului și a sănătății. Directiva nu abordează alte aspecte tehnice ale specificațiilor carburanților, acestea fiind guvernate de norme europene, în conformitate cu principiul unei mai bune reglementări.

Propunerea nu sporește sarcina administrativă sau financiară pentru Comunitate sau pentru guvernele naționale, regionale sau locale. Cerințele referitoare la aceste organisme rămân neschimbate față de cele ale directivei existente.

În cursul elaborării propunerilor s-au analizat costurile și beneficiile, astfel cum este detaliat în studiul de impact. Măsurile propuse au fost alese astfel încât avantajele să fie în orice moment superioare costurilor. În acest fel, s-au minimalizat costurile totale pe care trebuie să le suporte atât operatorii, cât și cetățenii.

- **Alegerea instrumentelor**

Instrument propus: directivă.

Alte instrumente nu ar fi adecvate deoarece, pentru a garanta un anumit nivel de siguranță, calitatea carburanților trebuie reglementată printr-un act cu efect obligatoriu. Sunt eliminate astfel toate posibilitățile, cu excepția unei directive sau a unui regulament. Întrucât este necesar doar controlul asupra specificațiilor definitive ale carburanților, nu și asupra modului în care se asigură respectarea acestora, un regulament ar fi excesiv de strict.

4. **INCIDENȚA BUGETARĂ**

Propunerea nu are nicio implicație pentru bugetul comunitar.

5. **INFORMAȚII SUPLIMENTARE**

- **Simplificare**

Propunerea prevede simplificarea legislației prin modificarea a două directive existente (Directiva 98/70/CE și Directiva 1999/32/CE⁸). Directivele astfel modificate sunt mai scurte, mai clare, evită suprapunerea actuală și lasă mai puțin loc pentru incertitudini juridice.

- **Abrogarea dispozițiilor în vigoare**

Propunerea va duce la abrogarea unei directive existente superflue (Directiva 93/12/CEE⁹).

⁸ A se vedea notele 1 și 3 de mai sus.

⁹ A se vedea nota 4 de mai sus.

- **Reexaminare/revizuire/clauza de caducitate**

Propunerea include o clauză de revizuire.

- **Tabelul de corespondență**

Statele membre vor comunica Comisiei textele dispozițiilor de drept intern care transpun directiva, precum și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă.

- **Spațiul Economic European**

Actul propus prezintă interes pentru SEE și, prin urmare, ar trebui extins la Spațiul Economic European.

6. DESCRIEREA ELEMENTELOR

Articolul 1

Punctul 1. Se modifică articolul 2 prin adăugarea unui nou alineat (5) în care se definesc mai clar condițiile de iarnă arctică sau grea.

Punctul 2. Se modifică articolul 3. Se elimină literele (a) și (b) de la alineatul (2), deoarece acestea sunt superflue. Se modifică litera (c) în sensul autorizării comercializării benzinei care respectă specificațiile din anexa V.

Alineatul (3) se înlocuiește pentru a cuprinde cerința etichetării tuturor carburanților care respectă specificațiile de la anexele III și IV.

Alineatele (4), (5) și (6) se elimină; acestea au devenit superflue, întrucât toate derogările au ca termen de expirare anii 2003, 2005 sau 2007.

Alineatul (7) se înlocuiește pentru a preciza conținutul maxim de plumb al benzinei cu plumb pe care statele membre ar putea continua să o autorizeze, în cantități mici.

Punctul 3. Se modifică articolul 4. La alineatul (1), se elimină literele (a) și (b), deoarece acestea sunt superflue. Litera (e) se înlocuiește pentru a confirma data de 1 ianuarie 2009 ca fiind data de la care toate tipurile de motorină vor avea un conținut maxim de sulf de 10 mg/kg.

Alineatele (2) și (3) se elimină; acestea au devenit superflue, întrucât toate derogările au ca termen de expirare anii 2003 și 2007. Alineatul (4) se elimină, deoarece procedura referitoare la derogările prevăzute la alineatele (2) și (3) nu mai este necesară.

Alineatul (5) se înlocuiește pentru a introduce specificații mai stricte referitoare la conținutul de sulf pentru motorina utilizată la utilajele mobile nerutiere.

