



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-135-03

Druk nr 2039
Warszawa, 19 września 2003 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o systemie monitorowania i
kontrolowania jakości paliw wraz z
projektami podstawowych aktów wykonawczych,**

Uprzejmie proszę Pana Marszałka o nadanie priorytetu pracom nad projektem ustawy ze względu na oczekiwania konsumentów na pilne wdrożenie systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 Regulaminu Sejmu, przekazuję, przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

2003 r.

o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych ¹⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa określa zasady organizacji i działania systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych przeznaczonych do stosowania w pojazdach, ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach, w celu ograniczania negatywnych skutków oddziaływania tych paliw na zdrowie i środowisko.

Art. 2. Przepisów ustawy nie stosuje się do paliw ciekłych znajdujących się w obiektach zlokalizowanych na terenach zamkniętych w rozumieniu ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2000 r. Nr 100, poz. 1086, z późn. zm.²⁾).

Art. 3. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) przedsiębiorca – przedsiębiorcę, o którym mowa w ustawie z dnia 19 listopada 1999 r. – Prawo działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 101, poz. 1178, z późn. zm.³⁾), wykonującego działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami ciekłymi;
- 2) inspektor – inspektora w rozumieniu ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 4, poz. 25 i Nr 110, poz. 1189 oraz z 2002 r. Nr 135, poz. 1145 i Nr 166, poz. 1360);

- 3) paliwa ciekłe – benzyny silnikowe stosowane w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym oraz olej napędowy stosowany w pojazdach, ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym;
- 4) pojazd – pojazd, o którym mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 i Nr 124, poz. 1152), wyposażony w silnik z zapłonem iskrowym albo w silnik z zapłonem samoczynnym;
- 5) ciągnik rolniczy – ciągnik rolniczy, o którym mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 6) maszyna nie poruszająca się po drogach – każdą maszynę jezdną, przewoźne wyposażenie przemysłowe lub pojazd z nadwoziem lub bez nadwozia, nie przeznaczone do przewozu pasażerów lub towarów po drogach;
- 7) obrót – działalność gospodarczą polegającą na handlu hurtowym lub detalicznym paliwami ciekłymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) stacja paliwowa – zespół urządzeń służących do zaopatrywania przez przedsiębiorcę w paliwa ciekłe pojazdów, ciągników rolniczych i maszyn nie poruszających się po drogach;
- 9) akredytowane laboratorium – laboratorium, które uzyskało akredytację na zasadach określonych w przepisach o systemie oceny zgodności, do wykonywania badań objętych systemem określonym w ustawie;
- 10) próbka – paliwo ciekłe pobrane do badań przez inspektora.

Art. 4. 1. Paliwa ciekłe powinny spełniać parametry techniczne właściwe dla danego paliwa ze względu na ochronę środowiska.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wymagania jakościowe dla paliw ciekłych, biorąc pod uwagę postanowienia właściwych norm w tym zakresie.

Art. 5. 1. Jeżeli wystąpią na rynku nadzwyczajne zdarzenia skutkujące zmianą warunków zaopatrzenia w ropę naftową lub jej produkty, powodujące utrudnienia w przestrzeganiu przez producentów paliw ciekłych wymagań jakościowych, minister właściwy do spraw gospodarki niezwłocznie informuje o tych zdarzeniach Komisję Europejską.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw gospodarki może wystąpić do Komisji Europejskiej o wyrażenie zgody na czasowe stosowanie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych innych niż określone w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 2.

3. Po uzyskaniu zgody, o której mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw gospodarki może, w drodze rozporządzenia, określić na czas oznaczony, nie dłuższy niż 6 miesięcy, wymagania jakościowe dla paliw ciekłych inne niż określone w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 2, biorąc pod uwagę ochronę zdrowia, środowiska oraz wpływ stosowania paliw odpowiadających takim wymaganiom na eksploatację pojazdów.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 3, ustali:

- 1) rodzaj oznaczenia numerycznego umożliwiającego identyfikację paliw ciekłych lub grup tych paliw oraz ich nazwy;
- 2) wymagania dotyczące poszczególnych paliw ciekłych lub grup tych paliw;

- 3) terminy obowiązywania wymagań jakościowych dla poszczególnych paliw ciekłych lub grup tych paliw.

Art. 6. Zabrania się obrotu paliwami ciekłymi nie spełniającymi wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 2 albo art. 5 ust. 3.

Rozdział 2

System monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych

Art. 7. 1. Tworzy się System Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw Ciekłych, zwany dalej „Systemem”, którego celem jest przeciwdziałanie wprowadzaniu do obrotu paliw ciekłych nie spełniających wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 2 albo art. 5 ust. 3.

2. Do zadań Systemu należy kontrolowanie u przedsiębiorców jakości paliw ciekłych wprowadzonych do obrotu oraz rejestrowanie i przetwarzanie informacji w tym zakresie.

3. System jest finansowany z budżetu państwa.

Art. 8. 1. Systemem zarządza Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwany dalej „Zarządzającym”.

2. Do zadań Zarządzającego należy:

- 1) prowadzenie wykazu przedsiębiorców wykonujących działalność w zakresie obrotu paliwami ciekłymi oraz stacji paliwowych, sporządzanego na podstawie danych udostępnianych przez Główny Urząd Statystyczny oraz Urząd Regulacji Energetyki;
- 2) nadawanie numerów identyfikacyjnych przedsiębiorcom wykonującym działalność w zakresie obrotu paliwami ciekłymi oraz stacjom paliwowym, na potrzeby Systemu;

- 3) prowadzenie wykazu akredytowanych laboratoriów, sporządzanego na podstawie danych udostępnianych przez Polskie Centrum Akredytacji;
- 4) ustalanie programów kontroli jakości paliw ciekłych;
- 5) akceptowanie planów kontroli jakości paliw ciekłych przedstawianych przez Głównego Inspektora Inspekcji Handlowej;
- 6) ustalanie sposobu oznaczania próbki, w celu uniemożliwienia identyfikacji przedsiębiorcy lub stacji paliwowej, w trakcie przeprowadzanych badań;
- 7) opracowywanie rocznych zbiorczych raportów, o których mowa w art. 21 ust. 1 i 3;
- 8) gromadzenie i przetwarzanie na potrzeby Systemu danych statystycznych dotyczących jakości paliw ciekłych.

3. Dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 4-6, oraz terminy przeprowadzania kontroli podlegają ochronie na zasadach i w trybie określonym w przepisach o ochronie informacji niejawnych.

4. Zarządzający realizuje swoje zadania przy pomocy Inspekcji Handlowej.

Art. 9. Do przeprowadzania kontroli, postępowania kontrolnego oraz pobierania i badania próbek w zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się przepisy o Inspekcji Handlowej.

Art. 10.1. Kontrolę u przedsiębiorców jakości paliw ciekłych wprowadzonych do obrotu wszczyna i przeprowadza inspektor, na podstawie stałego, pisemnego upoważnienia imiennego do przeprowadzania kontroli jakości paliw ciekłych, po okazaniu legitymacji służbowej.

2. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) imię i nazwisko, stanowisko służbowe oraz numer legitymacji służbowej inspektora przeprowadzającego kontrolę;
- 2) podstawę prawną do przeprowadzenia kontroli;
- 3) pouczenie o skutkach prawnych uniemożliwienia albo utrudniania inspektorowi przeprowadzenia czynności kontrolnych.

3. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, inspektor podejmuje u przedsiębiorcy wskazanego przez Głównego Inspektora Inspekcji Handlowej.

4. Inspektor jest uprawniony do pobrania próbek ze zbiornika paliwa ciekłego lub z urządzenia służącego do dystrybucji paliw ciekłych.

Art. 11.1. W toku postępowania kontrolnego inspektor pobiera dwie próbki.

2. Inspektor oznacza próbki w sposób ustalony przez Zarządzającego.

Art. 12. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, sposób pobierania próbek, biorąc pod uwagę postanowienia właściwych norm w tym zakresie.

Art. 13.1. Po zakończeniu czynności, o których mowa w art. 11, inspektor sporządza protokół pobrania próbek.

2. Protokół, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) pieczęć urzędową;
- 2) numer protokołu;
- 3) oznaczenie przedsiębiorcy, u którego pobrano próbki;
- 4) numery identyfikacyjne, o których mowa w art. 8 ust. 2 pkt 2;

- 5) datę pobrania próbek;
- 6) określenie miejsca pobrania próbek;
- 7) informacje o objętości paliwa ciekłego znajdującego się w zbiornikach, z których pobrano próbki;
- 8) imię, nazwisko i stanowisko służbowe inspektora pobierającego próbki;
- 9) podpisy:
 - a) kontrolowanego przedsiębiorcy albo jego przedstawiciela,
 - b) inspektora pobierającego próbki.

3. Protokół, o którym mowa w ust. 1, sporządza się w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje kontrolowany przedsiębiorca lub jego przedstawiciel, a drugi egzemplarz inspektor dołącza do akt sprawy.

4. Odmowa podpisania protokołu przez kontrolowanego przedsiębiorcę lub jego przedstawiciela nie stanowi przeszkody do przekazania do badań pobranych próbek.

Art. 14. Inspektor jest obowiązany sporządzić także protokół pobrania próbek, przeznaczony do użytku wewnętrznego Inspekcji Handlowej, zawierający:

- 1) numer protokołu, o którym mowa w art. 13 ust. 1;
- 2) numery identyfikacyjne, o których mowa w art. 8 ust. 2 pkt 2;
- 3) informacje o oznaczeniu próbek uniemożliwiającym identyfikację przedsiębiorcy lub stacji paliwowej, z której je pobrano, przekazywanych do akredytowanego laboratorium;
- 4) podpis inspektora pobierającego próbki.

Art. 15. 1. Inspektor niezwłocznie przekazuje pobrane próbki do akredytowanego laboratorium, w warunkach uniemożliwiających zmianę jakości paliwa ciekłego i jego cech charakterystycznych.

2. Jedna z próbek dostarczonych do akredytowanego laboratorium stanowi próbkę kontrolną, a drugą próbkę przeznacza się do badań.

3. Wojewódzki inspektor inspekcji handlowej przeprowadza, na wniosek kontrolowanego przedsiębiorcy, badania próbki kontrolnej w akredytowanym laboratorium niezależnym od kontrolowanego przedsiębiorcy oraz producenta lub dostawcy kontrolowanego paliwa.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, składa się pisemnie w terminie i na zasadach określonych do zgłaszania uwag do protokołu kontroli.

Art. 16. 1. Jeżeli przeprowadzone badania wykazały, że paliwo ciekłe nie spełnia wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 2 albo art. 5 ust. 3, kontrolowany jest obowiązany do uiszczenia wojewódzkiemu inspektorowi inspekcji handlowej kwoty stanowiącej równowartość kosztów przeprowadzonych badań.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 15 ust. 3, wojewódzki inspektor inspekcji handlowej pobiera od kontrolowanego przedsiębiorcy zaliczkę w wysokości kosztów badania próbki kontrolnej.

3. W przypadku, jeżeli badanie próbki kontrolnej nie wykaże naruszenia wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 2 albo art. 5 ust. 3, uznaje się, że badane paliwo spełnia te wymagania. W takim przypadku zwraca się przedsiębiorcy zaliczkę, o której mowa w ust. 2.

4. Do należności, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 17. 1. Akredytowane laboratoria przeprowadzają badania pobranych próbek na podstawie umowy zawartej z Głównym Inspektorem Inspekcji Handlowej, a

badania próbek kontrolnych na podstawie umowy zawartej z wojewódzkim inspektorem inspekcji handlowej.

2. Umowy, o których mowa w ust. 1, powinny zawierać co najmniej postanowienia dotyczące liczby próbek przekazywanych do badań, terminu wykonania badań, sposobu rozliczeń za wykonane badania, odpowiedzialności stron za niedotrzymanie warunków umowy, okresu jej obowiązywania i warunków rozwiązania.

3. Wyniki badań pobranych próbek stosuje się do jakości całej partii paliwa ciekłego znajdującego się w zbiornikach, z których pobrano próbki.

Art. 18. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, metody badania jakości paliw ciekłych biorąc pod uwagę postanowienia właściwych norm w tym zakresie.

Art. 19. 1. Kierownik akredytowanego laboratorium jest obowiązany do przekazania właściwemu wojewódzkiemu inspektorowi inspekcji handlowej, niezwłocznie po zakończeniu badań, protokołu zawierającego wyniki badań próbek wraz z ich analizą.

2. Pozostałości po próbkach oraz próbki kontrolne nie poddane badaniom, podlegają komisyjnemu zniszczeniu, na wniosek wojewódzkiego inspektora inspekcji handlowej, przez akredytowane laboratorium przeprowadzające badania.

Art. 20. 1. Wojewódzki inspektor inspekcji handlowej sporządza analizy wyników kontroli jakości paliw ciekłych na podstawie protokołów, o których mowa w art. 19 ust. 1, a także okresowe sprawozdania i roczne raporty zawierające wyniki badań pobranych próbek.

2. Analizy, sprawozdania i roczne raporty, o których mowa w ust. 1, Główny Inspektor Inspekcji Handlowej przekazuje Zarządzającemu.

Art. 21. 1. Zarządzający na podstawie analiz, sprawozdań i rocznych raportów, o których mowa w art. 20 ust. 1, sporządza roczny zbiorczy raport dotyczący jakości paliw ciekłych wprowadzonych do obrotu.

2. Zbiorczy raport, o którym mowa w ust. 1, Zarządzający przedstawia Radzie Ministrów corocznie, w terminie do dnia 31 maja następnego roku.

3. Na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 1, Zarządzający sporządza corocznie dla Komisji Europejskiej zbiorczy raport dotyczący jakości paliw ciekłych wprowadzonych do obrotu na stacjach paliwowych i przekazuje go w terminie do dnia 30 czerwca następnego roku.

Art. 22. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór raportu, o którym mowa w art. 21 ust. 1;
- 2) sposób monitorowania jakości paliw ciekłych w celu sporządzenia raportu, o którym mowa w art. 21 ust. 3, a w szczególności:
 - a) sposób doboru stacji paliwowych, w których będzie dokonywana kontrola, w tym minimalną liczbę tych stacji,
 - b) okresy monitorowania jakości paliw ciekłych,
 - c) sposób podziału terytorium kraju do celów monitorowania jakości paliw ciekłych,
 - d) wzór raportu

– uwzględniając konieczność prewencyjnego oddziaływania Systemu oraz niezbędne informacje zawarte w sporządzanych raportach.

Rozdział 3

Przepisy karne

Art. 23.1. Kto dokonuje obrotu paliwami ciekłymi nie spełniającymi wymagań jakościowych określonych w ustawie, podlega grzywnie do 500 000 złotych lub karze pozbawienia wolności do lat 3.

2. Jeżeli wartość paliwa, o którym mowa w ust. 1, jest znaczna, sprawca podlega grzywnie do 1 000 000 złotych lub karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat.

3. W wypadku mniejszej wagi, sprawca podlega grzywnie.

4. Jeżeli sprawca czynu określonego w ust. 1 lub 2 działa nieumyślnie, podlega grzywnie do 250 000 złotych.

Art. 24. Kto uniemożliwia lub utrudnia inspektorowi przeprowadzenie kontroli lub usuwa paliwo ciekłe zabezpieczone w wyniku kontroli, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.

