

32003L0017

22.3.2003

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

L 76/10

**DYREKTYWA 2003/17/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
**z dnia 3 marca 2003 r.**  
**zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych**  
**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

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

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

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>, w świetle wspólnego tekstu o zatwierdzonego przez Komitet Pojedynczy w dniu 20 stycznia 2003 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 98/70/WE <sup>(4)</sup> ustanawia specyfikacje środowiskowe dla paliw znajdujących się na rynku.
- (2) Artykuł 95 Traktatu przewiduje, że wnioski Komisji mające na celu ustanowienie i funkcjonowanie rynku wewnętrznego i dotyczące, między innymi, zdrowia i ochrony środowiska, przyjmują za podstawę wysoki poziom ochrony i że Parlament Europejski i Rada będą również starać się osiągnąć ten cel.
- (3) Przewiduje się zmianę dyrektywy 98/70/WE w celu spełnienia wymagań wspólnotowych norm jakości powietrza i związanych z tym celów oraz w celu włączenia dodatkowych specyfikacji uzupełniających obowiązujące specyfikacje ustanowione już w załączniku III i załączniku IV do tej dyrektywy.
- (4) Redukcję zawartości siarki w benzynie i olejach napędowych do silników wysokoprężnych określono jako środek przyczyniający się do osiągnięcia tych celów.
- (5) Niekorzystny wpływ siarki w benzynie i olejach napędowych do silników wysokoprężnych na skuteczność technologii katalitycznej końcowej obróbki spalin jest powszechnie znany w przypadku pojazdów drogowych i coraz bardziej widoczny w przypadku maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach.

- (6) Pojazdy drogowe w coraz większym stopniu muszą korzystać z urządzeń katalitycznej obróbki końcowej osiągnięcia dopuszczalnych wartości emisji ustanowionych w dyrektywie Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych <sup>(5)</sup> i dyrektywie Rady 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników Diesla w pojazdach <sup>(6)</sup>. Zatem redukcja zawartości siarki w benzynie i olejach napędowych może mieć większy wpływ na emisję spalin niż inne parametry paliwa.

- (7) Wprowadzenie paliw o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg zmniejszy zużycie paliwa możliwe do osiągnięcia przy nowych technologiach pojazdów i powinno zostać zbadane w przypadku maszyn jezdnych nieporuszających się po drogach oraz powinno prowadzić do znacznej redukcji emisji konwencjonalnych zanieczyszczeń powietrza przy zastosowaniu w istniejących pojazdach. Korzyści te zrekompensują zwiększoną emisję CO<sub>2</sub> związaną z produkcją benzyny i olejów napędowych z niską zawartością siarki.

- (8) Dlatego właściwym jest ustanowienie środków zapewniających wprowadzenie i dostępność paliw o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg. W tym zakresie bodźce fiskalne okazały się być skuteczne we wspieraniu wczesnego wprowadzania wysokiej jakości paliw zgodnie z potrzebami i priorytetami krajowymi i skracają one okres przejściowy, gdy na rynku istnieją dwa rodzaje paliwa o różnej jakości. Należy wspierać i zachęcać do stosowania środków fiskalnych, na odpowiednim poziomie, krajowym lub wspólnotowym.

- (9) Powszechna dostępność paliw o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg będzie dla producentów samochodów podstawą dla dokonania dodatkowego postępu w kierunku zmniejszenia zużycia paliwa w nowych pojazdach. Potencjalny udział paliw o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg w osiągnięciu wspólnotowego celu, jakim jest uzyskanie 120 g/km średnich emisji CO<sub>2</sub> dla nowego parku samochodowego, oceni się po dokonaniu w 2003 r. przeglądu bieżących zobowiązań producentów samochodów w zakresie środowiska.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 213 E z 31.7.2001, str. 255.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 36 z 8.2.2002, str. 115.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 2001 r. (Dz.U. C 153 E z 27.6.2002, str. 253). Wspólne stanowisko Rady z dnia 15 kwietnia 2002 r. (Dz.U. C 145 E z 18.6.2002, str. 71) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 26 września 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 30 stycznia 2003 r. i decyzja Rady z dnia 6 lutego 2003 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 58. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2000/71/WE (Dz.U. L 287 z 14.11.2000, str. 46).