Alineatul (6) se adaugă pentru a introduce o limită maximă mai strictă pentru conținutul de sulf al motorinei destinate utilizării de către navele de navigație

interioară până la 31 decembrie 2009. O reducere suplimentară va intra în vigoare cel târziu la 31 decembrie 2011.

Punctul 4. Se modifică titlul articolului 6 și se introduce un nou alineat, în temeiul căruia statele membre care doresc să recurgă la derogarea privind presiunea vaporilor pe perioada de vară, datorită unor condiții de iarnă arctică sau severă, au obligația de a obține aprobarea Comisiei.

Punctul 5. Se introduc două noi articole. Primul articol instituie obligația statelor membre de a cere furnizorilor de carburanți să prezinte rapoarte privind emisiile de gaze cu efect de seră pe care le generează în timpul ciclului de viață carburanții furnizați. Metodologia mecanismului de raportare urmează a fi stabilită prin coordonare cu dispozițiile Directivei 2003/30/CE. O cerință suplimentară, care va intra în vigoare ulterior, impune reducerea cantităților de emisii raportate.

Cel de-al doilea articol prevede că, în conformitate cu procedura menționată la articolul 11 alineatul (2), Comisia adoptă măsurile necesare în vederea modificării specificațiilor referitoare la amestecul de etanol în benzină și, în special, în ceea ce privește presiunea vaporilor.

Punctul 6. Se introduce un nou articol prin care Comisia este invitată să continue elaborarea de metode de testare adecvate pentru utilizarea aditivilor metalici în carburanți.

Punctul 7. Se înlocuiește articolul inițial prin care se instituia obligația Comisiei de a prezenta rapoarte legate de obiectul directivei la intervale regulate. Primul raport este prevăzut pentru 31 decembrie 2012, urmând ca rapoartele ulterioare să fie prezentate din trei în trei ani. Aceste rapoarte vor fi însoțite de propuneri, dacă este necesar. Acest articol precizează, de asemenea, elementele care trebuie examinate, printre altele, în rapoartele respective.

Punctul 8. Se înlocuiește articolul 11 inițial (enumerat în anexa III punctul 80 din Regulamentul (CE) Nr. 1882/2003¹⁰) pentru a se face trimitere la procedura de reglementare cu control.

Punctul 9. Se elimină articolul 14, care a devenit superfluu.

Punctul 10. Se elimină anexa I la Directiva 98/70/CE, care a devenit superfluă.

Punctul 11. Se elimină anexa II la Directiva 98/70/CE, care a devenit superfluă.

Punctul 12. La anexa III se mărește limita maximă a presiunii vaporilor pentru amestecurile conținând etanol.

Punctul 13. La anexa IV, conținutul maxim permis de hidrocarburi aromatice policiclice în motorină este modificat la 8%, iar nota de subsol 3 este modificată în urma confirmării datei de 1 ianuarie 2009 ca data de la care toate tipurile de motorină vor avea un conținut maxim de sulf de 10 mg/kg.

¹⁰ JO L 284, 31.10.2003, p. 1.

Punctul 14. Se adaugă o nouă anexă V, care conține specificațiile pentru benzina care are un conținut de etanol de până la 10% și include o creștere a conținutului maxim pentru fiecare compus oxigenat, conținutul total de compuși oxigenați fiind de 3,7%.

Punctul 15. Se adaugă o nouă anexa VI, care prevede nivelul de creștere autorizat al presiunii vaporilor pentru diverse tipuri de amestecuri conținând etanol.

Articolul 2

Directiva 1999/32/CE conține o referire la carburanții destinați utilizării de navele de navigație interioară. Modificările aduse de prezenta propunere specificațiilor carburanților utilizați de aceste nave necesită o modificare corespunzătoare a directivei respective.

Articolul 3

Modificările anterioare ale Directivei 93/12/CEE prin Directivele 1998/70/CE și 1999/32/CE au făcut ca un singur alineat al articolului 2 din aceasta să rămână în vigoare. Acesta este superfluu și prin urmare directiva în cauză este abrogată.