Rozdział 4

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 25. W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. Nr 54, poz. 348, z późn. zm.⁴⁾) w art. 32 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) obrotu paliwami i energią, z wyłączeniem: obrotu paliwami stałymi, obrotu energią elektryczną za pomocą instalacji o napięciu poniżej 1 kV będącej własnością odbiorcy, obrotu paliwami gazowymi, jeżeli roczna wartość obrotu nie przekracza równowartości 100 000 euro, jak również obrotu paliwami gazowymi i energią elektryczną dokonywanego na giełdach towarowych przez towarowe domy maklerskie prowadzące działalność maklerską w zakresie obrotu towarami giełdowymi na podstawie ustawy z dnia 26 października 2000 r. o giełdach towarowych (Dz. U. Nr 103, poz. 1099, z 2002 r. Nr 200, poz. 1686 oraz z 2003 r. Nr 50, poz. 424 i Nr 84, poz. 774),”.

Art. 26. W ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 4, poz. 25, Nr 110, poz. 1189 oraz z 2002 r. Nr 135, poz. 1145 i Nr 166, poz. 1360) po art. 22 dodaje się art. 22a w brzmieniu:

- „Art. 22a. 1. Pracownicy Głównego Inspektoratu, wyznaczeni przez Głównego Inspektora, są uprawnieni do nadzorowania, na podstawie legitymacji służbowej, kontroli przeprowadzanych na terenie kraju w celu sprawdzenia ich prawidłowości.
2. Przed przystąpieniem do wykonywania nadzoru pracownik, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany okazać legitymację służbową kontrolowanemu lub jego przedstawicielowi oraz inspektorom przeprowadzającym kontrolę.
 3. Do wykonywania nadzoru, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 15 ust. 1, art. 16 ust. 1 pkt 1-4, pkt 6-9 i pkt 12, ust. 2 i 3, art. 17, art. 21 i art. 22.
 4. Pracownik, o którym mowa w ust. 1, może dokonać zabezpieczenia dowodów na czas niezbędny do realizacji zadań wykonywanego nadzoru.
 5. Z przeprowadzonych czynności pracownik sporządza raport służbowy.
 6. W przypadku gdy pracownik, o którym mowa w ust. 1, stwierdzi nieprawidłowości w postępowaniu kontrolnym, wydaje inspektorowi zalecenie niezwłocznego usunięcia tych nieprawidłowości.
 7. Główny Inspektor kieruje do właściwego wojewódzkiego inspektora zalecenia, jeżeli jest to niezbędne w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w postępowaniu kontrolnym.
 8. Wojewódzki inspektor jest obowiązany poinformować Głównego Inspektora, w wyznaczonym terminie,

o sposobie wykonania zaleceń, o których mowa w ust. 7.”.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 27. Podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami ciekłymi, która na podstawie przepisów dotychczasowych nie wymagała uzyskania koncesji, mogą ją wykonywać na dotychczasowych zasadach do czasu ostatecznego rozstrzygnięcia sprawy przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, pod warunkiem złożenia wniosku o udzielenie koncesji na obrót paliwami ciekłymi najpóźniej w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 28. Jeżeli obowiązujące przepisy powołują się na przepisy ustawy uchylanej przez art. 30 albo odsyłają ogólnie do przepisów tej ustawy, stosuje się w tym zakresie właściwe przepisy niniejszej ustawy.

Art. 29. 1. Przepisy art. 5 w zakresie informowania Komisji Europejskiej o wystąpieniu na rynku nadzwyczajnych zdarzeń skutkujących zmianą warunków zaopatrzenia w ropę naftową lub jej produkty oraz wyrażania zgody przez Komisję Europejską na czasowe stosowanie innych wymagań jakościowych dla paliw ciekłych stosuje się od dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

2. Przepis art. 21 ust. 3 stosuje się od dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Art. 30. Uchyła się ustawę z dnia 10 stycznia 2003 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych (Dz. U. Nr 17, poz. 154).

Art. 31. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

-
- 1) Przepisy niniejszej ustawy wdrażają postanowienia: 1) Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 98/70/WE z dnia 13 października 1998 r. w sprawie jakości benzyny i paliw do silników Diesla zmieniającej dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz. Urz. L 350, 28/12/1998), 2) Dyrektywy Komisji 2000/71/WE z dnia 7 listopada 2000 r. w sprawie dostosowania metod pomiarowych, określonych w załącznikach I, II, III i IV do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 98/70/EC, do postępu technicznego, jak przewidziano w art. 10 tej dyrektywy (Dz. Urz. L 287, 14/11/2000), 3) Decyzji Komisji 2002/159/WE z dnia 18 lutego 2002 r. w sprawie wspólnego formatu dokumentów zawierających zestawienie krajowych danych dotyczących jakości paliwa (Dz. Urz. L 053, 23/02/2002), 4) Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/17/WE z dnia 3 marca 2003 r. zmieniającej dyrektywę 98/70/WE w sprawie jakości benzyny i paliw do silników Diesla (Dz. Urz. L 076, 22/03/2003).
 - 2) Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 120, poz. 1268 oraz z 2001 r. Nr 110, poz. 1189, Nr 115, poz. 1229 i Nr 125, poz. 1363.
 - 3) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 86, poz. 958 i Nr 114, poz. 1193, z 2001 r. Nr 49, poz. 509, Nr 67, poz. 679, Nr 102, poz. 1115 i Nr 147, poz. 1643, z 2002 r. Nr 1, poz. 2, Nr 115, poz. 995 i Nr 130, poz. 1112 oraz z 2003 r. Nr 68, poz. 789.
 - 4) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1997 r. Nr 158, poz. 1042, z 1998 r. Nr 94, poz. 594, Nr 106, poz. 668 i Nr 162, poz. 1126, z 1999 r. Nr 29, poz. 281, Nr 91, poz. 1042 i Nr 110, poz. 1255, z 2000 r. Nr 43, poz. 489, Nr 48, poz. 555 i Nr 103, poz. 1099, z 2001 r. Nr 154, poz. 1800 i 1802, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 113, poz. 984 i Nr 135, poz. 1144 oraz z 2003 r. Nr 50, poz. 424 i Nr 80, poz. 718.

U Z A S A D N I E N I E

Znaczny wzrost zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego z pojazdów mechanicznych i zwiększenie zagrożenia dla zdrowia ludzi spowodowały, że przemysł samochodowy został zmuszony do tworzenia konstrukcji silników o obniżonej emisji toksycznych substancji zawartych w spalinach. Działania te okazały się jednak niewystarczające. W wyniku dalszych nacisków europejski przemysł samochodowy zrzeszony w ACEA¹⁾ zawarł, przy udziale Komisji Europejskiej, porozumienie z europejskim przemysłem rafineryjnym, reprezentowanym przez organizację Europaia, dotyczące wspólnego finansowania programu badawczego, którego celem było określenie najefektywniejszej ekonomicznie drogi poprawy czystości powietrza atmosferycznego.

Jednym z wyników programu było wykazanie wpływu określonych parametrów jakości paliwa na zawartość toksycznych substancji w spalinach oraz opisanie tej zależności w postaci funkcyjnej. Stało się oczywiste, że bez narzucenia i egzekwowania określonego poziomu wartości tych uwarunkowanych ekologicznie parametrów nie uda się osiągnąć założonych norm czystości powietrza.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 98/70/WE z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG nakłada na państwa członkowskie obowiązek opracowania i wdrożenia systemu monitorowania jakości paliw ciekłych, stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym i zapłonem samoczynnym, wprowadzanych do obrotu na stacjach paliwowych.

Wszystkie państwa Unii wdrożyły do swojego systemu prawnego ustalenia Dyrektywy 98/70/WE w zakresie jakości paliw ciekłych i w związku z tym jakość paliw sprzedawanych w państwach UE musi być formalnie zgodna z Dyrektywą. System monitorowania jakości paliw ciekłych posiada Belgia, RFN, Finlandia, Francja, Holandia, Dania, Irlandia, Włochy, Wielka Brytania, Hiszpania i Szwecja. Nie wszędzie jednak system ten jest w stanie określić średni poziom jakości paliw ciekłych i jego zgodność z wymaganiami Dyrektywy 98/70/WE. Aby organizacja i działanie systemu monitorowania jakości paliw ciekłych odpowiadało postanowieniom Artykułu 8 Dyrektywy 98/70/WE, system ten powinien opierać się na jednolitych zasadach. Zasady te zostały wstępnie ustalone przez Grupę Roboczą 30, działającą w ramach 19 Technicznego Europejskiego Komitetu ds. Normalizacji, w postaci projektu normy prEN 14274 Automotive fuels - Assessment of petrol and diesel quality - Fuel Quality Monitoring System (FQMS)²⁾, a także projektu normy prEN 14275³⁾ określającej

zasady i sposób pobierania próbek dla celów systemu monitorowania. Zgodnie z projektem normy prEN 14274 (FQMS) przedmiotem monitorowania jakości jest benzyna silnikowa i samochodowy olej napędowy, sprzedawane na terenie kraju. Jednocześnie należy zaznaczyć, że norma dotycząca FQMS nie zabrania wprowadzenia rozszerzeń systemów monitorowania, które zostałyby zbudowane na jej podstawie, o inne konieczne działania.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/17/WE z dnia 3 marca 2003 r. (która ma być stosowana od 1 stycznia 2004 r.) zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych dodatkowo rozszerza zakres paliw objętych wymaganiami jakości o paliwa stosowane w ciągnikach rolniczych i pojazdach nie poruszających się po drogach.

Polska, jako państwo kandydujące, ma obowiązek dostosować krajowe ustawodawstwo do wymagań przyjętych w UE. Wypełniając postanowienia dyrektyw 98/70/WE oraz 2003/17/WE powstał projekt ustawy o krajowym systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych, która ma zapewnić realizację zadań kontrolnych i prewencyjnych, co jest szczególnie istotne ze względu na znaczne nieprawidłowości dotyczące jakości paliw ciekłych wykazane podczas kontroli przeprowadzonych na stacjach paliwowych w 2003 r.

Projektowana ustawa upoważnia:

- w art. 4 w ust. 2 ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań jakościowych dla paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów, ciągników rolniczych i maszyn nie poruszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym oraz w silniki z zapłonem iskrowym, biorąc pod uwagę postanowienia właściwych norm w tym zakresie (obecnie wymagania jakościowe dla tych paliw przeznaczonych do pojazdów reguluje rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 17 grudnia 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań jakościowych dla niektórych paliw ciekłych (Dz. U. Nr 229, poz. 1918) wydane na podstawie art. 169 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska – Dz. U. Nr 62, poz. 627, Nr 115, poz. 1229 oraz z 2002 r. Nr 74, poz. 676),
- w art. 5 w ust. 3 ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia, w drodze rozporządzenia, na czas oznaczony, nie dłuższy niż 6 miesięcy, wymagań jakościowych paliw ciekłych innych niż określone w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 2, w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zdarzeń, skutkujących nagłą zmianą w zaopatrywaniu w ropę lub produkty naftowe, po autoryzacji wydanej przez Komisję Europejską, biorąc pod uwagę ochronę zdrowia,

środowiska oraz wpływ stosowania paliw odpowiadających takim wymaganiom na eksploatację pojazdów,

- w art. 12 i 18 ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia, w drodze rozporządzeń, sposobu pobierania próbek i metod badań jakości paliw ciekłych,
- w art. 22 ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia, w drodze rozporządzenia: sposobu monitorowania jakości paliw ciekłych w celu sporządzenia raportu dla Komisji Europejskiej, a w szczególności sposobu doboru stacji paliwowych, w których będzie dokonywana kontrola i minimalnej liczby tych stacji, okresów monitorowania jakości paliw ciekłych, sposobu podziału terytorium kraju do celów monitorowania jakości paliw ciekłych, wzorów rocznych, zbiorczych raportów.

Projektowana ustawa wprowadza następujące zmiany w obowiązujących ustawach:

- w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. Nr 54, poz. 348, z późn. zm.) – obowiązek uzyskania koncesji na obrót paliwami ciekłymi przed rozpoczęciem działalności w tym zakresie (dotychczas koncesja była wymagana przy obrocie rocznym przekraczającym 500 000 euro). Podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami ciekłymi, która na podstawie przepisów dotychczasowych nie wymagała uzyskania koncesji, mogą ją wykonywać na dotychczasowych zasadach do czasu ostatecznego rozstrzygnięcia sprawy przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, pod warunkiem złożenia wniosku o udzielenie koncesji na obrót paliwami ciekłymi najpóźniej w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy,
- w ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2001 r. Nr 4, poz. 25, Nr 110, poz. 1189, z 2002 r. Nr 135, poz. 1145 i Nr 166, poz. 1360) wprowadza się dodatkowo regulacje, na podstawie których pracownicy Głównego Inspektoratu, wyznaczeni przez Głównego Inspektora, są uprawnieni do nadzorowania, na podstawie legitymacji służbowej, kontroli przeprowadzanych na terenie kraju w celu sprawdzenia ich prawidłowości.

Celem projektu ustawy jest utworzenie systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw, stosowanych w pojazdach, ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach. System obejmie przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie hurtowego i detalicznego handlu paliwami ciekłymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym około 7 tysięcy stacji paliwowych.

Zakłada się, że system będzie funkcjonował następująco:

- funkcję zarządzającego systemem pełnić będzie Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, któremu podlega Inspekcja Handlowa.

Do zadań zarządzającego systemem należeć będzie:

- prowadzenie wykazów przedsiębiorców wykonujących działalność w zakresie obrotu paliwami ciekłymi oraz stacji paliwowych, sporządzanych na podstawie danych udostępnianych przez Główny Urząd Statystyczny oraz Urząd Regulacji Energetyki,
- nadawanie numerów identyfikacyjnych przedsiębiorcom wykonującym działalność w zakresie obrotu paliwami ciekłymi oraz stacjom paliwowym, na potrzeby Systemu,
- prowadzenie wykazu akredytowanych laboratoriów, sporządzanego na podstawie danych udostępnianych przez Polskie Centrum Akredytacji,
- ustalanie programów kontroli jakości paliw ciekłych,
- akceptowanie planów kontroli jakości paliw ciekłych przedstawianych przez Głównego Inspektora Inspekcji Handlowej,
- ustalanie sposobu oznaczania próbki, w celu uniemożliwienia identyfikacji przedsiębiorcy lub stacji paliwowej, w trakcie przeprowadzanych badań,
- opracowywanie rocznych zbiorczych raportów,
- gromadzenie i przetwarzanie na potrzeby Systemu danych statystycznych dotyczących jakości paliw ciekłych.
- Zarządzający systemem będzie realizował swoje zadania przy pomocy Inspekcji Handlowej.
- Badania jakości paliw ciekłych będą wykonywać akredytowane laboratoria, spełniające kryteria FQMS i będące w wykazie laboratoriów, prowadzonym przez zarządzającego systemem. Obecnie badania próbek paliwa mogą wykonywać na przykład:
 - Centralne Laboratorium Naftowe w Warszawie,
 - Instytut Technologii Nafty w Krakowie,
 - Laboratorium Polcargo International w Szczecinie,
 - Laboratorium Polcargo International w Gdańsku,
 - Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Rafineryjnego w Płocku,
 - Wojskowy Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Służby Materiałów Pędnych i Smarów w Warszawie.