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2001/100/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 16 z 18.1.2002, str. 32).

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/27/WE (Dz.U. L 107 z 18.4.2001, str. 10).

- (10) Należy zapewnić, aby od dnia 1 stycznia 2005 r. wystarczające ilości benzyny i olejów napędowych o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg były dostępne z uwzględnieniem odpowiednich kryteriów geograficznych celem umożliwienia swobodnego obrotu nowych pojazdów wymagających tych paliw, jednocześnie zapewniając, żeby redukcje emisji CO<sub>2</sub> z nowych pojazdów były większe od dodatkowych emisji tego gazu związaną z produkcją tych paliw.
- (11) Całkowite przejście na benzynę i oleje napędowe o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg należy przewidzieć od dnia 1 stycznia 2009 r. tak, aby dać przemysłowi paliwowemu dostateczny czas dla dokonania niezbędnych inwestycji celem dostosowania swych planów produkcyjnych. Poza tym, pełne wprowadzenie benzyny i olejów napędowych o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg od dnia 1 stycznia 2009 r. zredukuje emisje zanieczyszczeń konwencjonalnych pochodzących z istniejącego parku samochodowego prowadząc do polepszenia jakości powietrza, jednocześnie zapewniając, że nie będzie wzrostu emisji gazów cieplarnianych. W tym kontekście, w przypadku olejów napędowych należy potwierdzić tę datę nie później niż dnia 31 grudnia 2005 r.
- (12) W celu ochrony zdrowia ludzi i/lub środowiska w niektórych aglomeracjach lub niektórych obszarach wrażliwych ekologicznie lub ze względu na środowisko i o specyficznych problemach zanieczyszczenia, Państwa Członkowskie mogą, z zastrzeżeniem procedury ustanowionej w niniejszej dyrektywie, wymagać, aby paliwa mogły być wprowadzone do obrotu jedynie, jeśli spełniają bardziej surowe wymagania środowiskowe, w zakresie określonych zanieczyszczeń, niż wymagania ustanowione w niniejszej dyrektywie. Niniejsza procedura jest odstępniem od procedury informacyjnej ustanowionej w dyrektywie 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych <sup>(1)</sup>.
- (13) Emisje z silników instalowanych w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach, ciągnikach rolniczych i leśnych muszą stosować się do ograniczeń przewidzianych w dyrektywie 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach <sup>(2)</sup> i w dyrektywie 2000/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2000 r. w sprawie środków stosowanych przeciwko emisji stałych i gazowych zanieczyszczeń pochodzących z silników napędzających ciągniki rolnicze lub leśne i zmieniająca dyrektywę Rady 74/150/EWG <sup>(3)</sup>. Osiągnięcie tych poziomów emisji będzie coraz bardziej zależało od jakości olejów napędowych stosowanych w tych silnikach, dlatego ważnym jest włączenie do dyrektywy 98/70/WE definicji takich paliw.
- (14) Właściwym jest aby przewidzieć jednolity system kontroli jakości paliwa lub krajowy system, który zapewni wyniki o równoważnym stopniu zaufania i systemy przekazywania wyników, aby móc ocenić zgodność z ustanowionymi specyfikacjami środowiskowymi jakości paliwa.
- (15) Należy ustanowić procedurę uaktualniania metod pomiarowych stosowanych w celu zapewnienia ich zgodności z ustanowionymi specyfikacjami jakości paliwa.
- (16) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(4)</sup>.
- (17) Należy przewidzieć dokonanie przeglądu przepisów dyrektywy 98/70/WE celem uwzględnienia nowego ustawodawstwa wspólnotowego odnoszącego się do jakości powietrza i celów dotyczących środowiska, takich jak potrzeba wspierania paliw alternatywnych, w tym także biopaliw, rozwój nowych technologii redukcji zanieczyszczeń, wpływ dodatków metalicznych i inne istotne kwestie na temat ich wydajności oraz potwierdzić, lub nie, datę pełnego wprowadzenia olejów napędowych do silników wysokoprężnych o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg celem zapewnienia, że ogólnie nie nastąpi wzrost emisji gazów cieplarnianych.
- (18) Należy dokonać obszernego przeglądu alternatywnych paliw, w tym także biopaliw oraz przedyskutować potrzebę szczególnych przepisów prawnych.
- (19) Państwa Członkowskie powinny ustanowić zasady stosowania sankcji obowiązujących wobec naruszenia przepisów dyrektywy 98/70/WE i zapewnić ich wykonywanie.
- (20) W związku z powyższym, należy odpowiednio zmienić dyrektywę 98/70/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### Artykuł 1