Articolul 4

Data limită pentru transpunere este stabilită la 31 decembrie 2008.

Propunere

DIRECTIVA PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 98/70/CE în ceea ce privește specificațiile pentru benzine și motorine, de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de carburanții din transportul rutier, de modificare a Directivei 1999/32/CE a Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru carburanții folosiți de navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 93/12/CEE

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolele 95 și 175 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei¹¹,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹²,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹³,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat¹⁴,

întrucât:

- (1) Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului¹⁵ stabilește specificațiile minime pentru benzina și motorina utilizate pentru aplicațiile mobile rutiere și nerutiere, din motive legate de protecția sănătății și a mediului.
- (2) Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European – O strategie tematică privind poluarea aerului¹⁶ a stabilit obiective de reducere a emisiilor poluante până în anul 2020. Aceste obiective au rezultat în urma unei analize amănunțite a costurilor și beneficiilor. Au fost stabilite, mai ales, obiective de reducere a emisiilor de SO₂ cu

¹¹ JO C [...], [...], p. [...].

¹² JO C [...], [...], p. [...].

¹³ JO C [...], [...], p. [...].

¹⁴ JO C [...], [...], p. [...].

¹⁵ Directiva 93/12/CEE a Consiliului din 23 martie 1993 privind conținutul de sulf din anumiți combustibili lichizi (JO L 74, 27.3.1993, p. 81).

¹⁶ Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European: O strategie tematică privind poluarea aerului – COM(2005) 446.

82%, a emisiilor de NOx cu 60%, a emisiilor de compuși organici volatili (COV) cu 51% și a PM2,5 cu 59% în raport cu emisiile înregistrate în anul 2000. Consecințele modificărilor aduse Directivei 98/70/CE asupra emisiilor de COV ale stațiilor de benzină ar trebui luate în considerare în dispozițiile legislative viitoare.

- (3) Comunitatea s-a angajat prin Protocolul de la Kyoto să atingă obiectivele fixate în privința reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră pentru perioada 2008-2012. În prezent, transportul terestru generează aproape 20% din aceste emisii. Comunitatea analizează în prezent nivelul de reducere a gazelor cu efect de seră care ar trebui atins, dincolo de cel impus prin angajamentul de la Kyoto. Pentru îndeplinirea obiectivelor viitoare este necesară participarea tuturor sectoarelor.
- (4) Un aspect al emisiilor de gaze cu efect de seră generate de mijloacele de transport a fost abordat în politica comunitară privind emisiile de CO₂ generate de autovehicule. Carburanții folosiți în transportul rutier contribuie în mare măsură la emisiile totale de gaze cu efect de seră ale Comunității. Monitorizarea și reducerea gazelor cu efect de seră generate de carburanți pe durata ciclului de viață pot ajuta Comunitatea să își îndeplinească obiectivele de reducere a gazelor cu efect de seră prin decarbonizarea carburanților utilizați în transport.
- (5) Comunitatea a adoptat reglementări care limitează emisiile poluante generate de vehiculele utilitare ușoare și grele pentru transportul rutier. Specificațiile referitoare la carburanți reprezintă unul dintre factorii care pot facilita respectarea limitelor stabilite pentru aceste emisii.
- (6) Directiva 2003/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 mai 2003 de promovare a utilizării biocombustibililor și a altor combustibili regenerabili pentru transport¹⁷ are drept obiectiv promovarea utilizării biocarburanților în cadrul Comunității. Strategia comunitară privind biocarburanții a fost detaliată în Comunicarea Comisiei din 2006 intitulată „O strategie a UE privind biocarburanții”¹⁸. Comunicarea precizează în mod clar că, deși există dorința de a dezvolta în continuare biocarburanții și tehnologia aferentă acestora, această dezvoltare nu trebuie să ducă la creșterea efectului negativ asupra mediului și subliniază necesitatea de a reduce și mai mult emisiile de gaze cu efect de seră. De asemenea, Comunicarea recunoaște necesitatea de a încuraja dezvoltarea tehnologiei biocombustibililor.
- (7) Directiva 98/70/CE stabilește o legătură între presiunea maximă a vaporilor de benzină în perioada de vară și existența unor condiții de iarnă arctică sau severă. Deoarece punerea în aplicare a acestor dispoziții a dus la incertitudine juridică, ar trebui precizate condițiile care reglementează recurgerea la derogare.
- (8) Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră¹⁹

¹⁷ JO L 123, 17.5.2003, p. 42.