Projekt ustawy przewiduje wysokie kary za dokonywanie obrotu paliwami ciekłymi niezgodnymi z określonymi parametrami jakościowymi - karę grzywny do 1 miliona złotych lub karę pozbawienia wolności do lat 5.

Prewencyjne działanie systemu monitorowania oraz system proponowanych kar będą miały znaczący wpływ na eliminowanie nierzetelnych uczestników rynku paliw. Zagrożenie możliwością wykrycia oszustwa powinno doprowadzić do wzmocnienia procedur i do sformalizowania kontroli jakości przy przechodzeniu paliwa przez poszczególne ogniwa łańcucha produkcji i dystrybucji.

Sposób pobierania próbek, ich objętość, wymagania dotyczące pojemników na próbki oraz sposób tworzenia protokołów pobrania próbki precyzuje projekt normy prEN 14275, przekazany do ankietyzacji 5 listopada 2001 r.

Warunki transportu pobranych próbek określają przepisy zawarte w Prawie o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515), rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 czerwca 1999 r. w sprawie przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 57, poz. 608), Umowach ADR⁴⁾ oraz rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. Nr 44, poz. 432). Dodatkowo każdy samochód przeznaczony do transportu próbek musi być wyposażony w urządzenie chłodnicze.

Skutki finansowe dla budżetu państwa związane z wprowadzeniem systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw będą uzależnione od ilości przedsiębiorców, przewidzianych do kontroli.

I. W 2003 r. całkowity koszt wdrożenia ustawy szacuje się na 1.257.715,66 zł.

1. Inspekcja Handlowa – 1.152.958,96 zł, a w tym:

a) analiza próbek paliwa – 1.000.000 zł przez okres 3 miesięcy.

Koszt badania 1 próbki waha się od 1.200 do 2.000 zł, w zależności od ilości badanych parametrów.

b) wzrost zatrudnienia o 17 etatów (w tym 16 etatów w wojewódzkich inspektoratach inspekcji handlowej oraz 1 etat w Głównym Inspektoracie Inspekcji Handlowej) – 152.958,96 zł.

Podstawa obliczenia:

- w wojewódzkich inspektoratach inspekcji handlowej wzrost o 16 etatów (po jednym na inspektorat):
 - koszty osobowe i utrzymania stanowisk pracy:

16 etatów x 2.953,27 zł x 3 miesiące = 141.756,96 zł,
 (1 etat: wynagrodzenie 1.506 zł + pochodne 281,47 zł + wydatki rzeczowe 663 zł + ZFŚS 56 zł + ogólne szkolenie 446, 80 zł = 2.953,27 zł),

- w Głównym Inspektoracie Inspekcji Handlowej wzrost o 1 etat:

- koszty osobowe i utrzymania stanowiska pracy:

1 etat x 3.734 zł x 3 miesiące = 11.202 zł,

(1 etat: wynagrodzenie 2.199 zł + pochodne 411 zł + wydatki rzeczowe 663 zł + ZFŚS 56 zł + ogólne szkolenie 405 zł = 3.734 zł).

2. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów – 104.756,7 zł, a w tym:

a) wzrost zatrudnienia o 10 etatów – 88.260 zł,

b) pochodne od wynagrodzeń (ZUS, FP) – 16.496,7 zł.

Podstawa obliczenia:

- wynagrodzenie:

10 etatów x 2.942 zł x 3 miesiące = 88.260 zł,

- pochodne od wynagrodzenia:

10 etatów x 549,89 zł x 3 miesiące = 16.496,7 zł.

II. W 2004 r. całkowity koszt wdrożenia ustawy szacuje się na 11.552.528,8 zł.

1. Inspekcja Handlowa – 10.554.088,8 zł, a w tym:

a) analiza próbek paliwa - 6.000.000 zł,

koszt badania 1 próbki waha się od 1.200 zł do 2.000 zł, w zależności od ilości badanych parametrów,

b) samochody do przewozu próbek (zakup 2 szt. - 260.000 zł i koszty eksploatacji wszystkich 5⁵⁾ szt. – 100.000 zł) - 360 000 zł,

c) wzrost zatrudnienia o 66 etatów (w tym 5 kierowców) oraz koszt wynagrodzenia dla 17 osób zatrudnionych w 2003 r. – 4.194.088,8 zł.

Podstawa obliczenia:

- w wojewódzkich inspektoratach inspekcji handlowej wzrost o 60 etatów:

- koszty osobowe i utrzymania stanowisk pracy:

- 55 etatów x 3.008,4 zł x 12 miesięcy = 1.985.544 zł,
(5 etatów x 2.561,4 zł x 12 miesięcy = 153.684 zł),
- koszty utworzenia stanowiska:
71 etatów x 13.000 zł = 923.000 zł,
(1 etat – koszty inwestycyjne 8.000 zł + koszty pozapłacowe 5.000 zł),
 - koszt utrzymania 16 osób zatrudnionych w 2003 r:
16 etatów x 3.008,4 zł. x 12 miesięcy = 577.612,8 zł,
- w Głównym Inspektoracie Inspekcji Handlowej wzrost o 6 etatów:
 - koszty osobowe i utrzymania stanowiska pracy:
6 etatów x 4.122 zł x 12 miesięcy = 296.784 zł,
 - koszt utworzenia stanowiska:
7 etatów x 13.000 zł = 91.000 zł,
 - koszt utrzymania 1 osoby zatrudnionej w 2003 r.:
1 etat x 4.122 zł x 12 miesięcy = 49.464 zł ,
 - koszty specjalistycznego szkolenia pracowników 78 x 1.500 zł = 117.000 zł.
2. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów – 998.440 zł, a w tym:
- a) koszt wynagrodzenia dla 10 osób zatrudnionych w 2003 r. – 365.280 zł,
(10 x 3.044 zł x 12 miesięcy),
 - b) pochodne od wynagrodzeń (ZUS, FP) – 68.160 zł,
(10 x 568 zł x 12 miesięcy),
 - c) wydatki pozapłacowe (w tym wyposażenie stanowisk pracy) – 50.000 zł,
(10 etatów x 5.000 zł),
 - d) wydatki inwestycyjne (komputery i drukarki, itp.) – 95.000 zł,
(10 etatów x 9.500 zł),
 - e) zaprojektowanie systemu komputerowego i jego wdrożenie – 400.000 zł,
 - f) koszty pomocy eksperckiej w sporządzaniu analiz – 20.000 zł.

7/9/tg

- 1) ACEA - Association des Constructeurs Europeen d'Automobiles
- 2) prEN 14274 Paliwa do pojazdów samochodowych - Ocena jakości benzyn i oleju napędowego - System monitorowania jakości paliw ciekłych.
- 3) prEN 14275 Paliwa do pojazdów samochodowych - Ocena jakości benzyn i oleju napędowego - Pobieranie próbek na stacjach paliwowych i stacjach garażowych.
- 4) Umowa ADR - European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (Europejskie Porozumienie ws. Przewozu Drogowego Materiałów Niebezpiecznych).
- 5) zaplanowano zakup 5 samochodów, liczba ta może się zmienić w zależności od liczby samochodów zakupionych w 2003 r.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Cel wprowadzenia ustawy

Celem ustawy jest utworzenie systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych, stosowanych w pojazdach, ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym i iskrowym, określenie wymagań jakościowych paliw ciekłych, określenie metod badań jakościowych paliw ciekłych oraz ustalenie zakresu odpowiedzialności za dokonywanie obrotu paliwami nie spełniającymi wymagań jakościowych, wypracowanie procedur związanych z uzyskiwaniem, zbieraniem i przetwarzaniem danych dotyczących jakości paliw ciekłych, sposobu przekazywania zagregowanych danych w tym zakresie administracji rządowej oraz Komisji Europejskiej.

2. Konsultacje

W trakcie prac nad projektem ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych przeprowadzono konsultacje z Polską Izbą Paliw Płynnych Naftą Polską S.A., Instytutem Technologii Nafty, Polską Organizacją Przemysłu i Handlu Naftowego, Agencją Rezerw Materiałowych.

W trakcie tych konsultacji:

- nie uwzględniono propozycji Polskiej Izby Paliw Płynnych kontrolowania paliw znajdujących się w poruszających się po drogach autocysternach, ze względu na to, że inspektorzy IH nie mają uprawnień do dokonywania zatrzymania i kontrolowania pojazdów poruszających się po drogach,
- nie uwzględniono uwagi Polskiej Izby Paliw Płynnych włączenia gazu płynnego do zakresu kontroli objętego ustawą gdyż: 1) koszty takich kontroli znacznie obciążąłyby budżet państwa, 2) ustawa ma za zadanie wdrożenie określonych dyrektyw, które nie obejmują gazu płynnego, 3) dyrektywy UE nie określają wymagań w stosunku do gazu płynnego,
- nie uwzględniono uwag Instytutu Technologii Nafty i Nafty Polskiej S.A. dotyczących wprowadzenia definicji „paliw ciekłych” zgodnie z projektem ustawy o biokomponentach stosowanych w paliwach ciekłych i biopaliwach ciekłych motywując to niezakończonymi pracami na tą ustawą.

3. Zakres Oceny Skutków Regulacji

Ocena Skutków Regulacji została przygotowana zgodnie z przyjętymi przez Radę Ministrów w dniu 4 września 2001 r. założeniami systemu OSR według minimalnej oceny skutków zawierającej podstawowy zakres OSR.

4. Koszty wprowadzenia projektu ustawy

W 2003 r. całkowity koszt wdrożenia ustawy szacuje się na 1.257.715,66 zł, w tym:

- w Inspekcji Handlowej – na 1.152.958,96 zł,
- w Urzędzie Ochrony Konkurencji i Konsumentów – na 104.756,7 zł.

W 2004 r. całkowity koszt wdrożenia ustawy szacuje się na 11.552.528,8 zł, w tym:

- w Inspekcji Handlowej – na 10.554.088,8 zł,
- w Urzędzie Ochrony Konkurencji i Konsumentów – na 998.440 zł.

4.1. Środki na sfinansowanie funkcjonowania systemu monitorowania i kontroli jakości paliw

Z uwagi na:

- prostotę systemu finansowania,
 - pewność uzyskania środków w zaplanowanej wysokości,
 - konieczność zapewnienia sprawnego funkcjonowania systemu,
 - potrzebę uniezależnienia systemu od przemysłu i przedsiębiorców
- proponuje się finansowanie systemu z budżetu państwa.

5. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Wydatki budżetu państwa z tytułu wdrożenia ustawy w 2003 r. szacuje się na 1.257.715,66 zł, a w 2004 r. na 11.552.528,8 zł.

Ocenia się, że wdrożenie ustawy spowoduje utworzenie w 2003 r. około 27 dodatkowych miejsc pracy, a w 2004 r. dodatkowo 66 miejsc.

Z powodu drastycznego zaostrzenia w projekcie ustawy kar grzywny za wprowadzenie do obrotu paliw ciekłych o jakości niezgodnej z wymaganiami ustawy należy oczekiwać

znacznego zwiększenia przychodów budżetu z tego tytułu, co w znacznym stopniu powinno ułatwić realizację ustawy w 2004 r.

Liczbę przedsiębiorców objętych działaniem ustawy szacuje się na 8 tysięcy. Przy założeniu, że tylko u 1% z nich kontrola wykaże jakość paliwa nie odpowiadającą wymaganiom jakościowym, a średnia grzywna wyniesie 50 tysięcy złotych, to roczne wpływy do budżetu państwa wyniosą 4 miliony złotych. Dotychczas przeprowadzone kontrole jakości paliw na stacjach paliwowych wykazały, że w około 30% kontrolowanych stacji stwierdzono niewłaściwą jakość paliw.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Wejście w życie ustawy nie spowoduje bezpośrednich skutków związanych z konkurencyjnością wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie ustawy nie spowoduje bezpośrednich skutków związanych z sytuacją i rozwojem regionów.

8. Wpływ regulacji na ochronę środowiska naturalnego

Przepisy ustawy umożliwią egzekwowanie przestrzegania nowych wymagań jakościowych dla benzyn i olejów napędowych, co będzie skutkować poprawą jakości środowiska naturalnego przez zmniejszenie emisji toksycznych substancji zawartych w spalinach.

UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU PROJEKTU USTAWY O SYSTEMIE MONITOROWANIA I KONTROLOWANIA JAKOŚCI PALIW CIEKŁYCH

Celem projektu ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych jest dostosowanie polskich przepisów do wymogów prawa wspólnotowego, wynikających z :

- Dyrektywy 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych (Dz. Urz. WE nr L 350, 28.12.98) oraz

- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/17/WE z dnia 3 marca 2003 r. zmieniającej Dyrektywę 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych (Dz. Urz. WE nr L 76, 22.3.2003).

Konstrukcja projektowanej ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych rozkłada „ciężar” implementacji Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE) pomiędzy ustawę *per se* oraz rozporządzenia, do wydania których delegacje zostały zawarte w art. 4 ust. 2 oraz art. 18 ustawy. W jednym z rozporządzeń powinny zostać implementowane postanowienia Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE) dotyczące parametrów jakościowych dla paliw ciekłych (art. 3 oraz art. 4 dyrektywy), w tym postanowienia odnoszące się do wycofywania z obrotu rynkowego benzyny zawierającej ołów, a w drugim powinny zostać określone metody badań paliw zgodnie ze standardami wynikającymi z europejskich norm, do których odsyła Dyrektywa 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE) w art. 8.

Zakres przedmiotowy projektowanej ustawy, wyznaczony przez definicje zawarte w art. 3 pokrywa się, co do zasady, z zakresem przedmiotowym Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE), pomimo tego, iż brzmienie definicji zawartych w projektowanej ustawie nie jest tożsame z brzmieniem definicji zawartych w Dyrektywie 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE).

W projekcie ustawy została uregulowana zgodnie z art. 7 Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE) klauzula pozwalająca na odstępianie od wymagań jakościowych, zaś rozdział 2 projektowanej ustawy, poświęcony Systemowi Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw Ciekłych stanowi implementację art. 8 ww. dyrektywy.

Zgodnie z postanowieniami Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE), projektowana ustawa poddaje kontroli cały obrót, rozumiany jako „działalność gospodarcza polegająca na handlu hurtowym lub detalicznym” (art. 3 pkt. 7 projektowanej ustawy). Kontroli podlegać będą również paliwa stosowane w ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach.

Większość projektowanych przepisów służy stworzeniu ram prawnych do funkcjonowania systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw i stanowi wdrożenie art. 8 Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE) nakładającego na państwa członkowskie obowiązek monitorowania zgodności paliw będących w obrocie z wymaganiami jakościowymi, które ustanawia Dyrektywa 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE).

Projektowana ustawa wprowadza również przepisy karne, zgodnie z postanowieniem art. 9a Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE).

W konkluzji należy stwierdzić, iż wyżej przedstawione uwagi pozwalają uznać projekt ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych za dostosowujący prawo polskie do wspólnotowego *aquis* w zakresie problematyki szeroko pojętej ochrony środowiska (ograniczanie emisji).