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

- artykuł 2 otrzymuje brzmienie:

#### „Artykuł 2

#### Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- »benzyna« oznacza mineralne oleje lotne przeznaczone do działania w silnikach spalinowych o zapłonie iskrowym stosowanych do napędzania pojazdów i objęte kodami CN 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 i 2710 11 59 <sup>(\*)</sup>;

<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 59 z 27.2.1998, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 2001/63/WE (Dz.U. L 227 z 23.8.2001, str. 41).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 173 z 12.7.2000, str. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

2. »oleje napędowe do silników wysokoprężnych« oznaczają oleje napędowe objęte kodem CN 2710 19 41 (\*) i stosowane w pojazdach samochodowych, określonych w dyrektywie 70/220/EWG oraz dyrektywie 88/77/EWG;
3. »oleje napędowe przeznaczone do stosowania w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach i ciągnikach rolniczych i leśnych« oznaczają płynny produkt ropopochodny, objęty kodem CN 2710 19 41 i 2710 19 45 (\*), przeznaczony do stosowania w silnikach określonych w dyrektywach 97/68/WE (\*\*) i 2000/25/WE (\*\*\*);
4. »regiony peryferyjne« oznaczają Francję, w odniesieniu do francuskich departamentów zamorskich, Portugalie, w odniesieniu do Azorów i Madery i Hiszpanię, w odniesieniu do Wysp Kanaryjskich.

W Państwach Członkowskich o arktycznych i surowych warunkach zimowych maksymalny punkt destylacji 65 % przy 250 °C dla olejów napędowych do silników Diesla i olejów napędowych do innych silników można zastąpić maksymalnym punktem destylacji 10 % (vol/vol) przy 180 °C.

(\*) Przydział tych kodów CN określono w WTC, zmieniony rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2031/2001 (Dz.U. L 279 z 23.10.2001, str. 1).

(\*\*) Dz.U. L 59 z 27.2.1998, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 2001/63/WE (Dz.U. L 227 z 23.8.2001, str. 41).

(\*\*\*) Dz.U. L 173 z 12.7.2000, str. 1.”;

2. w art. 3 ust. 2 dodaje się lit. d) i e) w brzmieniu:

„d) Bez uszczerbku dla przepisów lit. c), Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, że w wymaganym czasie, i nie później niż dnia 1 stycznia 2005 r., na ich terytorium zostanie wprowadzona do obrotu benzyna bezołowiowa o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg. Państwa Członkowskie zapewniają dostępność tej benzyny bezołowiowej z uwzględnieniem odpowiednich kryteriów geograficznych oraz jej zgodność pod każdym innym względem z wymaganiami określonymi w załączniku III.

Jednakże Państwa Członkowskie mogą w regionach peryferyjnych, zastosować przepisy szczególne w celu wprowadzenia benzyny o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg. Państwa Członkowskie stosujące ten przepis powiadomią o tym Komisję. Komisja opracuje wskazówki, jak należy, do celów niniejszego akapitu, rozumieć dostępność z uwzględnieniem odpowiednich kryteriów geograficznych.