¹⁸ O strategie a UE privind biocarburanții – COM(2006) 34, 8.2.2006.

¹⁹ Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele

stabilește limitele emisiilor pentru motoarele instalate pe utilajele mobile nerutiere. Pentru aceste utilaje este nevoie de carburanți care permit funcționarea corespunzătoare a motorului.

- (9) Arderea carburanților pentru transportul rutier generează aproximativ 20% din emisiile de gaze cu efect de seră din Comunitate. O modalitate de reducere a acestor emisii este reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață de acești carburanți. Aceasta se poate face în mai multe moduri. Având în vedere ambiția Comunității de a reduce și mai mult emisiile de gaze cu efect de seră și rolul important pe care îl au emisiile provenind din transportul rutier, se recomandă punerea în aplicare a unui mecanism ce ar obliga furnizorii de carburanți să raporteze emisiile de gaze cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață de carburanții pe care îi furnizează și să reducă anual aceste emisii într-o proporție determinată, începând din 2010. În măsura în care prezenta directivă va avea drept consecință dezvoltarea biocarburanților, mecanismul de raportare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră se va elabora în mod coordonat cu dispozițiile Directivei 2003/30/CE.
- (10) Dat fiind că numeroase sectoare economice sunt implicate în aprovizionarea cu diverși carburanți care vor contribui la atingerea obiectivului de decarbonizare a carburanților din transport, se va organiza o consultare exhaustivă cu toate părțile interesate, în coordonare cu dispozițiile Directivei 2003/30/CE.
- (11) Comisia a stabilit obiectivul ca până în anul 2020 biocarburanții să reprezinte cel puțin 10% din carburanții utilizați în transport. Progresele permanente ale tehnologiei auto și ale tehnologiei carburanților, la care se adaugă dorința continuă de a garanta un nivel optim de protecție a mediului și a sănătății, fac ca specificațiile carburanților să necesite o revizuire periodică, pe baza studiilor și analizelor suplimentare privind influența aditivilor și a conținutului de biocarburanți asupra emisiilor poluante. În consecință, este necesar ca posibilitatea de decarbonizare a carburanților utilizați în transport să facă obiectul unor rapoarte regulate.
- (12) Folosirea detergentilor poate contribui la păstrarea curățeniei motoarelor, reducând, astfel, emisiile poluante. În prezent, nu există o modalitate satisfăcătoare de testare a mostrelor de carburanți în ceea ce privește proprietățile detergente. Prin urmare, responsabilitatea informării clienților cu privire la avantajele utilizării detergentilor revine furnizorilor de carburanți și de autovehicule. Cu toate acestea, Comisia ar trebui să estimeze dacă progresele ulterioare permit o abordare mai bună în vederea optimizării utilizării și a avantajelor detergentilor.
- (13) Este necesar ca detaliile privind amestecul de etanol în benzină, în special limitele presiunii vaporilor și variantele posibile pentru ca amestecurile de etanol să nu depășească limitele permise ale presiunii vaporilor, să fie revizuite pe baza experienței dobândite prin aplicarea Directivei 98/70/CE.
- (14) Amestecul de etanol din benzină duce la creșterea presiunii vaporilor carburantului astfel obținut, iar presiunea vaporilor pentru amestecurile de benzină trebuie controlată pentru a limita emisiile de poluanți în aer.

mobile fără destinație rutieră (JO L 59, 27.2.1998, p. 1), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/26/CE (JO L 146, 30.4.2004, p. 1).