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

MINISTER
Prof. dr hab. Danuta Hübner

Min. DH- 2729/03/DPE-mw

Warszawa, 21. 08. 2003 r.

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedstawionym projektem ustawy (pismo nr RM-10-135-03), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Celem projektowanej ustawy jest implementowanie do polskiego systemu prawnego wymogów wynikających z Dyrektywy 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych (Dz. Urz. WE nr L 350, 28.12.98) oraz Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/17/WE z dnia 3 marca 2003 r. zmieniającej Dyrektywę 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych (Dz. Urz. WE nr L 76, 22.3.2003).
- II. Konstrukcja projektowanej ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych rozkłada „ciężar” implementacji Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE) pomiędzy ustawę *per se* oraz rozporządzenia, do wydania których delegacje zostały zawarte w art. 4 ust. 2 oraz art. 18 ustawy. W jednym z rozporządzeń powinny zostać implementowane postanowienia Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE) dotyczące parametrów jakościowych dla paliw ciekłych (art. 3 oraz art. 4 dyrektywy), w tym postanowienia odnoszące się do „wycofywania” z rynku benzyny zawierającej ołów, a w drugim powinny zostać określone metody badań paliw zgodnie ze standardami wynikającymi z europejskich norm, do których odsyła Dyrektywa 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE) w art. 8.

- III W rozdziale 1 projektowanej ustawy zostały zawarte definicje (art. 3) oraz klauzula pozwalająca na odstępianie od wymagań jakościowych (art. 6). Cały rozdział 2 został poświęcony Systemowi Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw Ciekłych. W artykułach 4 ust. 2, 12 i 18 zostały zawarte delegacje do wydania rozporządzeń (art. 12, art. 18), które będą regulować, odpowiednio, wymagania jakościowe dla paliw ciekłych, sposób pobierania próbek oraz metody badania jakości paliw ciekłych.
- IV Ze względu na to, iż w art. 2 ust. 1 oraz 2 Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE) definiuje paliwa, których dyrektywa ma dotyczyć poprzez określenia kodowe wg wspólnotowej Scalonej Nomenklatury oraz wskazanie rodzajów pojazdów/ silników w jakich są używane, powstaje wątpliwość czy zakres przedmiotowy projektowanej ustawy pokrywa się z zakresem przedmiotowym Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE). Projektowana ustawa definiuje paliwa ciekłe jako: *„benzyny silnikowe stosowane w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym oraz olej napędowy, stosowany w pojazdach, ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym”*. Jej zakres przedmiotowy obejmie więc wszystkie benzyny/ oleje napędowe stosowane w wymienionych w definicji pojazdach, a nie tylko te, o których mówi Dyrektywa 98/70/WE. Jednak, w związku z wyjaśnieniami przesłanymi przez Projektodawcę (pismo nr DBE-VIII/MO/2781w/03) pragnę stwierdzić, iż pomimo brzmienia przedmiotowej definicji nie zachodzi obawa rozszerzenia zakresu przedmiotowego projektowanej ustawy w stosunku do zakresu przedmiotowego Dyrektywy, gdyż oleje napędowe, które nie wchodzą w zakres Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE), zaś objęte są Scaloną Nomenklaturą pod numerem 27101949 (o zawartości siarki przekraczającej 0,2 % masy) nie znajdują zastosowania w silnikach pojazdów, ciągników rolniczych i maszyn jezdnych nie poruszających się po drogach, więc nie wchodzą w zakres definicji ustawowej.
- V. Klauzula pozwalająca na odstępianie od wymagań jakościowych została uregulowana zgodnie z art. 7 Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE), zaś rozdział 2, poświęcony Systemowi Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw Ciekłych stanowi implementację art. 8 ww. dyrektywy.
- VI. Zgodnie z postanowieniami Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE), projektowana ustawa poddaje kontroli cały obrót, rozumiany jako „działalność gospodarcza polegająca na handlu hurtowym lub detalicznym” (art. 3 pkt. 7 projektowanej

ustawy). Kontroli podlegać będą również paliwa stosowane w ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach.

- VII. Większość projektowanych przepisów służy stworzeniu ram prawnych do funkcjonowania systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw i stanowi wdrożenie art. 8 Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE) nakładającego na państwa członkowskie obowiązek monitorowania zgodności paliw będących w obrocie z wymaganiami jakościowymi, które ustanawia Dyrektywa 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE).
- VIII. W związku z brzmieniem art. 8 ust. 2 ustawy, który poddaje kontroli w ramach Systemu Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw Ciekłych paliwa ciekłe „wprowadzane do obrotu”, pragnę zauważyć, iż pozostawienie poza kontrolą Systemu paliw przeznaczonych do wprowadzenia do obrotu może zmniejszyć efektywność nowotworzonego systemu. Trudno będzie określić w pewnych sytuacjach kiedy już takie wprowadzenie nastąpiło. Brzmienie art. 8 ust. 2 w opiniowanym projekcie nie prowadzi do niezgodności z przywołanymi powyżej dyrektywami, może jednak wpłynąć na funkcjonowanie Systemu w praktyce.
- IX. Projektowana ustawa wprowadza również przepisy karne, zgodnie z postanowieniem art. 9a Dyrektywy 98/70/WE (ze zm. wynikającymi z Dyrektywy 2003/17/WE).

W konkluzji należy stwierdzić, iż przedłożony projekt ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Zastępca Sekretarza Komitetu
Integracji Europejskiej
WYKONAWCZY

Jerzy Hausner

Do uprzejmej wiadomości:
Jerzy Hausner
Minister Gospodarki, Pracy i
Polityki Społecznej
Wiceprezes Rady Ministrów

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI, PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ ¹⁾
z dnia
w sprawie wzorów raportów oraz sposobu monitorowania jakości
paliw ciekłych ²⁾

Na podstawie art. 22 ustawy z dnia o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa:

- 1) wzór rocznego zbiorczego raportu dotyczącego jakości paliw ciekłych wprowadzonych do obrotu, przedkładanego Radzie Ministrów;
- 2) sposób monitorowania jakości paliw ciekłych w celu sporządzenia rocznego zbiorczego raportu dotyczącego jakości paliw ciekłych wprowadzonych do obrotu na stacjach paliwowych, przekazywanego Komisji Europejskiej, a w szczególności:
 - a) sposób doboru stacji paliwowych, w których dokonywana będzie kontrola jakości paliw ciekłych, w tym minimalną liczbę tych stacji,
 - b) okresy monitorowania jakości paliw ciekłych,
 - c) sposób podziału terytorium kraju do celów monitorowania jakości paliw ciekłych,
 - d) wzór raportu.

§ 2.

Dla danego gatunku paliwa ciekłego, stacje paliwowe, w których dokonywana będzie kontrola jakości paliw ciekłych, wyznacza się losowo z listy stacji zlokalizowanych na danym obszarze, w sposób określony w § 3 ust. 2.

§ 3.

1. Minimalną liczbę stacji paliwowych, w ciągu każdego okresu monitorowania, ustala się w zależności od:

- 1) łącznej ilości benzyn silnikowych i oleju napędowego zużywanych na terytorium kraju w ciągu roku;
- 2) przyjętego modelu podziału terytorium kraju dla celów monitorowania;
- 3) rodzajów i gatunków paliwa ciekłego będących w obrocie na terytorium kraju;
- 4) udziału w rynku paliw ciekłych poszczególnych gatunków.

2. Dla każdego gatunku paliwa ciekłego, którego udział odpowiednio w rynku benzyn silnikowych lub oleju napędowego wynosi co najmniej 10%, minimalną liczbę stacji paliwowych w każdym z okresów, o których mowa w ust. 1, określa poniższa tabela (wybór wariantu będzie określony po konsultacjach z Prezesem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów).

Model ¹⁾	A	B	C
Dla każdego gatunku benzyny, będącego w obrocie na terenie kraju	50	100	50
Dla gatunku oleju napędowego, będącego w obrocie na terenie kraju	50	100	50

¹⁾ Model systemu monitorowania należy przyjąć zgodnie z normą prEN 14274,

3. Dla każdego gatunku benzyny silnikowej lub oleju napędowego, którego udział odpowiednio w rynku benzyn silnikowych lub oleju napędowego wynosi poniżej 10%, minimalną liczbę stacji paliwowych, oblicza się mnożąc, wynikające z ust. 2, liczby określające liczbę próbek dla poszczególnych gatunków paliwa ciekłego, przez liczbę określającą udział w rynku paliw ciekłych danego gatunku paliwa, dla którego wykonuje się obliczenia. Jeżeli podczas obliczeń przyjęto, że obliczona liczba próbek dla części danego obszaru kraju nie przekracza jedności, wówczas przyjmuje się, że pobierana jest jedna próbka.

4. Liczbę stacji paliwowych, określoną zgodnie z ust. 2 (ust. 3) należy zwiększyć o 10%.

5. Liczbę stacji paliwowych wyliczoną zgodnie z ust. 4 można zwiększyć w zależności od potrzeb oraz posiadanych środków.

§ 4.

Ustala się okresy monitorowania jakości benzyn w ciągu roku:

- 1) letni – od dnia 1 maja do dnia 30 września;
- 2) zimowy – od dnia 1 października do dnia 30 kwietnia.

§ 5.

1. Wzór zbiorczego rocznego raportu dotyczącego jakości paliw ciekłych, przekazywanego Komisji Europejskiej, określony w załączniku do rozporządzenia, zawiera:

- 1) informacje dotyczące instytucji sporządzającej raport;
- 2) opis krajowego systemu monitorowania jakości paliw ciekłych;
- 3) informacje dotyczące całkowitej sprzedaży benzyn i oleju napędowego na terytorium kraju;
- 4) informacje dotyczące geograficznej dostępności benzyn i oleju napędowego bez zawartości siarki;
- 5) definicję okresu letniego dla określenia lotności benzyny;
- 6) informacje dotyczące monitorowania poszczególnych gatunków i rodzajów paliw ciekłych stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki:
 - a) z zapłonem iskrowym,
 - b) z zapłonem samoczynnym.

2. Zbiorczy roczny raport dotyczący jakości paliw ciekłych, przekazywany Radzie Ministrów, zawiera elementy wymienione w ust. 1, uwzględniające wyniki kontroli przeprowadzanej na stacjach paliwowych i u przedsiębiorców oraz zestawienie stwierdzonych nieprawidłowości.

§ 6.

Przepisy § 5. stosuje się od dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

§ 7.

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister
Gospodarki, Pracy
i Polityki Społecznej

-
- ¹⁾ Minister Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 stycznia 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej (Dz. U. Nr 1, poz. 5).
- ²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia dyrektyw Unii Europejskiej: 98/70/WE, 2000/71/WE i 2003/17/WE.

WZÓR RAPORTU

1) INFORMACJE DOTYCZĄCE INSTYTUCJI SPORZĄDZAJĄCEJ RAPORT DOTYCZĄCY JAKOŚCI PALIW CIEKŁYCH

Rok, którego dotyczy raport	
Kraj	
Data sporządzenia raportu	
Instytucja odpowiedzialna za sporządzenie raportu	
Adres instytucji	
Osoba odpowiedzialna za sporządzenie raportu	
Telefon Nr:	
Adres e-mail:	

2) OPIS KRAJOWEGO SYSTEMU MONITOROWANIA JAKOŚCI PALIW CIEKŁYCH

3) INFORMACJE DOTYCZĄCE CAŁKOWITEJ SPRZEDAŻY BENZYN I OLEJU NAPĘDOWEGO NA TERYTORIUM KRAJU

Gatunek paliwa	Całkowita sprzedaż (litry/tony)	
	litry	tony
Benzyna bezołowiowa (regular) (minimalna RON = 91) ¹⁾		
Benzyna bezołowiowa (minimalna RON = 95) ¹⁾		
Benzyna bezołowiowa (minimalna RON = 95 i zawartość siarki mniejsza niż 50 ppm) ²⁾		
Bezsiarkowa benzyna bezołowiowa (zawartość siarki mniejsza niż 10 ppm) ³⁾		
Benzyna bezołowiowa (95 ≤ RON < 98)		
Benzyna bezołowiowa (RON ≥ 98)		
Olej napędowy ⁴⁾		
Olej napędowy (zawartość siarki mniejsza niż 50 ppm) ⁵⁾		
Bezsiarkowy olej napędowy (zawartość siarki mniejsza niż 10 ppm) ⁶⁾		

¹⁾ Zgodnie z załącznikiem I Dyrektywy 98/70/WE.
²⁾ Zgodnie z załącznikiem III Dyrektywy 98/70/WE.
³⁾ Zgodnie z załącznikiem III Dyrektywy 98/70/WE, z wyjątkiem zawartości siarki, która musi być niższa niż 10 ppm.
⁴⁾ Zgodnie z załącznikiem II Dyrektywy 98/70/WE.
⁵⁾ Zgodnie z załącznikiem IV Dyrektywy 98/70/WE.
⁶⁾ Zgodnie z załącznikiem IV Dyrektywy 98/70/WE, z wyjątkiem zawartości siarki, która musi być niższa niż 10 ppm.

4) INFORMACJE DOTYCZĄCE GEOGRAFICZNEJ DOSTĘPNOŚCI BENZYN I OLEJU
NAPĘDOWEGO BEZ ZAWARTOŚCI SIARKI

Krótki opis obszaru geograficznego, na którym występują w obrocie: benzyny i olej napędowy bez zawartości siarki (o zawartości siarki mniejszej niż 10 ppm)

5) DEFINICJA OKRESU LETNIEGO DLA OKREŚLENIA LOTNOŚCI BENZYNY

Okres letni (definiowany do celów określenia lotności benzyny)	Od dnia 1 maja do dnia 30 września
---	------------------------------------

6a) INFORMACJE DOTYCZĄCE MONITOROWANIA PALIW CIEKŁYCH STOSOWANYCH W POJAZDACH WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM ISKROWYM (BENZYNA)

Parametr	Jednostka	Wyniki analityczne i statystyczne						Wartość graniczna ¹⁾		
		Liczba próbek	Minimalna	Maksymalna	Średnia	Odchylenie standardowe	Norma krajowa (jeśli istnieje)		Według dyrektywy 98/70/EC	
							Minimalna	Maksymalna	Minimalna	Maksymalna
Badawcza liczba oktanowa, RON	–							95	–	
Motorowa liczba oktanowa, MON	–							85	–	
Prężność par	kPa							–	60,0	
Skład frakcyjny:										
– do temp. 100°C odparowuje	% (v/v)							46,0	–	
– do temp. 150°C odparowuje	% (v/v)							75,0	–	
Zawartość węglowodorów typu:										
– olefinowego	% (v/v)								18,0	
– aromatycznego	% (v/v)								42,0	
Zawartość benzenu	% (v/v)								1,0	
Zawartość tlenu	% (m/m)							–	2,7	
Zawartość związków organicznych zawierających tlen:										
– metanol	% (v/v)							–	3	
– etanol	% (v/v)							–	5	
– alkohol izopropylowy	% (v/v)							–	10	
– alkohol <i>tert</i> -butylowy	% (v/v)							–	7	
– alkohol izobutylový	% (v/v)							–	10	
– etery (z 5 lub więcej atomami węgla w cząsteczce)	% (v/v)							–	15	
– inne związki organiczne zawierające tlen	% (v/v)							–	10	
Zawartość siarki	mg/kg								150	
Zawartość ołowiu	g/l								0,005	

¹⁾ Wartości graniczne są "wartościami prawdziwymi" i zostały wyznaczone zgodnie z procedurą ustalania wartości granicznych, podaną w normie EN ISO 4259:1995. Wynik poszczególnych pomiarów należy interpretować zgodnie z kryteriami opisanymi w normie EN ISO 4259:1995.