- e) Nie później niż do dnia 1 stycznia 2009 r., Państwa Członkowskie zapewniają, że na ich terytorium benzynę bezołowiową można wprowadzić do obrotu jedynie, jeśli

spełnia ona wymagania specyfikacji środowiskowej określonej w załączniku III z wyjątkiem zawartości siarki, która maksymalnie wynosi 10 mg/kg.”;

3. w art. 4:

- a) ust. 1 dodaje się lit. d) i e) w brzmieniu:

„d) Bez uszczerbku dla przepisów lit. c), Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, że w wymaganym czasie, i nie później niż dnia 1 stycznia 2005 r., na ich terytorium zostanie wprowadzony do obrotu olej napędowy o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg. Państwa Członkowskie zapewniają, że ten olej napędowy będzie dostępny z uwzględnieniem odpowiednich kryteriów geograficznych oraz zgodny pod każdym innym względem z wymaganiami określonymi w załączniku IV.

Jednakże Państwa Członkowskie, w celu wprowadzenia benzyny o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg, mogą w regionach peryferyjnych zastosować przepisy szczególne. Państwa Członkowskie stosujące ten przepis powiadamią o tym Komisję.

- e) Nie później niż do dnia 1 stycznia 2009 r., Państwa Członkowskie zapewniają, z zastrzeżeniem przepisów art. 9 ust. 1 lit. a), że na ich terytorium olej napędowy można wprowadzić do obrotu jedynie, jeśli spełnia on wymagania specyfikacji środowiskowej określonej w załączniku IV z wyjątkiem zawartości siarki, która maksymalnie wynosi 10 mg/kg.”;

- b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Państwa Członkowskie zapewniają, że oleje napędowe przeznaczone do stosowania w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach oraz ciągnikach rolniczych i leśnych wprowadzane na ich terytorium zawierają siarki mniej niż 2 000 mg/kg. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2008 r. maksymalna dopuszczalna zawartość siarki w olejach napędowych przeznaczonych do stosowania w maszynach jezdnych nieporuszających się po drogach oraz ciągnikach rolniczych i leśnych wynosi 1 000 mg/kg. Jednakże Państwa Członkowskie mogą wymagać niższej lub takiej samej zawartości siarki w olejach napędowych przewidzianych w niniejszej dyrektywie.”;

4. w art. 6:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na zasadzie odstępstwa od art. 3, 4 i 5 i zgodnie z art. 95 ust. 10 Traktatu, Państwo Członkowskie może wymagać, żeby na określonych obszarach jego terytorium, 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 parku samochodowego, w celu ochrony w Państwie Członkowskim zdrowia ludności w określonej aglomeracji lub środowiska w określonej strefie ekologicznie wrażliwej, jeżeli zanieczyszczenie powietrza lub wód gruntowych stanowi poważny i groźny problem dla zdrowia ludzkiego i środowiska lub, jeśli obawy, że może stanowić ono taki problem są uzasadnione.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zainteresowane Państwo Członkowskie dostarcza Komisji dane dotyczące środowiska dla danej aglomeracji lub danego obszaru, jak również przewidywanych skutków proponowanych środków dla środowiska.”;

c) skreśla się ust. 7 i 8;

5. artykuł 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

### Monitorowanie zgodności i sporządzanie sprawozdań

1. Państwa Członkowskie monitorują zgodność z wymogami określonymi w art. 3 i 4, w odniesieniu do benzyny i olejów napędowych, na podstawie metod analitycznych określonych w normach europejskich, odpowiednio EN 228:1999 i EN 590:1999.

2. Państwa Członkowskie ustanawiają system monitorowania jakości paliwa zgodnie z wymaganiami odpowiedniej normy europejskiej. Dopuszcza się stosowanie alternatywnego systemu monitorowania jakości paliwa pod warunkiem że system taki zapewnia wyniki o równoważnym stopniu zaufania.