- (15) Amestecul de etanol în benzină modifică în mod neuniform presiunea vaporilor amestecului de carburant obținut. Pentru ca presiunea vaporilor benzinei care rezultă din combinarea a două amestecuri autorizate de benzină și etanol să se mențină sub limita autorizată, este necesar să se definească depășirea autorizată a presiunii vaporilor pentru astfel de amestecuri, astfel ca aceasta să corespundă creșterii efective a presiunii vaporilor care rezultă în urma adăugării unui procent dat de etanol în benzină.
- (16) Pentru a încuraja utilizarea carburanților cu conținut scăzut de carbon, respectând în același timp obiectivele referitoare la poluarea atmosferică, ar trebui ca rafinările să pună la dispoziție benzină cu o presiune scăzută a vaporilor, în cantități suficiente. Dat fiind că pentru moment lucrurile nu stau astfel, se mărește limita presiunii vaporilor pentru amestecurile cu etanol pentru a permite dezvoltarea pieței biocarburanților.
- (17) Directiva 98/70/CE prevede că ar trebuie adoptate anumite măsuri în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei²⁰.
- (18) Decizia 1999/468/CE a fost modificată prin Decizia 2006/512/CE, care a introdus o procedură de reglementare cu control pentru măsurile cu caracter general având ca obiect modificarea unor elemente neesențiale ale unui act de bază adoptat în conformitate cu procedura menționată la articolul 251 din tratat, inclusiv prin suprimarea anumitor elemente, sau completarea acestuia prin adăugarea de elemente neesențiale.
- (19) În cadrul stabilirii unui nou mecanism de monitorizare a emisiilor de gaze cu efect de seră, ar trebui conferită Comisiei competența de a stabili metoda care să fie utilizată pentru raportarea privind emisiile de gaze cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață de carburanții utilizați în transportul rutier și pentru utilajele mobile nerutiere. Dat fiind că aceste măsuri, similar celor referitoare la adaptarea metodelor analitice permise prevăzute la articolul 10 din Directiva 98/70/CE, au un caracter general și au scopul de a completa directiva respectivă prin adăugarea de elemente noi neesențiale, acestea ar trebui să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (20) Directiva 98/70/CE prevede o serie de specificații referitoare la carburanți, dintre care unele au devenit superflue. În plus, directiva cuprinde o serie de derogări care au expirat. Din motive de claritate, este necesar ca aceste elemente să fie eliminate.
- (21) Tehnologia biocarburanților se află într-o evoluție continuă. Sunt necesare cercetări suplimentare privind toate metodele posibile de convertire a biomasei în carburant destinat utilizării în transport. Prin urmare, este necesar să se adopte o abordare echilibrată în privința limitelor stabilite în directivă pentru a crește, dacă este cazul, utilizarea diversilor biocarburanți, cum ar fi: metanolul, etanolul, alcoolii superiori, eteri și alți compuși oxigenați.
- (22) Directiva 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CE a

¹⁹ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie astfel cum a fost modificată prin Decizia 2006/512/EC (JO L 200, 22.7.2006, p.11).

Consiliului²¹ stabilește anumite aspecte ale utilizării carburanților în transportul pe căile navigabile interioare. Este necesară o delimitare mai clară între domeniul de aplicare al directivei respective și cel al Directivei 98/70/CE. Ambele directive stabilesc limite pentru conținutul maxim de sulf al motorinei folosite de navele de navigație interioară. Din motive de claritate și certitudine juridică, este necesar, prin urmare, să se adapteze ambele directive pentru ca doar una dintre ele să stabilească această limită.

- (23) Prin urmare, Directiva 98/70/CE și Directiva 99/32/CE ar trebui modificate în consecință.
- (24) Directiva 93/12/CEE a Consiliului din 23 martie 1993 privind conținutul de sulf din anumiți combustibili lichizi²² a suferit numeroase modificări în timp și, în consecință, nu mai conține elemente esențiale. Prin urmare, aceasta ar trebui abrogată.
- (25) Întrucât obiectivele de garantare a unei piețe unice pentru carburanții folosiți în transporturile rutiere și la utilajele mobile nerutiere și de asigurare a respectării unor niveluri minime de protecție a mediului împotriva utilizării acestor carburanți nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și pot fi realizate mai bine la nivelul Comunității, prin garantarea unei piețe unice pentru acești carburanți și facilitarea creării unei astfel de piețe pentru vehiculele și utilajele care îi utilizează, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 98/70/CE

Directiva 98/70/CE se modifică după cum urmează:

- 1. La articolul 2 primul alineat se adaugă punctul 5, după cum urmează:

„5. „Condiții de iarnă arctică sau severă” înseamnă că media temperaturilor de iarnă în timpul perioadei octombrie-aprilie în regiunea sau statul membru în cauză este sub media înregistrată în Comunitate.”
- 2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:
 - (a) La alineatul (2), literele (a) și (b) se elimină.
 - (b) La alineatul (2) litera (c) cuvintele „sau în anexa V” se adaugă la finalul tezei.