Liczba próbek pobieranych w ciągu miesiąca						Razem	
Styczeń		Kwiecień		Lipiec		Październik	
Luty		Maj		Sierpień		Listopad	
Marzec		Czerwiec		Wrzesień		Grudzień	

6b) INFORMACJE DOTYCZĄCE MONITOROWANIA PALIW CIEKŁYCH STOSOWANYCH W POJAZDACH WYPOSAŻONYCH W SILNIKI
Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM (OLEJ NAPEŁOWY)

Kraj	
Rok, którego dotyczy raport	
Krajowy gatunek paliwa	

Parametr	Jednostka	Wyniki analityczne i statystyczne					Wartość graniczna ¹⁾	
		Liczba próbek	Minimalna	Maksymalna	Średnia	Odchylenie standardowe	Minimalna	Maksymalna
Liczba cetanowa	–						51,0	–
Gęstość w temperaturze 15 °C	kg/m ³						–	845
Skład frakcyjny: – do temperatury 95 % odparowuje	°C						–	360
Zawartość wielopięścieniowych węglowodorów aromatycznych	% (m/m)						–	11
Zawartość siarki	mg/kg						–	350

¹⁾ Wartości graniczne są "wartościami prawdziwymi" i zostały wyznaczone zgodnie z procedurą ustalania wartości granicznych, podaną w normie EN ISO 4259:1995. Wyniki poszczególnych pomiarów należy interpretować zgodnie z kryteriami opisanymi w normie EN ISO 4259:1995.

Liczba próbek pobieranych w ciągu miesiąca	
Styczeń	Lipiec
Luty	Sierpień
Marzec	Wrzesień
Kwiecień	Październik
Maj	Listopad
Czerwiec	Grudzień
	Razem

UZASADNIENIE

do projektu rozporządzenia w sprawie wzorów raportów oraz sposobu monitorowania jakości paliw ciekłych

Organizacja i działanie systemu monitorowania jakości paliw ciekłych powinny odpowiadać postanowieniom Dyrektywy 2003/17/WE z dnia 3 marca 2003 r. zmieniającej dyrektywę 98/70/WE w sprawie jakości benzyny i paliw do silników Diesla. Jednolite zasady dla tego systemu zostały ustalone w projekcie normy prEN 14274¹ Automotive fuels - Assessment of petrol and diesel quality - Fuel Quality Monitoring System (FQMS) przez Grupę Roboczą 30, działającą w ramach 19 Technicznego Europejskiego Komitetu ds. Normalizacji.

Rozporządzenie wdraża również postanowienia Decyzji Komisji Europejskiej 2002/159/WE z dnia 18 lutego 2002 r. w sprawie wspólnego formatu przekazywania skróconych informacji o krajowej jakości paliw oraz wprowadza obowiązek raportowania informacji określonych w postanowieniach Dyrektywy 2003/17/WE, dotyczących całkowitych objętości benzyny i paliw do silników Diesla znajdujących się w obrocie na terytorium kraju, objętości benzyny bezołowiowej i paliw do silników Diesla o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg oraz o dostępności w sposób równomierny geograficznie benzyny i paliw do silników Diesla o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg, znajdujących się w obrocie na terytorium kraju.

Dla celów systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych kraj może być podzielony na regiony, czyli obszary kraju wydzielone w oparciu o kryteria geograficzne lub wynikające z warunków politycznych w zakresie zarządzania. Można również uwzględnić inne kryteria: zużycie paliw, ilość punktów dystrybucji, gęstość zaludnienia, intensywność ruchu drogowego itp. Każdy rejon może zostać następnie podzielony na podregiony w oparciu o kryteria dotyczące dominującego modelu sprzedaży lub sieci dystrybucji.

Przyjęcie modelu systemu monitorowania zależy od przyjętego sposobu podziału kraju.

Model A – z makroregionami – charakteryzuje się podziałem kraju na duże regiony, w których występuje podobna wielkość sprzedaży i podobna ilość źródeł zaopatrzenia w paliwa. Jeżeli z pewnych względów nie można dokonać takiego podziału, wówczas stosuje się model B – bez makroregionów.

W modelu B można wyodrębnić regiony, oparte na podziale geograficznym lub administracyjnym.

W małym kraju pod względem zużycia paliw, cały kraj, w rozumieniu procedury określania minimalnej liczby próbek, traktowany jest jako jeden region – odpowiada to modelowi C.

Dla danego gatunku paliwa ciekłego, stacje paliwowe, w których dokonywana będzie kontrola jakości, wyznacza się w sposób losowy z listy stacji zlokalizowanych na danym obszarze, zgodnym z przyjętym systemem monitorowania.

System monitorowania dotyczy gatunków paliw, dla których istnieje oddzielna specyfikacja wymieniona w Dyrektywie 2003/17/WE lub w krajowych przepisach, określających wymagania jakościowe.

¹ prEN 14274 Paliwa do pojazdów samochodowych - Ocena jakości benzyn i oleju napędowego - System monitorowania jakości paliw ciekłych,

Minimalną ilość próbek, wynikającą z przyjętego systemu monitorowania należy zwiększyć o 10 %. Tak określoną ilość próbek można zwiększyć w zależności od potrzeb, lecz nie można jej zmniejszyć.

Ze względu na to, że niektóre parametry benzyn zależą od warunków klimatycznych – ustanowiono dwa okresy monitorowania w ciągu roku:

- okres letni od dnia 1 maja do dnia 30 września,
- okres zimowy od dnia 1 października do dnia 30 kwietnia.

Projekt rozporządzenia zawiera również wzory raportów dla Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej oraz Komisji Europejskiej. Obowiązek sporządzania raportów dla Komisji Europejskiej wchodzi w życie z dniem akcesji Polski do Unii Europejskiej. Wzory raportów dla Komisji Europejskiej są zgodne z Decyzją Komisji nr 159 z 18 lutego 2002 r. w sprawie wspólnego formatu przekazywania zbiorczych informacji o krajowej jakości paliw.

Analizę wyników kontroli jakości paliw ciekłych oraz sprawozdania okresowe i roczne raporty sporządzają wojewódzcy inspektorzy inspekcji handlowej, na podstawie protokołów zawierających wyniki badań próbek i ich analizy. Dokumenty te przekazywane są do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów - zarządzającego Systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych, który następnie sporządza raport zbiorczy przekazywany Radzie Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej i Komisji Europejskiej.

Zbiorczy raport za dany rok kalendarzowy przedkłada się Radzie Ministrów w terminie do dnia 31 maja następnego roku, natomiast Komisji Europejskiej do dnia 30 czerwca następnego roku.

Pierwszy raport powinien być przekazany Komisji Europejskiej po akcesji Polski do UE.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI, PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ ¹⁾

z dnia

w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych ²⁾

Na podstawie art. 4 ust. 2 ustawy z dnia o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa wymagania jakościowe dla paliw ciekłych:

- 1) benzyn silnikowych stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym;
- 2) oleju napędowego stosowanego w pojazdach, ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym.

§ 2.

Wymagania jakościowe dla:

- 1) benzyn silnikowych stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym, oznaczonych kodami PCN 2710 11 41 0, 2710 11 45 0, 2710 11 49 0, 2710 11 51 0 oraz 2710 11 59 0, określają załączniki nr 1 i 3 do rozporządzenia;
- 2) oleju napędowego stosowanego w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym, oznaczonego kodem PCN 2710 19 41 1 i oleju napędowego stosowanego w ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym, oznaczonego kodami PCN 2710 19 41 1 i PCN 2710 19 45 1, określają załączniki nr 2 i 4 do rozporządzenia.

§ 3.

Wymagania jakościowe dla paliw ciekłych określone w załącznikach nr 3 i 4 do rozporządzenia stosuje się od dnia 1 stycznia 2005 r.

§ 4.

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister
Gospodarki, Pracy
i Polityki Społecznej

¹⁾ Minister Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 stycznia 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej (Dz. U. Nr 1, poz. 5).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia dyrektyw Unii Europejskiej: 98/70/WE i 2003/17/WE.

Załącznik nr 1

**WYMAGANIA JAKOŚCIOWE DLA BENZYN SILNIKOWYCH STOSOWANYCH
W POJAZDACH WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM ISKROWYM**

Parametr ¹⁾	Jednostki	Zakresy ²⁾	
		minimum	maksimum
Badawcza liczba oktanowa, RON		95 ³⁾	—
Motorowa liczba oktanowa, MON		85	—
Prężność par, okres letni ⁴⁾	kPa	—	60,0
Destylacja			
– do temperatury 100 °C odparowuje	%(v/v)	46,0	—
– do temperatury 150 °C odparowuje	%(v/v)	75,0	—
Zawartość węglowodorów typu:			
– olefinowego	%(v/v)	—	18,0 ⁵⁾
– aromatycznego		—	42,0
Zawartość benzenu		—	1,0
Zawartość tlenu	%(m/m)	—	2,7
Zawartość związków organicznych zawierających tlen:			
– metanol, wymagany stabilizator	%(v/v)	—	3
– etanol, stabilizator może być potrzebny	%(v/v)	—	5
– alkohol izopropylowy	%(v/v)	—	10
– alkohol <i>tert</i> -butylowy	%(v/v)	—	7
– alkohol izobutyłowy	%(v/v)	—	10
– etery (z 5 lub więcej atomami węgla w cząsteczce)	%(v/v)	—	15
Inne związki organiczne zawierające tlen ⁶⁾	%(v/v)	—	10
Zawartość siarki	mg/kg	—	150
Zawartość ołowiu	g/l	—	0,005

¹⁾ Metody badań określają odrębne przepisy.

²⁾ Wartości podane w specyfikacjach są „wartościami rzeczywistymi”. Limity tych wartości zostały określone zgodnie z EN ISO 4259:1995. Do określenia progu wykrywalności przyjęto wartość 2R powyżej zera (gdzie R oznacza odtwarzalność). Wyniki pojedynczych pomiarów powinny być interpretowane w oparciu o kryteria zawarte w EN ISO 4259:1995.

³⁾ Może być sprzedawana benzyna bezołowiowa „regular” o minimalnej motorowej liczbie oktanowej (MON) – 81 i minimalnej badawczej liczbie oktanowej (RON) – 91.

⁴⁾ Okres letni powinien zaczynać się nie później niż dnia 1 maja i kończyć nie wcześniej niż dnia 30 września.

⁵⁾ Benzyna bezołowiowa „regular” może być wprowadzana na rynek pod warunkiem, że maksymalna zawartość olefin wynosi 21% (v/v).

⁶⁾ Inne mono-alkohole i etery o temperaturze końca destylacji nie wyższym niż temperatura końca destylacji określona w PN EN 228:2002.

WYMAGANIA JAKOŚCIOWE DLA OLEJU NAPĘDOWEGO STOSOWANEGO W
POJAZDACH, CIĄGNIKACH ROLNICZYCH I MASZYNACH NIE PORUSZAJĄCYCH SIĘ PO
DROGACH, WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM

Parametr ¹⁾	Jednostki	Zakresy ²⁾	
		minimum	maksimum
Liczba cetanowa		51,0	—
Gęstość w 15 °C	kg/m ³	—	845
Skład frakcyjny: – 95 %(v/v) destyluje do temperatury	°C	—	360
Zawartość wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych	%(m/m)	—	11
Zawartość siarki	mg/kg	—	350
¹⁾ Metody badań określają odrębne przepisy. ²⁾ Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Limity tych wartości zostały określone zgodnie z EN ISO 4259:1995. Do określenia wartości minimalnej przyjęto minimum różnicy 2R powyżej zera (gdzie R oznacza odtwarzalność). Wyniki pojedynczych pomiarów powinny być interpretowane w oparciu o kryteria zawarte w EN ISO 4259:1995.			

**WYMAGANIA JAKOŚCIOWE DLA BENZYN SILNIKOWYCH STOSOWANYCH
W POJAZDACH WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM ISKROWYM**

Parametr ¹⁾	Jednostki	Zakresy ²⁾	
		minimum	maksimum
Badawcza liczba oktanowa, RON		95	—
Motorowa liczba oktanowa, MON		85	—
Prężność par, okres letni ³⁾	kPa	—	60,0
Destylacja			
– do temperatury 100 °C odparowuje	%(v/v)	46,0	—
– do temperatury 150 °C odparowuje	%(v/v)	75,0	—
Zawartość węglowodorów typu:			
– olefinowego	%(v/v)	—	18,0
– aromatycznego	%(v/v)	—	35,0
Zawartość benzenu	%(v/v)	—	1,0
Zawartość tlenu	%(m/m)	—	2,7
Zawartość związków organicznych zawierających tlen:			
– metanol, wymagany stabilizator	%(v/v)	—	3
– etanol, stabilizator może być potrzebny	%(v/v)	—	5
– alkohol izopropylowy	%(v/v)	—	10
– alkohol <i>tert</i> -butylowy	%(v/v)	—	7
– alkohol izobutyłowy	%(v/v)	—	10
– etery (z 5 lub więcej atomami węgla w cząsteczce)	%(v/v)	—	15
Inne związki organiczne zawierające tlen ⁴⁾	%(v/v)	–	10
Zawartość siarki	mg/kg mg/kg	– –	50 10 ⁵⁾
Zawartość ołowiu	g/l	–	0,005

¹⁾ Metody badań określają odrębne przepisy.
²⁾ Wartości podane w specyfikacji są "wartościami rzeczywistymi". Limity tych wartości zostały określone zgodnie z EN ISO 4259:1995. Do określenia progu wykrywalności przyjęto wartość 2R powyżej zera (gdzie R oznacza odtwarzalność). Wyniki pojedynczych pomiarów powinny być interpretowane w oparciu o kryteria zawarte w EN ISO 4259:1995.
³⁾ Okres letni powinien zaczynać się nie później niż dnia 1 maja i kończyć nie wcześniej niż dnia 30 września.
⁴⁾ Inne mono-alkohole i etery o temperaturze końca destylacji nie wyższym niż temperatura końca destylacji określona w PN EN 228:2002.
⁵⁾ Od dnia 1 stycznia 2005 r. benzyna bezołowiowa o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg powinna być dostępna na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w sposób równomierny geograficznie, umożliwiając swobodne poruszanie się pojazdów wymagających tego rodzaju paliwa. Od dnia 1 stycznia 2009 r. może być sprzedawana tylko benzyna o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg.