3. Każdego roku do dnia 30 czerwca, Państwa Członkowskie składają sprawozdanie zawierające krajowe dane o jakości paliwa za poprzedni rok kalendarzowy. Pierwsze sprawozdanie składa się do dnia 30 czerwca 2002 r. Począwszy od dnia 1 stycznia 2004 r. format tego sprawozdania ma być zgodny z formatem podanym w odpowiedniej normie europejskiej. Dodatkowo, Państwa Członkowskie podają całkowite ilości benzyny i olejów napędowych wprowadzonych do obrotu na ich terytorium oraz wprowadzone do obrotu ilości benzyny bezołowiowej i olejów napędowych o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg. Poza tym, Państwa Członkowskie podają corocznie dane na temat dostępności, z uwzględnieniem odpowiednich kryteriów geograficznych, benzyny i olejów napędowych o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg wprowadzonych do obrotu na ich terytorium.

4. Komisja zapewnia niezwłocznie, za pomocą odpowiednich środków, dostępność informacji podanej w zastosowaniu ust. 3. Komisja publikuje co roku, i po raz pierwszy do dnia 31 grudnia 2003 r. sprawozdanie na temat rzeczywistej jakości paliwa w poszczególnych Państwach Członkowskich i pokrycia geograficznego w zakresie paliw o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg, mające na celu dostarczenie danych o jakości paliw w poszczególnych Państwach Członkowskich.”;

6. artykuł 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

### Proces przeglądu

1. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2005 r., Komisja dokonuje przeglądu specyfikacji paliw podanych w załącznikach III i IV, z wyjątkiem zawartości siarki i proponuje, w stosownych przypadkach, zmiany, zgodnie z obecnymi i przyszłymi

wymaganiami prawodawstwa wspólnotowego w zakresie emisji z pojazdów i jakości powietrza oraz związanymi z tym celami. W szczególności, Komisja bierze pod uwagę:

a) konieczność zmiany końcowej daty pełnego wprowadzenia oleju napędowego o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg, w celu zapewnienia, by nie wzrosła emisja gazu cieplarnianego. W analizie należy wziąć pod uwagę rozwój technologii przetwarzania w rafineriach i oczekiwane udoskonalenia w zakresie zużycia paliwa przez pojazdy i tempo, w jakim nowe technologie obniżające zużycie paliwa wprowadza się do parku samochodowego;

b) konsekwencje nowego prawodawstwa wspólnotowego ustalającego normy jakości powietrza dla takich substancji jak węglowodory aromatyczne wielopierścieniowe;

c) wynik przeglądu opisanego w art. 10 dyrektywy Rady 1999/30/WE z dnia 22 kwietnia 1999 r. odnosząca się do wartości dopuszczalnych dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu i tlenków azotu oraz pyłu i ołowiu w otaczającym powietrzu (\*);

d) wynik przeglądu różnych zobowiązań japońskich (\*\*), koreańskich (\*\*\*) i europejskich (\*\*\*\*) producentów samochodów w zakresie zmniejszenia zużycia paliwa i emisji ditlenku węgla w nowych samochodach osobowych w świetle zmian jakości paliwa wprowadzonych niniejszą dyrektywą i postępu w dążeniu do wspólnotowego celu, jakim jest emisja 120 g/km CO<sub>2</sub> średnio na pojazd;

e) wynik przeglądu wymaganego w art. 7 dyrektywy 1999/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach oraz zmieniająca dyrektywę Rady 88/77/EWG (\*\*\*\*) i potwierdzenie obowiązującej normy dotyczącej emisji NO<sub>x</sub> dla silników o dużym obciążeniu;

f) skuteczność działania nowych technologii obniżających zanieczyszczenie i wpływ składników metalicznych i inne istotne kwestie dotyczące ich efektywności i rozwoju mających wpływ na międzynarodowe rynki paliw;

g) potrzebę zachęcania do wprowadzenia alternatywnych paliw, w tym także biopaliw, jak również potrzebę wprowadzenia zmian w innych parametrach w specyfikacjach paliw, zarówno paliw konwencjonalnych, jak i paliw alternatywnych, na przykład zmiany w wartościach granicznych maksymalnej lotności benzyny, zawartych w niniejszej dyrektywie, wymagane celem zastosowania ich do mieszanek bioetanolu z benzyną i dalsze konieczne zmiany w EN 228:1999.