²¹ Directiva 1999/32/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi și de modificare a Directivei 93/12/CE a Consiliului (JO L 121, 11.5.1999, p.13).

²² JO L 74, 27.3.1993, p. 81, directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 1999/32/CE.

(c) Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„3. Carburantul care se conformează specificațiilor prevăzute în anexa III poartă mențiunea „Benzină cu conținut scăzut de biocarburant”, în limba sau limbile naționale.

Carburantul care se conformează specificațiilor prevăzute în anexa V poartă mențiunea „Benzină cu conținut ridicat de biocarburant”, în limba sau limbile naționale.

(c) Alineatele (4), (5) și (6) se elimină.

(d) Alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„7. Prin derogare de la dispozițiile alineatului (1) statele membre pot continua autorizarea comercializării unor cantități mici de benzină cu un conținut de plumb care nu depășește 0,15 g/l, până la maximum 0,5% din totalul vânzărilor lor, destinată a fi utilizată de către vehicule de colecție aparținând unui tip caracteristic și distribuite grupurilor interesate.”

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) Alineatul (1) se modifică după cum urmează:

- i. Literele (a) și (b) se elimină.
- ii. La litera (d), cuvintele „fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (c)” se elimină.
- iii. Litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) Statele membre se asigură că, cel târziu la 31 decembrie 2008, motorina poate fi comercializată pe teritoriul lor numai dacă respectă specificația de protecție a mediului prezentată în anexa IV.”

(b) Alineatele (2), (3) și (4) se elimină.

(c) Alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„5. Statele membre se asigură că acei carburanți destinați utilizării de către utilajele mobile nerutiere și tractoarele agricole și forestiere, comercializați pe teritoriul lor după 1 ianuarie 2008, conțin mai puțin de 1 000 mg/kg de sulf. Până la 31 decembrie 2009, conținutul maxim permis de sulf al carburanților destinați utilizării de către utilajele mobile nerutiere și tractoarele agricole și forestiere, cu excepția navelor de navigație interioară, este de 10 mg/kg.

(d) Se introduce alineatul (6), după cum urmează:

„6. Statele membre se asigură că, cel târziu la 31 decembrie 2009, conținutul maxim de sulf permis al motorinelor destinate utilizării de către navele de navigație interioară este de 300 mg/kg. Statele membre se asigură că, cel târziu la 31 decembrie 2011, acesta este redus la 10 mg/kg.”

4. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) Titlul se înlocuiește cu următorul text: „Comercializarea carburanților care prezintă specificații de mediu mai stricte și o presiune a vaporilor mai ridicată”.

(b) Se introduce alineatul (1a), după cum urmează:

„(1a) Prin derogare de la anexa III, un stat membru poate lua măsuri pentru a se asigura că, pe întreg teritoriul său sau în anumite zone determinate, atunci când acestea înregistrează temperaturi medii de iarnă extrem de scăzute, se permite o presiune a vaporilor mai ridicată decât cea specificată ca maximă pentru perioada de vară la nota de subsol 5 din anexa III și nota de subsol 4 din anexa V.”

(c) La alineatul (2), expresia „alineatul (1)” se înlocuiește cu „alineatul (1) sau (1a)”.