WYMAGANIA JAKOŚCIOWE DLA OLEJU NAPĘDOWEGO STOSOWANEGO W
POJAZDACH, CIĄGNIKACH ROLNICZYCH I MASZYNACH NIE PORUSZAJĄCYCH SIĘ PO
DROGACH, WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM

Parametr ¹⁾	Jednostki	Zakresy ²⁾	
		minimum	maksimum
Liczba cetanowa		51,0	—
Gęstość w 15 °C	kg/m ³	—	845
Skład frakcyjny: – 95 % (v/v) destyluje do temperatury	°C	—	360
Zawartość wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych	% (m/m)	—	11
Zawartość siarki	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ³⁾

¹⁾ Metody badań określają odrębne przepisy.
²⁾ Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Limity tych wartości zostały określone zgodnie z EN ISO 4259:1995. Do określenia wartości minimalnej przyjęto minimum różnicy 2R powyżej zera (gdzie R oznacza odtwarzalność). Wyniki pojedynczych pomiarów powinny być interpretowane w oparciu o kryteria zawarte z EN ISO 4259:1995.
³⁾ Od dnia 1 stycznia 2005 r. olej napędowy o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg powinien być dostępny na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w sposób równomierny geograficznie, umożliwiając swobodne poruszanie się pojazdów wymagających tego rodzaju paliwa. Od dnia 1 stycznia 2009 r. może być sprzedawany tylko olej napędowy o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg.

UZASADNIENIE

do projektu rozporządzenia w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych

Projekt rozporządzenia określa wymagania jakościowe dla benzyn silnikowych stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym oraz oleju napędowego stosowanego w pojazdach, ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym.

Projekt rozporządzenia wdraża wymagania jakościowe dla paliw ciekłych określone w:

- Dyrektywie 2003/17/WE z dnia 3 marca 2003 r. zmieniającej Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie jakości benzyny i paliw do silników Diesla,
- Dyrektywie 98/70/WE z dnia 13 października 1998 r. w sprawie jakości benzyny i paliw do silników Diesla zmieniającej Dyrektywę Rady 93/12/EWG.

Wymagania jakościowe dla paliw ciekłych, określone w załącznikach nr 1 i 2 do projektu rozporządzenia Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych są zgodne z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 17 grudnia 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań jakościowych dla niektórych paliw ciekłych oraz z wymaganiami UE w tym zakresie.

Projekt rozporządzenia wprowadza z dniem 1 stycznia 2005 r. zastrzone, w stosunku do wymagań jakościowych określonych w rozporządzeniu z dnia 17 grudnia 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla niektórych paliw ciekłych, wymagania jakościowe w zakresie:

- zawartości węglowodorów aromatycznych w benzynach silnikowych i oleju napędowym - z 42% (v/v) do 35% (v/v),
- zawartości siarki w benzynach silnikowych - ze 150 mg/kg do 50 mg/kg,
- zawartości siarki w oleju napędowym – z 350 mg/kg do 50 mg/kg,

określone w załącznikach nr 3 i 4.

Od dnia 1 stycznia 2005 r. benzyna oraz olej napędowy o maksymalnej zawartości siarki wynoszącej 10 mg/kg powinny być dostępne w sposób odpowiednio zrównoważony geograficznie na terytorium RP. Komisja Europejska przewiduje opracowanie wytycznych określających pojęcie „dostępności w sposób odpowiednio zrównoważony geograficznie”. Od dnia 1 stycznia 2009 r. mogą być sprzedawane wyłącznie paliwa ciekłe o maksymalnej zawartości siarki 10 mg/kg.

Dyrektywa 2003/17/WE określa wymagania jakościowe dla oleju napędowego, stosowanego do zasilania silników w pojazdach nie poruszających się po drogach oraz w ciągnikach rolniczych i leśnych, pozostawiając decyzję o wymaganiach co do zawartości siarki w paliwie państwu członkowskiemu – do 31 grudnia 2007 r. dopuszczono maksymalnie 2000 mg/kg, a od 1 stycznia 2008 r. maksymalnie 1000 mg/kg. W rozporządzeniu określono wymagania jakościowe dla oleju napędowego do tego rodzaju pojazdów na poziomie wymagań jak dla pojazdów samochodowych (załączniki nr 2 i 4).

Wprowadzenie wymagań jakościowych dla benzyn silnikowych i oleju napędowego, odbywa się bez zastosowania okresów przejściowych. Trzy spośród polskich rafinerii, tzn. PKN ORLEN S.A., Rafineria Gdańska oraz Rafineria Nafty „Glimar” S.A. są w stanie produkować paliwa odpowiadające wymaganiom stawianym przez Dyrektywę UE i w

konsekwencji przez w/w rozporządzenie. Dostosowanie przez te rafinerie jakości benzyn i oleju napędowego do wymagań rozporządzenia wymaga, zgodnie z planem implementacyjnym do stanowiska negocjacyjnego w obszarze środowisko, poniesienia następujących nakładów inwestycyjnych:

- PKN ORLEN S.A. – ok. 702 mln PLN,
- Rafineria Gdańska – ok. 585 mln PLN,
- Rafineria Nafty „Glimar” S.A. – ok. 390 mln PLN.

Pozostałe rafinerie nie będą w stanie produkować paliw spełniających te wymagania w oparciu o komponenty własne. Koszty ich restrukturyzacji ponoszone będą ze środków własnych (Rafineria Czechowice S.A. i Rafineria Jasło S.A.) lub też w ramach PKN ORLEN S.A. (Rafineria Jedlicze S.A. i Rafineria Trzebinia S.A.).

Produkcja benzyn i oleju napędowego o zawartości siarki poniżej 10 mg/kg może być realizowana od dnia 1 stycznia 2005 r. w ograniczonym zakresie. PKN ORLEN S.A. może produkować benzyny beziarkowe od 2007 r. po wykonaniu programu inwestycyjnego o wartości 150-200 mln USD. Rafineria Gdańska dostosuje się do produkcji benzyn beziarkowych przy założeniu importu niezbędnych komponentów w ilości 440 tys. ton/rok.

Obecnie wymagania dotyczące jakości benzyn i oleju napędowego, ze względu na wymogi ochrony środowiska, określone są w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 17 grudnia 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań jakościowych dla niektórych paliw ciekłych (Dz. U. nr 229, poz. 1918), wydanym na podstawie art. 169 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 i Nr 115, poz. 1229, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 113, poz. 984, z 2003 r. M.P. Nr 49, poz. 715, oraz z 2003 r. Dz. U. Nr 233, poz. 1957, Nr 46, poz. 392, Nr 80, poz. 721 oraz Nr 80, poz. 717). Rozporządzenie to transponuje postanowienia następujących dyrektyw:

- Dyrektywy 98/70/WE z dnia 13 października 1998 r. w sprawie jakości benzyny i paliw do silników diesla zmieniającej Dyrektywę Rady 93/12/EWG,

- Dyrektywy 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. dotyczącej zmniejszenia zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych i poprawiającej Dyrektywę 93/12/EWG,

- Dyrektywy 2000/71/WE z dnia 7 listopada 2000 r. w sprawie dostosowania metod pomiarowych, określonych w załącznikach I, II, III i IV do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 98/70/WE, do postępu technicznego, jak przewidziano w art. 10 tej dyrektywy.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 17 grudnia 2002 r. wdrożyło z dniem 1 stycznia 2003 roku wymagania jakościowe dla benzyn silnikowych i oleju napędowego, z terminem ich obowiązywania do dnia 31 grudnia 2003 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI, PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ ¹⁾

z dnia
w sprawie metod badania jakości paliw ciekłych ²⁾

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa metody badania jakości paliw ciekłych:

- 1) benzyn silnikowych stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym;
- 2) oleju napędowego stosowanego w pojazdach, ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym.

§ 2.

Metody badania jakości:

- 1) benzyn silnikowych stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym, oznaczonych kodami PCN 2710 11 41 0, 2710 11 45 0, 2710 11 49 0, 2710 11 51 0 oraz 2710 11 59 0, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) oleju napędowego stosowanego w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym, oznaczonego kodem PCN 2710 19 41 1 i oleju napędowego stosowanego w ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym, oznaczonego kodami PCN 2710 19 41 1 i PCN 2710 19 45 1, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3.

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister
Gospodarki, Pracy
i Polityki Społecznej

-
- ¹⁾ Minister Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 stycznia 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej (Dz. U. Nr 1, poz. 5).
- ²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia wdrażają postanowienia dyrektyw Unii Europejskiej: 98/70/WE, 2000/71/WE i 2003/17/WE.

**METODY BADANIA BENZYN SILNIKOWYCH STOSOWANYCH W POJAZDACH
WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM ISKROWYM**

Właściwości	Metody badań ^{a)}	
	Normy powołane w EN	Odpowiedniki krajowe
Badawcza liczba oktanowa, RON	EN 25164:1993	PN-EN 25164:2002
Motorowa liczba oktanowa, MON	EN 25163:1993	PN-EN 25163:2002
Prężność par, okres letni ^{b)}	EN 13016:2000	PN-EN 13016:2002
Destylacja – do temperatury 100°C odparowuje – do temperatury 150°C odparowuje	EN ISO 3405:2000	PN-EN ISO 3405:2002
Zawartość węglowodorów typu: – olefinowego ^{c) d) e)} – aromatycznego ^{c) d) e)}	ASTM D 1319:1995	PrPN-C-04100
Zawartość benzenu ^{f)}	EN 12177:1998 EN 238:1996	PN-EN 12177:2002 PN-EN 238:2000
Zawartość tlenu ^{g)}	EN 1601:1997 EN 13132:2000	PN-EN 1601:2001 PN-EN 13132:2002
Zawartość związków organicznych zawierających tlen ^{g)} – metanol ^{h)} – etanol ⁱ⁾ – alkohol izopropylowy – alkohol izobutyloowy – alkohol <i>tert</i> -butylowy – etery (z 5 lub więcej atomami węgla w cząsteczce) – inne związki organiczne zawierające tlen ^{j)}	EN 1601:1997 EN 13132:2000	PN-EN 1601:2001 PN-EN 13132:2002
Zawartość siarki ^{k)}	EN ISO 14596:1998 EN ISO 8754:1995 EN 24260:1994	PN-EN 14596:2002 PN-EN ISO 8754:1993 PN-EN 24260:2002
Zawartość ołowiu	EN 237:1996	PN-EN 237:2001

^{a)} W przypadkach spornych, w celu rozstrzygnięcia sporu i interpretacji wyników należy stosować procedury podane w EN ISO 4259:1995 (odpowiednik krajowy: PN-EN ISO 4259:2002), opierając się na precyzji metody badania.

^{b)} Okres letni trwa od 1 dnia maja do dnia 30 września. Okres zimowy trwa od 1 dnia października do dnia 30 kwietnia.

^{c)} Zawartość związków zawierających tlen powinna być oznaczona tak by można było wprowadzić poprawki zgodnie z punktem 13.2 normy ASTM D 1319:1995 (odpowiednik krajowy: PrEN-C-04100).

^{d)} W przypadku obecności w próbce eteru etylo-*tert*-butylowego (ETBE) strefa aromatyczna powinna być określana w dół od różowo-brązowego pierścienia, znajdującego się powyżej pierścienia czerwonego, zwykle wykorzystywanego przy braku ETBE. Obecność lub brak ETBE może być stwierdzona na podstawie analizy opisanej w odnośniku ^{c)}.

^{e)} Oznaczenie według ASTM D 1319:1995 powinno być wykonane z pominięciem warunkowej operacji depentanizacji. Dlatego punkty 6.1, 10.1 i 14.1.1 nie powinny być stosowane.

^{f)} W przypadkach spornych dotyczących oznaczania zawartości benzenu powinna być stosowana metoda EN 12177:1998 (odpowiednik krajowy: PN-EN 12177:2002).

^{g)} W przypadkach spornych dotyczących oznaczania zawartości tlenu oraz związków zawierających tlen powinna być stosowana metoda EN 1601:1997 (odpowiednik krajowy: PN-EN 1601:2001).

^{h)} Powinien być dodany stabilizator.

ⁱ⁾ Może wystąpić potrzeba dodania stabilizatora.

^{j)} Inne mono-alkohole i etery o temperaturze końca destylacji nie wyższej niż temperatura końca destylacji określona w PN EN 228:2002.

^{k)} W przypadkach spornych dotyczących oznaczania zawartości siarki powinna być stosowana metoda EN ISO 14596:1998 (odpowiednik krajowy: PN-EN 14596:2002).

METODY BADANIA OLEJU NAPEĐOWEGO STOSOWANEGO W POJAZDACH,
CIĄGNIKACH ROLNICZYCH I MASZYNACH NIE PORUSZAJĄCYCH SIĘ PO
DROGACH, WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM

Właściwości	Metody badań	
	Normy powołane w EN	Odpowiedniki krajowe
Liczba cetanowa ^{b)}	EN ISO 5165:1998	PN-EN ISO 5165:1998
Gęstość w temperaturze 15°C ^{c)}	EN ISO 3675:1998 EN ISO 12185:1996	PN-EN ISO 3675:1998 PN-EN ISO 12185:1996
Skład frakcyjny – 95 % (v/v) destyluje do temperatury	EN ISO 3405:1998	PN-EN ISO 3405:2002
Zawartość wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych ^{d)}	EN 12916:2000	PN-EN 12916:2002
Zawartość siarki ^{e)}	EN ISO 14596:1998 EN ISO 8754:1995 EN 24260:1994	PN-EN ISO 14596:2002 PN-EN ISO 8754:1993 PN-EN 24260:2002
<p>^{a)} W przypadkach spornych, w celu rozstrzygnięcia przedmiotu sporu i interpretacji wyników opartych na precyzji metody badań, należy stosować procedury podane w EN ISO 4259:1995 (odpowiednik krajowy: PN-EN ISO 4259:2002).</p> <p>^{b)} Przy oznaczaniu liczby cetanowej w przypadkach spornych mogą być stosowane także inne metody, pod warunkiem, że metody te należą do metod znanych i mają ustaloną precyzję zgodnie z EN ISO 4259:1995 (odpowiednik krajowy: PN-EN ISO 4259:2002) oraz precyzja ta jest co najmniej równa precyzji metody powołanej w niniejszej normie. Wynik badania w przypadku zastosowania innej metody powinien mieć również udowodnioną korelację z wynikiem otrzymanym w przypadku stosowania metody powołanej.</p> <p>^{c)} W przypadkach spornych dotyczących gęstości należy stosować metodę wg EN ISO 3675:1998 (odpowiednik krajowy: PN-EN ISO 3675:2002).</p> <p>^{d)} Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne definiuje się jako całkowitą zawartość węglowodorów aromatycznych minus zawartość węglowodorów mono-aromatycznych, oznaczoną według normy EN 12916:2000 (odpowiednik krajowy: PN-EN 12916:2002).</p> <p>^{e)} W przypadkach spornych dotyczących zawartości siarki należy stosować metodę wg EN ISO 14596:1998 (odpowiednik krajowy: PN-EN ISO 14596:2002).</p>		

UZASADNIENIE

do projektu rozporządzenia w sprawie metod badania jakości paliw ciekłych

Projekt rozporządzenia dotyczy badania jakości benzyn silnikowych stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym oraz oleju napędowego stosowanego w pojazdach, ciągnikach rolniczych i maszynach nie poruszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym.