2. Przygotowując swoją propozycję następnego etapu norm emisji dotyczących silników wysokoprężnych w pojazdach nieporuszających się po drogach, Komisja jednocześnie ustanawia wymaganą jakość paliwa. W pracach tych Komisja uwzględnia znaczenie emisji pochodzących z tego sektora, wszystkie korzyści dla zdrowia i środowiska, konsekwencje w Państwach Członkowskich dotyczące dystrybucji paliwa i koszty oraz korzyści z bardziej restrykcyjnego poziomu siarki niż wymagany obecnie poziom dla paliw stosowanych w silnikach wysokoprężnych w pojazdach nieporuszających się po drogach, a następnie dostosuje właściwe wymagania, dotyczące jakości paliwa stosowanego w pojazdach nieporuszających się po drogach, do wymagań dla sektora pojazdów drogowych do pewnej daty, jaką w powszechnym oczekiwaniu będzie dzień 1 stycznia 2009 r., datę tę Komisja potwierdzi lub zmieni w swoim przeglądzie w 2005 r.

3. W uzupełnieniu do przepisów ust. 1, Komisja może, między innymi, przesyłać:

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

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

(<sup>(\*)</sup>) Dz.U. L 163 z 29.6.1999, str. 41. Dyrektywa zmieniona decyzją Komisji 2001/744/WE (Dz.U. L 278 z 23.10.2001, str. 35).

(<sup>(\*\*)</sup>) Dz.U. L 100 z 20.4.2000, str. 57.

(<sup>(\*\*\*)</sup>) Dz.U. L 100 z 20.4.2000, str. 55.

(<sup>(\*\*\*\*)</sup>) Dz.U. L 40 z 13.2.1999, str. 49.

(<sup>(\*\*\*\*\*)</sup>) Dz.U. L 44 z 16.2.2000, str. 1.”

7. dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Artykuł 9a

#### Kary

Państwa Członkowskie ustalają kary, które stosuje się w przypadku naruszenia krajowych przepisów przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą. Ustalane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające”;

8. w art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Metody pomiarowe stosowane w odniesieniu do parametrów określonych w załącznikach I i III są metodami analitycznymi określonymi w normie europejskiej EN 228:1999. Metody pomiarowe stosowane w odniesieniu do parametrów określonych w załącznikach II i IV są metodami analitycznymi określonymi w normie europejskiej EN 590:1999.

Państwa Członkowskie mogą, stosownie do sytuacji, przyjąć metody analityczne określone w normach zastępujących EN 228:1999 lub EN 590:1999, jeśli można wykazać, że dają one, co najmniej taką samą dokładność i co najmniej taki sam poziom precyzji jak zastępowane metody analityczne. W przypadku gdy dopuszczalne metody analityczne muszą być dostosowane do postępu technicznego, Komisja może przyjąć zmiany zgodnie z procedurą określoną w art. 11 ust. 2.”;

9. artykuł 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

#### Procedura komitetu

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony zgodnie z art. 12 dyrektywy 96/62/WE (<sup>(\*)</sup>).

2. Przy dokonywaniu odniesienia do tego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (<sup>(\*\*)</sup>), uwzględniając przepisy art. 8 tej decyzji.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.

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

(<sup>(\*\*)</sup>) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”;

10. załączniki I–IV zastępuje się tekstem załącznika do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Państwa Członkowskie przyjmują i opublikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 30 czerwca 2003 r. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Państwa Członkowskie stosują te środki od dnia 1 stycznia 2004 r.

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

Artykuł 3

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

*Artykuł 4*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 3 marca 2003 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