5. Se introduc articolele 7a și 7b, după cum urmează:

„Articolul 7a

Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră

1. De la 1 ianuarie 2009, statele membre cer furnizorilor care comercializează carburanți destinați utilizării în transportul rutier și de către utilajele mobile nerutiere să supravegheze și să raporteze emisiile de gaze cu efect de seră generate de acești carburanți de-a lungul ciclului de viață.
2. De la 1 ianuarie 2011, statele membre cer furnizorilor care comercializează carburanți destinați utilizării în transportul rutier și de către utilajele mobile nerutiere să reducă emisiile de gaze cu efect de seră generate de acești carburanți de-a lungul ciclului de viață. Această reducere va fi de 1% față de emisiile din 2010 pe an, pentru fiecare an calendaristic până în 2020, inclusiv. Nivelul de emisii de gaze cu efect de seră de-a lungul ciclului de viață pe unitate de energie raportat în 2020 nu va depăși 90% din nivelul raportat în 2010.
3. Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a unui mecanism de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de-a lungul ciclului de viață al carburanților, pe baza unei definiții exacte a elementelor care trebuie luate în considerare pentru calcularea acestor emisii în vederea respectării obligațiilor de la alineatele (1) și (2) ale prezentului articol, și care sunt destinate modificării elementelor neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 11 alineatul (2).

Articolul 7b

Amestecul de etanol în benzină

Măsurile detaliate referitoare la amestecul de etanol în benzină și, în special, presiunea vaporilor stabilită în anexa VI, precum și variantele posibile, destinate modificării elementelor neesențiale ale directivei, între altele prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 11 alineatul (2).”

6. Se adaugă articolul 8a după cum urmează:

„Articolul 8a

Aditivi metalici

Comisia continuă să elaboreze metode de testare adecvate pentru utilizarea aditivilor metalici în carburanți.”

7. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Raportul

Cel târziu la 31 decembrie 2012, și ulterior din trei în trei ani, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, însoțit, dacă este cazul, de o propunere.

Raportul va examina, în special, următoarele aspecte:

- (a) utilizarea biocarburanților în cadrul prezentei directive, precum și utilizarea și evoluția tehnologiei auto, având în vedere obiectivul definit în Revizuirea strategică a politicii energetice* a Comisiei, acela ca biocarburanții să reprezinte cel puțin 10% din carburanții utilizați în transport până în anul 2020 și obiectivul privind decarbonizarea carburanților utilizați în transport;
- (b) politica comunitară privind emisiile de CO₂ generate de vehiculele de transport rutier;
- (c) limitele presiunii vaporilor pentru amestecurile de etanol și benzină;
- (d) limitele emisiilor poluante pentru motoarele utilizate în navigația interioară, pe baza examinării efectelor gazelor poluante și ale gazelor cu efect de seră;
- (e) creșterea utilizării detergenților în carburanți;
- (f) utilizarea aditivilor metalici în carburanți.

* COM(2007)1, 10.1.2007.”

8. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11
Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de un comitet.

2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.”

9. Articolul 14 se elimină.

10. Anexa I se elimină.

11. Anexa II se elimină.

12. Anexa III se modifică după cum urmează:

Nota de subsol 5 se modifică prin adăugarea următorului text: „Atunci când carburantul conține etanol, presiunea maximă a vaporilor permisă în perioada de vară poate depăși 60kPa cu valoarea indicată în tabelul din anexa VI.”

13. Anexa IV se modifică după cum urmează:

- (a) la rubrica „Hidrocarburi policiclice aromatice”, intrarea din coloana „Maxime” se înlocuiește cu „8”.

(b) Nota de subsol 3 se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Până la 31 decembrie 2008, motorina cu un conținut maxim de sulf de 10mg/kg trebuie comercializată și trebuie să fie disponibilă pe o arie echilibrată din punct de vedere geografic pe teritoriul unui stat membru. De la 1 ianuarie 2009, întreaga cantitate de motorină comercializată pe teritoriul unui stat membru trebuie să aibă un conținut maxim de sulf de 10mg/kg.”

14. Se adaugă Anexa V, astfel cum apare în anexa la prezenta directivă.
15. Se adaugă Anexa VI, astfel cum apare în anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

Modificări aduse Directivei 1999/32/CE

Articolul 4b din Directiva 1999/32/CE se modifică după cum urmează:

- (a) La alineatul 1, litera (a) se elimină.
- (b) La alineatul 2, litera (b) se elimină.
- (c) Se introduce alineatul (2a), după cum urmează:

„(2a) Atunci când se află pe mare, navele de navigație interioară care au un certificat ce atestă conformitatea cu Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată, pot folosi combustibilii ale căror specificații sunt prezentate în prezenta directivă.