Metody badania jakości paliw ciekłych, zgodnie z dyrektywą 2003/17/WE z dnia 3 marca 2003 r. zmieniającą dyrektywę 98/70/WE w sprawie jakości benzyny i paliw do silników Diesla, powinny być zgodne z europejskimi normami EN 228:1999 i EN 590:1999. W Polsce ich odpowiednikami są normy:

- PN EN 228:2002 Paliwa do pojazdów samochodowych – Benzyny bezołowiowe – Wymagania i metody badań, oraz
- PN EN 590:2002 Paliwa do pojazdów samochodowych – Oleje napędowe – Wymagania i metody badań.

Projekt rozporządzenia wdraża również postanowienia dyrektywy 2000/71/WE z dnia 7 listopada 2000 r. w sprawie dostosowania metod pomiarowych, określonych w załącznikach I, II, III i IV do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 98/70/WE, do postępu technicznego, jak przewidziano w art. 10 tej dyrektywy.

**Zestawienie przepisów prawa Unii Europejskiej,
których wdrożenie jest celem projektu ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych**

L.p.	Sygnatura aktu europejskiego	Jednostka redakcyjna aktu europejskiego	Jednostka redakcyjna aktu polskiego	Treść zmiany	Uwagi dotyczące wejścia w życie	Uwagi
1.	Dyrektywa 98/70/WE	art. 3 i 4	art. 4 ust 2	Artykuł daje delegację do wydania rozporządzenia określającego wymagania jakościowe dla paliw ciekłych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym oraz w silniki z zapłonem iskrowym.	1 października 2003 r.	
		art. 7	art. 5 ust. 3	Artykuł daje delegację do wydania rozporządzenia określającego inne wymagania jakościowe dla paliw ciekłych, w przypadku gdy wystąpią nadzwyczajne zdarzenia skutkujące zmianą warunków zaopatrzenia w ropę naftową.	j.w.	
2.	Dyrektywa 2000/71/WE	art. 1	art. 18	Artykuł daje delegację do wydania rozporządzenia określającego metody badań jakości paliw ciekłych biorąc pod uwagę postanowienia właściwych norm w tym zakresie.	j.w.	
3.	Decyzja Komisji 2002/159/WE	cała decyzja	art. 22 pkt 2	Artykuł daje delegację do wydania rozporządzenia określającego sposób monitorowania jakości paliw ciekłych w celu sporządzenia raportu dla Komisji Europejskiej a w szczególności: <ul style="list-style-type: none"> • sposób doboru stacji paliwowych, • okresy monitorowania jakości paliw ciekłych, • sposób podziału terytorium kraju do celów monitorowania jakości paliw ciekłych. • wzór rocznego, zbiorczego raportu wysyłanego do Komisji Europejskiej. 	j.w.	

L.p.	Sygnatura aktu europejskiego	Jednostka redakcyjna aktu europejskiego	Jednostka redakcyjna aktu polskiego	Treść zmiany	Uwagi dotyczące wejścia w życie	Uwagi
4.	Dyrektywa 2003/17/WE zmieniająca Dyrektywę 98/70/WE w sprawie jakości benzyny i paliw do silników diesla	art. 1 pkt 1, poz. 3	art. 1 art. 3 pkt. 3, 5, 6	Rozszerzenia zakresu paliw objętych systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych o paliwa stosowane w ciągnikach rolniczych i leśnych i maszynach nie poruszających się po drogach oraz zdefiniowanie pojęcia „ciągnik rolniczy” oraz „maszyna nie poruszająca się po drogach”.	1 października 2003 r.	
		art. 1 pkt 2 i 3	art. 4 ust 2	Artykuł daje delegację do wydania rozporządzenia określającego wymagania jakościowe dla paliw ciekłych określonych w ustawie, zgodnych z wymienionymi w dyrektywie.	j.w.	
		art. 1 pkt 5	art. 1 – 3, art. 6 – 17, art. 19 – 21, art. 23 - 27	Treść ustawy określająca zasady funkcjonowania systemu.	j.w.	
			art. 18	Artykuł daje delegację do wydania rozporządzenia określającego metody badań jakości paliw ciekłych biorąc pod uwagę postanowienia norm wymienionych w dyrektywie.	j.w.	
			art. 22 pkt 2	Artykuł daje delegację do wydania rozporządzenia określającego sposób monitorowania jakości paliw ciekłych w celu sporządzenia raportu dla Komisji Europejskiej a w szczególności: <ul style="list-style-type: none"> • sposób doboru stacji paliwowych, • okresy monitorowania jakości paliw ciekłych, • sposób podziału terytorium kraju do celów monitorowania jakości paliw ciekłych. • wzór rocznego, zbiorczego raportu wysyłanego do Komisji Europejskiej. 	j.w.	

DYREKTYWA 98/70/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 13 października 1998 r.

odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189b Traktatu³, z uwzględnieniem wspólnego tekstu zatwierdzonego dnia 29 czerwca 1998 r. przez Komitet Pojedynczy,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) różnice w przepisach ustawowych lub administracyjnych, przyjmowanych przez Państwa Członkowskie w zakresie specyfikacji paliw klasycznych i paliw zastępczych wykorzystywanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym i silniki z zapłonem samoczynnym, tworzą bariery dla handlu we Wspólnocie i mogą w ten sposób bezpośrednio wpływać na ustanowienie i funkcjonowanie rynku wewnętrznego a także na międzynarodową konkurencyjność europejskich przemysłu samochodowego i rafinacyjnego; dlatego wydaje się konieczne, zgodnie z przepisami art. 3b Traktatu, zbliżenie przepisów ustawowych w tej dziedzinie;
- 2) art. 100a ust. 3 Traktatu przewiduje, że wnioski Komisji, które mają na celu ustanowienie i funkcjonowanie rynku wewnętrznego i dotyczą, między innymi, zdrowia i ochrony środowiska, przyjmują za podstawę wysoki poziom ochrony;
- 3) pierwotne substancje zanieczyszczające powietrze, takie jak tlenki azotu, węglowodory niespalone, cząstki stałe, tlenek węgla, benzeny oraz inne toksyczne emisje spalin, które przyczyniają się do tworzenia wtórnych substancji zanieczyszczających, takich jak ozon, wydzielane są w znacznej ilości w spalinach i wyziewach wydobywających się z pojazdów silnikowych i stanowią w ten sposób bezpośrednio i pośrednio znaczne zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i środowiska;
- 4) bez względu na rosnące obostrzenia związane z dopuszczalnymi wartościami emisji z

¹ Dz.U. C 77 z 11.03.1997, str. 1 oraz Dz.U. C 209 z 10.07.1997, str. 25.

² Dz.U. C 206 z 7.07.1997, str. 113.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 kwietnia 1997 r. (Dz.U. C 132 z 28.04.1997, str. 170), wspólne stanowisko Rady z dnia 7 października 1997 r. (Dz.U. C 351 z 19.11.1997, str. 1) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 18 lutego 1998 r. (Dz.U. C 80 z 16.03.1998, str. 92). Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 15 września 1998 r. (Dz.U. C 313 z 12.10.1998). Decyzja Rady z dnia 17 września 1998 r.

pojazdów ustanowionymi w dyrektywie Rady 70/220/EWG⁴ i dyrektywie Rady 88/77/EWG⁵, w celu uzyskania zadowalającej jakości powietrza atmosferycznego konieczne są dodatkowe środki do zmniejszenia zanieczyszczenia atmosferycznego powodowanego przez pojazdy i inne źródła;

- 5) art. 4 dyrektywy 94/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁶ wprowadził nowe podejście do polityki zmniejszania emisji, która będzie obowiązywać w roku 2000 i później, oraz nałożył na Komisję obowiązek zbadania, między innymi, w jakiej mierze polepszenie jakości benzyny, oleju napędowego i innych paliw mogłoby się przyczynić do obniżenia zanieczyszczenia powietrza;
- 6) w uzupełnieniu do pierwszego etapu specyfikacji paliw, rozpoczynającego się w roku 2000, należy ustanowić przepis dotyczący drugiego etapu, który wejdzie w życie w roku 2005 i aby pozwolić przemysłowi dokonanie niezbędnych inwestycji w celu dostosowania swoich planów produkcyjnych;
- 7) benzyna i olej napędowy spełniające wymagania określone w załącznikach I, II, III i IV są już dostępne na rynku Wspólnoty Europejskiej;
- 8) europejski program „auto/oil”, którego zarys zawiera komunikat Komisji w sprawie przyszłej strategii kontroli emisji atmosferycznych pochodzących z transportu drogowego, dostarcza podstaw naukowych, technicznych i ekonomicznych pozwalających na wprowadzenie na poziomie wspólnotowym nowych specyfikacji środowiskowych dla benzyny i olejów napędowych;
- 9) wprowadzenie specyfikacji środowiskowych dla benzyny i olejów napędowych stanowi ważny element, efektywnego pod względem kosztów, pakietu środków o zasięgu ogólnoeuropejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym, które należy wprowadzić w życie uwzględniając koszty i korzyści płynące z każdego działania;
- 10) wdrożenie kombinacji środków o zasięgu ogólnoeuropejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym mających na celu ograniczenie emisji z pojazdów, stanowi część ogólnej strategii Komisji dotyczącej ograniczenia w sposób zrównoważony i spełniający kryteria kosztów i korzyści emisji do powietrza pochodzących ze źródeł ruchomych i stacjonarnych;
- 11) konieczne jest w krótkim terminie osiągnięcie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów, w szczególności na obszarach miejskich, włącznie z zanieczyszczeniami pierwotnymi takimi jak węglowodory niespalone i tlenek węgla, zanieczyszczeniami wtórnymi takimi jak ozon, emisjami toksycznymi takimi jak emisja benzenu i pyłów; zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów na obszarach miejskich może być niezwłocznie osiągnięte w przypadku pojazdów silnikowych, poprzez zmianę składu paliwa;
- 12) włączenie tlenu i znaczne ograniczenie substancji aromatycznych, olefinów, benzenu i

⁴ Dz.U. L 76 z 6.04.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 98/69/WE (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1).

⁵ Dz.U. L 36 z 9.02.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 96/1/WE (Dz.U. L 40 z 17.02.1996, str. 1).

⁶ Dz.U. L 100 z 19.04.1994, str. 42.

siarki może pozwolić na uzyskanie paliwa lepszej jakości z punktu widzenia jakości powietrza;

- 13) przepisy dyrektywy Rady 92/81/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie harmonizacji struktury podatków akcyzowych od olejów mineralnych⁷, w szczególności jej art. 8 ust. 4, zniechęcają i mogą powstrzymać Państwa Członkowskie od różnicowania podatku akcyzowego nakładanego w celu polepszenia jakości paliw, wykraczających poza specyfikacje wspólnotowe;
- 14) skorzystanie przez Państwa Członkowskie ze zróżnicowania podatków akcyzowych może zachęcić do wprowadzania ulepszonych paliw, w zależności od krajowych priorytetów, możliwości i wymagań;
- 15) Komisja przesłała propozycję dyrektywy dotyczącej produktów energetycznych; propozycja ta ma, między innymi, pozwolić Państwom Członkowskim na bardziej aktywne wykorzystanie zachęt fiskalnych poprzez zróżnicowane podatki akcyzowe w celu ułatwienia wprowadzenia ulepszonych paliw;
- 16) ogólnie, brakuje specyfikacji paliw mających na celu zmierzających do ograniczenia emisji spalin i wycieków;
- 17) zanieczyszczenie powietrza ołowiem pochodzącym ze spalania benzyny ołowiowej stanowi ryzyko dla zdrowia ludzkiego i środowiska; fakt, że przed rokiem 2000 praktycznie wszystkie pojazdy drogowe napędzane benzyną będą mogły jeździć wykorzystując benzynę bezołowiową, stanowi istotny postęp i dlatego właściwe jest ograniczenie obrotu benzyną ołowiową;
- 18) konieczność ograniczenia emisji z pojazdów oraz istnienie niezbędnych technologii rafinacji uzasadniają ustalenie środowiskowej specyfikacji paliw w celu wprowadzenia na rynek benzyny bezołowiowej i oleju napędowego;
- 19) wydaje się właściwe zapewnienie dostępności dwóch typów olejów napędowych i benzyny, z których jeden byłby lepszej jakości olejem napędowym a drugi lepszej jakości benzyną; jest właściwe, aby wspomniany olej napędowy lub benzyna lepszej jakości zastąpiły na rynku oleje napędowe lub benzynę gorszej jakości najpóźniej do 2005 r.; jednakże należy ustanowić właściwy przepis, który umożliwi odroczenie tego zastąpienia, jeśli zastosowanie w Państwie Członkowskim daty 2005 r. sprawiłoby duże trudności dla przemysłu w tym państwie związku z koniecznością dostosowania swoich możliwości produkcji;
- 20) w celu ochrony zdrowia ludzkiego i/lub środowiska, w szczególnych aglomeracjach lub szczególnych obszarach wrażliwych ekologicznie, mających szczególne problemy z jakością powietrza, należy zezwolić Państwom Członkowskim, z zastrzeżeniem procedury określonej przez niniejszą dyrektywę, na wprowadzenie wymogu, aby paliwa spalinowe mogły być wprowadzone do obrotu tylko wtedy, gdy spełniają specyfikacje środowiskowe bardziej surowe niż specyfikacje ustalone w niniejszej dyrektywie; procedura ta stanowi odstępstwo od procedury informowania ustanowionej dyrektywą

⁷ Dz.U. L 316 z 31.10.1992, str. 12. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/74/WE (Dz.U. L 365 z 31.12.1994, str. 46).

98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz reguł i zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego⁸;

- 21) Państwa Członkowskie powinny wprowadzić systemy monitorowania w celu zapewnienia zgodności z normami jakości paliw wymaganymi niniejszą dyrektywą; takie systemy monitorowania powinny opierać się na wspólnych procedurach pobierania próbek i przeprowadzania badań a informacje dotyczące jakości paliw zebrane przez Państwa Członkowskie powinny być przekazywane Komisji przy użyciu wspólnego formularza;
- 22) na podstawie wszechstronnej oceny, Komisja ma przedłożyć propozycję uzupełniającą obowiązkowe specyfikacje dla benzyny i olejów napędowych, określonych w załącznikach III i IV, stosowanych od dnia 1 stycznia 2005 r.; propozycja ta może również określać, kiedy właściwe, specyfikacje środowiskowe dla innych typów paliw takich jak gaz płynny, gaz ziemny i biopaliwa; istnieją środki transportu publicznego (autobusy, taksówki, pojazdy użytkowe itd.), które są odpowiedzialne za dużą część zanieczyszczeń w miastach i które korzystałyby z oddzielnych specyfikacji;
- 23) może być pożądanym dalszy rozwój metod porównawczych stosowanych do pomiaru specyfikacji wymienionych w niniejszej dyrektywie, w świetle postępu naukowego i technicznego; w tym celu należy ustanowić przepisy pozwalające na dostosowanie załączników do niniejszej dyrektywy do postępu technicznego;
- 24) dyrektywa Rady 85/210/EWG z dnia 20 marca 1985 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących zawartości ołowiu w benzynie⁹, dyrektywa Rady 85/536/EWG z dnia 5 grudnia 1985 r. dotycząca oszczędzania ropy naftowej poprzez stosowanie składników paliw zastępczych w benzynie¹⁰ i art. 1 ust. 1 lit. b) i art. 2 ust. 1 dyrektywy Rady 93/12/EWG z dnia 23 marca 1993 r. dotyczącej zawartości siarki w niektórych paliwach płynnych¹¹, powinny stosownie być uchylone;
- 25) środki przejściowe dla Austrii, określone w art. 69 Aktu Przystąpienia z 1994 r., zawierają art. 7 dyrektywy 85/210/EWG; ze szczególnych powodów związanych z ochroną środowiska, stosowanie tego środka przejściowego powinno zostać przedłużone do dnia 1 stycznia 2000 r.;
- 26) umowa *modus vivendi* między Parlamentem Europejskim, Radą a Komisją w sprawie środków wykonawczych do aktów przyjętych zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189b Traktatu¹², została zawarta dnia 20 grudnia 1994 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

⁸ Dz.U. L 204 z 21.07.1998, str. 37. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 98/48/WE (Dz.U. L 217 z 5.08.1998, str. 18).