P. COX  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

A.-A. TSOCHATZOPOULOS  
*Przewodniczący*

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK

## „ZAŁĄCZNIK I

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

Typ: **Benzyna**

Parametr <sup>(1)</sup>	Jednostka	Limity <sup>(2)</sup>	
		Minimum	Maksimum
Liczba oktanowa badania		95 <sup>(3)</sup>	–
Liczba oktanowa silnika		85	–
Ciśnienie pary, okres letni <sup>(4)</sup>	kPa	–	60,0 <sup>(5)</sup>
Destylacja:			
– procent odparowania przy 100 °C	% v/v	46,0	–
– procent odparowania przy 150 °C	% v/v	75,0	–
Analiza węglowodorów:			
– olefinowych	% v/v	–	18,0 <sup>(6)</sup>
– aromatycznych	% v/v	–	42,0
– benzenu	% v/v	–	1,0
Zawartość tlenu	% m/m	–	2,7
Związki tlenowe			
– Metanol (muszą być dodane czynniki stabilizujące)	% v/v	–	3
– Alkohol etylowy (mogą być konieczne czynniki stabilizujące)	% v/v	–	5
– Alkohol izopropylowy	% v/v	–	10
– Alkohol butylowy trzeciorzędowy	% v/v	–	7
– Alkohol izobutyłowy	% v/v	–	10
– Etery zawierające pięć lub więcej atomów węgla na cząsteczkę	% v/v	–	15
– Inne związki tlenowe <sup>(7)</sup>	% v/v	–	10
Zawartość siarki	mg/kg	–	150
Zawartość ołowiu	g/l	–	0,005

(1) Należy stosować metody badania określone w EN 228:1999. Państwa Członkowskie mogą przyjąć metodę analityczną określoną w normie zastępującej EN 228:1999, jeśli można wykazać, że daje ona, co najmniej taką samą dokładność i co najmniej taki sam poziom precyzji jak zastępowana metoda analityczna.

(2) 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 2R powyżej zera (R = odtwarzalność). Wyniki indywidualnych pomiarów interpretuje się na podstawie kryteriów określonych w normie ISO 4259 (opublikowanej w 1995 r.).

(3) Normalną benzynę bezołowiową można wprowadzić do obrotu, jeśli ma ona minimalną liczbę oktanową, określaną metodą motorową 81 i minimalną liczbę oktanową, określaną metodą badawczą 91.

(4) 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.

(5) W Państwach Członkowskich o arktycznych lub surowych warunkach zimowych prężność pary nie przekracza w okresie letnim 70 kPa.

(6) Normalną benzynę bezołowiową można wprowadzić do obrotu, jeśli zawartość olefin wynosi maksymalnie 21 % v/v.

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

## ZAŁĄCZNIK II

## SPECYFIKACJE ŚRODOWISKOWE DLA PALIW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA RYNKU PRZEZNACZONYCH DO POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIKI WYSOKOPRĘŻNE

Typ: **Olej napędowy**

Parametr <sup>(1)</sup>	Jednostka	Limity <sup>(2)</sup>	
		Minimum	Maksimum
Liczba cetanowa		51,0	–
Gęstość przy 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	–	845
Destylacja:			
— 95 % (v/v) odzyskane przy	°C	–	360
Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne	% m/m	–	11
Zawartość siarki	mg/kg	–	350

(1) Należy stosować metody badania określone w EN 590:1999. Państwa Członkowskie mogą przyjąć metodę analityczną określoną w normie zastępującej EN 590:1999, jeśli można wykazać, że daje ona, co najmniej taką samą dokładność i co najmniej taki sam poziom precyzji jak zastępowana metoda analityczna.

(2) 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 2R powyżej zera (R = odtwarzalność). Wyniki indywidualnych pomiarów interpretuje się na podstawie kryteriów określonych w normie ISO 4259 (opublikowanej w 1995 r.).