Atunci când navele respective nu se află pe mare, vor folosi combustibilii ale căror specificații sunt prezentate în Directiva 98/70/CE.”

Articolul 3

Abrogare

Directiva 93/12/CEE se abrogă.

Articolul 4

Transpunere

1. Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, până la [31 decembrie 2008]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 5
Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 6
Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, [...]

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA
„ANEXA V

**SPECIFICAȚII DE MEDIU APLICABILE CARBURANȚILOR DE PE PIAȚĂ
DESTINAȚI VEHICULELOR ECHIPATE CU MOTOR CU APRINDERE PRIN
SCÂNTEIE**

Tipul: Benzină cu conținut ridicat de biocarburant

Parametrul (1)	Unitatea	Limite (2)	
		Minime	Maxime
Cifra octanică determinată după metoda de cercetare		95	—
Cifra octanică determinată după metoda „motor”		85	—
Presiunea vaporilor, pe perioada de vară (3)	kPa	—	60,0 (4)
Distilare:			
— procent evaporat la 100° C	% v/v	46,0	—
— procent evaporat la 150° C	% v/v	75,0	—
Analiza hidrocarburilor:			
— olefine	% v/v	—	18,0
— aromatice	% v/v	—	35,0
— benzen	% v/v	—	1,0
Conținutul de oxigen	% m/m	—	3,7
Compuși oxigenați			
— Metanol			3
— Etanol (pot fi necesari agenți de stabilizare)	% v/v		10
— Alcool izopropilic	% v/v	—	12
— Alcool butilic terțiar	% v/v	—	15
— Alcool izobutilic	% v/v	—	15
— Eteri care conțin cinci sau mai mulți atomi de carbon pe moleculă	% v/v	—	22
— Alți compuși oxigenați (5)	% v/v	—	15
Conținutul de sulf	mg/kg	—	10
Conținutul de plumb	g/l	—	0,005

(1) Metodele de testare sunt cele specificate în EN 228:1999. Statele membre pot adopta metoda analitică specificată în standardul de înlocuire EN 228:1999, dacă se poate demonstra că aceasta oferă cel puțin aceeași precizie ca metoda analitică pe care o înlocuiește.

(2) Valorile menționate în specificație sunt „valori reale”. La stabilirea valorilor lor limită, s-au aplicat termenii ISO 4259 „Produse petroliere – Determinarea și aplicarea datelor de precizie privind metodele de testare”, iar pentru stabilirea unei valori minime s-a luat în considerare o diferență minimă de 2R peste zero (R = reproductibilitatea). Rezultatele măsurărilor individuale se interpretează pe baza criteriilor descrise în ISO 4259 (publicat în 1995).

(3) Perioada de vară începe nu mai târziu de data de 1 mai și ia sfârșit nu înainte de 30 septembrie. Pentru statele membre cu condiții de iarnă severă sau arctică, perioada de vară începe nu mai târziu de data de 1 iunie și ia sfârșit nu înainte de 31 august.

Pentru statele membre cu condiții de iarnă arctică sau severă, presiunea maximă a vaporilor nu depășește 70,0 kPa. Atunci când carburantul conține etanol, presiunea maximă a vaporilor permisă în perioada de vară poate depăși 60kPa cu valoarea indicată în tabelul din anexa VI.

(5) Alți mono-alcooli și eteri cu un punct final de fierbere care nu îl depășește pe cel menționat în EN 228:1999.

ANEXA VI

DEROGAȚIE PRIVIND PRESIUNEA VAPORILOR AUTORIZATĂ PENTRU BENZINA CU CONȚINUT DE ETANOL

Conținut de etanol (%v/v)	Depășirea autorizată a presiunii vaporilor (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

Atunci când conținutul de etanol este cuprins între două valori indicate în tabel, depășirea autorizată a presiunii vaporilor se determină prin extrapolare liniară între conținutul de etanol imediat superior și cel imediat inferior.