⁹ Dz.U. L 96 z 3.04.1985, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 1994 r.

¹⁰ Dz.U. L 334 z 12.12.1985, str. 20. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 87/441/EWG (Dz.U. L 238 z 21.08.1987, str. 40).

¹¹ Dz.U. L 74 z 27.03.1993, str. 81.

¹² Dz.U. C 102 z 4.04.1996, str. 1.

Zakres

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

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

1. „benzyna” oznacza mineralne oleje lotne przeznaczone do działania przymusowych silników z zapłonem iskrowym wewnętrznego spalania, używane do napędzania pojazdów i objęte kodami CN 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 oraz 2710 00 36;
2. „oleje napędowe” oznacza oleje napędowe objęte kodami CN 2710 00 66 i stosowane do samo napędzania pojazdów, określonych w dyrektywie 70/220/EWG oraz dyrektywie 88/77/EWG.

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

Artykuł 3

Benzyna

1. Najpóźniej w dniu 1 stycznia 2000 r. Państwa Członkowskie zabraniają na swoim terytorium obrotu benzyną z zawartością ołowiu,
2.
 - a) Państwa Członkowskie zapewniają, że nie później niż do dnia 1 stycznia 2000 r., benzyna bezołowiowa może być wprowadzona do obrotu na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli będzie ona zgodna ze specyfikacjami środowiskowymi określonymi w załączniku I.
 - b) Bez uszczerbku dla przepisów lit. a), Państwa Członkowskie zezwalają z dniem 1 stycznia 2000 r. na obrót na swoim terytorium benzyną bezołowiową zgodną ze specyfikacjami określonymi w załączniku III.
 - c) Państwa Członkowskie zapewniają również, że nie później niż do dnia 1 stycznia 2005 r., benzyna bezołowiowa będzie mogła być wprowadzona do obrotu na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli będzie zgodna ze specyfikacjami w zakresie ochrony środowiska naturalnego określonymi w załączniku III.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, Państwo Członkowskie może otrzymać pozwolenie,

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

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

4. Nie naruszając przepisów ust. 2, Państwo Członkowskie może zostać upoważnione, po przedłożeniu Komisji wniosku najpóźniej do dnia 31 sierpnia 1999 r., aby dalej zezwalać na swoim terytorium, nie dłużej niż do dnia 1 stycznia 2003 r., na obrót benzyną bezołowiową z zawartością siarki niezgodną ze specyfikacjami z załącznika I dotyczącymi zawartości siarki, ale nieprzekraczającą aktualnej zawartości, jeśli wykaże że jego przemysł miałby poważne trudności z niezbędnym przystosowaniem swoich środków produkcji w terminie między dniem przyjęcia niniejszej dyrektywy a dniem 1 stycznia 2000 r.

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

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

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

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

Artykuł 4

Olej napędowy

1. a) Państwa Członkowskie zapewniają, że nie później niż do dnia 1 stycznia 2000 r., olej napędowy może być wprowadzany do obrotu na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli jest zgodny ze specyfikacjami środowiskowymi określonymi w załączniku II.
- b) Bez uszczerbku dla przepisów lit. a), z dniem 1 stycznia 2000 r. Państwa Członkowskie zezwalają na swoim terytorium na obrót olejem napędowym zgodnym ze specyfikacjami określonymi w załączniku IV.
- c) Państwa Członkowskie zapewniają również, że nie później niż do dnia 1 stycznia

2005 r., olej napędowy może być wprowadzany do obrotu na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli jest zgodny ze specyfikacjami środowiskowymi określonymi w załączniku IV.

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

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

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

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

Artykuł 5

Swobodny obrót

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

Artykuł 6

Obrót paliwami mającymi bardziej surowe specyfikacje środowiskowe

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

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

3. Zaangażowane Państwo Członkowskie dostarcza Komisji dane dotyczące jakości powietrza dla danego obszaru jak również przewidywane skutki proponowanych środków dla jakości otaczającego powietrza.
4. Komisja bezzwłocznie przekazuje te informacje innym Państwom Członkowskim.
5. Państwa Członkowskie mogą zgłaszać swoje uwagi w sprawie wniosku i jego uzasadnienia w terminie dwóch miesięcy od dnia dostarczenia informacji przez Komisję.
6. Komisja podejmuje decyzję na wniosek Państw Członkowskich, w terminie trzech miesięcy od dnia zgłoszenia uwag przez Państwa Członkowskie. Komisja uwzględni uwagi Państw Członkowskich; notyfikuje im swoją decyzję i równocześnie poinformuje o niej Parlament Europejski i Radę.
7. Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w ciągu miesiąca od notyfikacji lub, w przypadku braku decyzji, przekazać sprawę Radzie w ciągu miesiąca po upływie terminu określonego w ust. 6.
8. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w terminie dwóch miesięcy od skierowania do niej sprawy.

Artykuł 7

Zmiana zaopatrzenia w ropę naftową

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

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

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

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

Artykuł 8

Monitorowanie zgodności i sporządzanie sprawozdań

1. Państwa Członkowskie monitorują zgodność z wymogami określonymi w art. 3 i 4 na podstawie metod analitycznych wymienionych w załącznikach I i II.
2. Komisja wspiera rozwój jednolitego systemu monitorowania jakości paliw. Do celów rozwoju tego systemu może zwrócić się o pomoc do Europejskiego Komitetu

Normalizacyjnego.

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

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

Artykuł 9

Proces przeglądu

1. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie okresowo, a po raz pierwszy w terminie 12 miesięcy od dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy, ale w żadnym wypadku nie później niż w dniu 31 grudnia 1999 r., oraz w świetle oceny przeprowadzonej zgodnie z wymogami art. 3 dyrektywy 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG¹³, propozycję przeglądu niniejszej dyrektywy stanowiącej integralną część strategii ustanowionej w celu wywołania skutków mających na celu spełnienie wymagań dotyczących norm jakości powietrza na obszarze Wspólnoty i osiągnięcia związanych z tym celów.

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

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

- propozycje uwzględniające szczególną sytuację transportu publicznego i konieczność zaproponowania poziomów specyfikacji dla specjalnych paliw, z których korzysta,
- propozycje ustalające poziomy specyfikacji mających zastosowanie do gazu płynnego, gazu ziemnego i biopaliw.

Artykuł 10

Procedura dostosowywania do postępu technicznego

Wszelkie zmiany konieczne dla dostosowania metod wykonywania pomiarów ustanowionych w prawej sekcji („badania”) załączników I-IV niniejszej dyrektywy, w sposób uwzględniający postęp techniczny, przyjmowane są przez Komisje wspieraną przez Komitet ustanowiony, zgodnie z art. 12 dyrektywy 96/62/WE¹⁴ i procedurą ustanowioną w art. 11 niniejszej

¹³ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.

¹⁴ Dz.U. L 296 z 21.11.1996, str. 55.

dyrektywy.

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

Artykuł 11

Procedura komitetu

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

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

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

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

Artykuł 12

Uchylenie i zmiana dyrektyw dotyczących jakości paliwowej benzyny i olejów napędowych

1. Z dniem 1 stycznia 2000 r. dyrektywy 85/210/EWG, 85/536/EWG i 87/441/EWG tracą moc.

2. Dyrektywa 93/12/EWG zostaje zmieniona przez skreślenie art. 1 ust. 1 lit. b) i art. 2 ust. 1, z dniem 1 stycznia 2000 r.

Artykuł 13

Transpozycja do ustawodawstwa krajowego

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

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

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

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

Artykuł 14

Austria

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

Artykuł 15

Wejście w życie dyrektywy

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

Artykuł 16

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 13 października 1998 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

J. M. GIL - ROBLES

Przewodniczący

W imieniu Rady

C. EINEM

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

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

Typ: Benzyna

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

Parametr	Jednostka	Limity ¹		Badanie	
		Minimalne	Maksymalne	Metoda	Data opublikowania
Zawartość siarki	mg/kg	—	150	pr-EN-ISO/ DIS 14 596	1996 r.*
Zawartość ołowiu	g/l	—	0,005	EN 237	1996 r.

* Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie.

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

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

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

⁴ Inne monoalkohole, których destylacyjna temperatura końca wrzenia nie przekracza destylacyjnej temperatury końca wrzenia ustalonej przez specyfikacje krajowe lub w przypadku ich braku, przemysłowe dla paliw silnikowych.

ZAŁĄCZNIK II

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

Typ: Olej napędowy

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

* Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie

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

ZAŁĄCZNIK III

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

Typ: Benzyna

Parametr	Jednostka	Limity ¹		Badanie	
		Minimalne	Maksymalne	Metoda	Data opublikowania
Liczba oktanowa badania		95		EN 25164	1993 r.
Liczba oktanowa silnika		85		EN 25 163	1993 r.
Ciśnienie pary wg Reida, okres letni	kPa	—			
Destylacja:					
- zamieniana w parę przy 100 °C	% v/v	—	—		
- zamieniana w parę przy 150 °C		—	—		
Analiza węglowodorów:					
- olefinowych	% v/v	—			
- aromatycznych		—	35,0	ASTM D1319	1995 r.
- benzenu	% v/v	—			
Zawartość tlenu	% m/m	—			
Zawartość siarki	mg/kg	—	50	pr-EN-ISO/DIS 14 596	1996 r.*
Zawartość ołowiu	g/l	—			.

* Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie.

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

ZAŁĄCZNIK IV

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

Typ: Olej napędowy

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

* Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie.

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

Oświadczenia Komisji

Odnośnie art. 3 ust. 5 i art. 4 ust. 3

Rozpatrując wnioski o odstępstwo na mocy art. 3 ust. 5 i art. 4 ust. 3, Komisja weryfikuje, czy odstępstwo jest zgodne z prawem wspólnotowym, w tym z prawem konkurencji, uwzględniając istnienie na obszarze Wspólnoty zadawalającej ilości paliwa o zadawalającej jakości.

Odnośnie do poprawki nr 18 Parlamentu Europejskiego

Komisja uznaje znaczenie fiskalnych środków zachęcających wspierających używanie ulepszonych paliw. Komisja uwzględni je podczas wykonywania dyrektywy Rady 92/81/EWG i zapewni, w granicach swoich uprawnień, szybkie wdrożenie stosownych przepisów tej dyrektywy.

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 Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu³, 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/WE⁴ ustanawia specyfikacje środowiskowe dla paliw znajdujących się na rynku.
- (2) Art. 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

¹ Dz.U. C 213 E z 31.7.2001, str. 255.

² Dz.U. C 36 z 8.2.2002, str. 115.

³ 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.

⁴ 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).

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 silnikowych⁵ 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 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 pojazdach⁶. 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 CO₂ 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 CO₂ dla nowego parku samochodowego, oceni się po dokonaniu w 2003 r. przeglądu bieżących zobowiązań producentów samochodów w zakresie środowiska.
- (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

⁵ 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).

⁶ 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).

zapewniając, żeby redukcje emisji CO₂ 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 odstępieniem 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 oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego⁷.
- (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 jezdnych nie poruszających się po drogach⁸ 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 leśne⁹. 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.

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ Dz.U. L 173 z 12.7.2000, str. 1.

- (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 Komisji¹⁰.
- (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:

1. art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

1. „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*;
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**

¹⁰ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

i 2000/25/WE***;

4. „regiony peryferyjne” oznaczają Francję, w odniesieniu do francuskich departamentów zamorskich, Portugalię, 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 powiadamiają 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. art. 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. Poczynając 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. art. 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*;

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 CO₂ 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_x 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.

*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).

**Dz.U. L 100 z 20.4.2000, str. 57.

***Dz.U. L 100 z 20.4.2000, str. 55.

****Dz.U. L 40 z 13.2.1999, str. 49.

*****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. Ustalone sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.”;

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. art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

Procedura komitetu

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony zgodnie z art. 12 dyrektywy 96/62/WE* .

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** , 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.

*Dz.U. L 296 z 21.11.1996, str. 55.

**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 przyjmą 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 ¹	Jednostka	Limity ²	
		Minimum	Maksimum
Liczba oktanowa badania		95 ³	-
Liczba oktanowa silnika		85	-
Ciśnienie pary, okres letni ⁴	kPa	-	60,0 ⁵
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 ⁶
- 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 ⁷	% 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 ¹	Jednostka	Limity ²	
		Minimum	Maksimum
Liczba cetanowa		51,0	-
Gęstość przy 15 °C	kg/m ³	-	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 ¹	Jednostka	Limity ²	
		Minimum	Maksimum
Liczba oktanowa badania		95 ³	-
Liczba oktanowa silnika		85	-
Ciśnienie pary, okres letni ⁴	kPa	-	60,0 ⁵
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 ⁷	% v/v	-	10
Zawartość siarki	mg/kg	-	50
	mg/kg	-	10 ⁷
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 ¹	Jednostka	Limity ²	
		Minimum	Maksimum
Liczba cetanowa		51,0	-
Gęstość przy 15 °C	kg/m ³	-	845
Destylacja:			
- 95% (v/v) odzyskane przy	°C	-	360
Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne	% m/m	-	11
Zawartość siarki	mg/kg	-	50
	mg/kg	-	10 ³

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.).

³ 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.

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO

**PROJEKTU USTAWY
O
SYSTEMIE MONITOROWANIA I KONTROLOWANIA JAKOŚCI PALIW
CIEKŁYCH**

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 26 sierpnia 2003 r.

Obszar Negocjacyjny: „Środowisko”
Narodowy Program Przygotowania do Członkostwa Polski w Unii Europejskiej:
Rozdział 22, priorytet 22.4

1.	Uzasadnienie dostosowawczego charakteru projektu ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem i projektami podstawowych aktów wykonawczych
3.	Zestawienie przepisów prawa Unii Europejskiej, których wdrożenie jest celem projektu ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych (tabela zgodności)
4.	Opinia Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 21 sierpnia 2003 r.
5.	Tłumaczenia zweryfikowane następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej: <ul style="list-style-type: none">• Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 98/70/WE z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz. Urz. WE nr L 350, 28.12.98),• Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/17/WE z dnia 3 marca 2003 r. zmieniającej Dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych (Dz. Urz. WE nr L 76, 22.3.2003).