## ZAŁĄCZNIK III

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

Typ: **Benzyna**

Parametr <sup>(1)</sup>	Jednostka	Limity <sup>(2)</sup>	
		Minimum	Maksimum
Liczba oktanowa badania		95 <sup>(3)</sup>	—
Liczba oktanowa silnika		85	—
Ciśnienie pary, okres letni <sup>(4)</sup>	kPa	—	60,0 <sup>(5)</sup>
Destylacja:			
— procent odparowania przy 100 °C	% v/v	46,0	—
— procent odparowania przy 150 °C	% v/v	75,0	—
Analiza węglowodorów:			
— olefinowych	% v/v	—	18,0
— aromatycznych	% v/v	—	35,0
— benzenu	% v/v	—	1,0
Zawartość tlenu	% m/m	—	2,7
Związki tlenowe			
— metanol (muszą być dodane czynniki stabilizujące)	% v/v	—	3
— alkohol etylowy (mogą być konieczne czynniki stabilizujące)	% v/v	—	5
— alkohol izopropylowy	% v/v	—	10
— alkohol butylowy trzeciorzędowy	% v/v	—	7
— alkohol izobutyłowy	% v/v	—	10
— etery zawierające pięć lub więcej atomów węgla na cząsteczkę	% v/v	—	15
— Inne związki tlenowe <sup>(6)</sup>	% v/v	—	10
Zawartość siarki	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 <sup>(7)</sup>
Zawartość ołowiu	g/l	—	0,005

(1) Należy stosować metody badania określone w EN 228:1999. Państwa Członkowskie mogą przyjąć metodę analityczną określoną w normie zastępującej EN 228:1999, jeśli można wykazać, że daje ona, co najmniej taką samą dokładność i co najmniej taki sam poziom precyzji jak zastępowana metoda analityczna.

(2) 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 2R powyżej zera (R = odtwarzalność). Wyniki indywidualnych pomiarów interpretuje się na podstawie kryteriów określonych w normie ISO 4259 (opublikowanej w 1995 r.).

(3) Państwa Członkowskie mogą dopuścić do obrotu normalną benzynę bezołowiową, jeśli ma ona minimalną liczbę oktanową, określaną metodą motorową 81 i minimalną liczbę oktanową, określaną metodą badawczą 91.

(4) 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.

(5) W Państwach Członkowskich o arktycznych lub surowych warunkach zimowych prężność pary nie przekracza w okresie letnim 70 kPa.

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

(7) Zgodnie z art. 3 ust. 2, nie później niż do dnia 1 stycznia 2005 r. benzyna bezołowiowa o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg musi być wprowadzona do obrotu i dostępna z uwzględnieniem odpowiednich kryteriów geograficznych na terytorium Państwa Członkowskiego. Do dnia 1 stycznia 2009 r. wszelka benzyna bezołowiowa wprowadzona do obrotu na terytorium Państwa Członkowskiego może mieć zawartość siarki równą maksymalnie 10 mg/kg.

## ZAŁĄCZNIK IV

## SPECYFIKACJE ŚRODOWISKOWE DLA PALIW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA RYNKU PRZEZNACZONYCH DO POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIKI WYSOKOPRĘŻNE

Typ: Olej napędowy

Parametr <sup>(1)</sup>	Jednostka	Limity <sup>(2)</sup>	
		Minimum	Maksimum
Liczba cetanowa		51,0	–
Gęstość przy 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	–	845
Destylacja:			
— 95 % (v/v) odzyskane przy	°C	–	360
Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne	% m/m	–	11
Zawartość siarki	mg/kg	–	50
	mg/kg	–	10 <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Należy stosować metody badania określone w EN 590:1999. Państwa Członkowskie mogą przyjąć metodę analityczną określoną w normie zastępującej EN 590:1999, jeśli można wykazać, że daje ona, co najmniej taką samą dokładność i co najmniej taki sam poziom precyzji jak zastępowana metoda analityczna.

<sup>(2)</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 2R powyżej zera (R = odtwarzalność). Wyniki indywidualnych pomiarów interpretuje się na podstawie kryteriów określonych w normie ISO 4259 (opublikowanej w 1995 r.).

<sup>(3)</sup> Zgodnie z art. 4 ust. 1, nie później niż do dnia 1 stycznia 2005 r. olej napędowy do silników wysokoprężnych o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg musi być wprowadzony do obrotu i dostępny z uwzględnieniem odpowiednich kryteriów geograficznych na terytorium Państwa Członkowskiego. Ponadto i z zastrzeżeniem przeglądu w art. 9 ust. 1, do dnia 1 stycznia 2009 r. wszelkie oleje napędowe do silników wysokoprężnych wprowadzone do obrotu na terytorium Państwa Członkowskiego mogą mieć zawartość siarki równą maksymalnie 10 mg/kg.”