



Druk nr 1010
Warszawa, 14 października 2002 r.

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-187-02

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 ciekłych** wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych.

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

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

Z wyrazami szacunku
(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia.....2002 r.

o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych.

Rozdział I

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa określa zasady organizacji i działania systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych przeznaczonych do stosowania w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym oraz w silniki z zapłonem iskrowym.

Art. 2. Przepisów ustawy nie stosuje się do paliw ciekłych znajdujących się w stacjach paliwowych zlokalizowanych na terenach zamkniętych, podlegających ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, Ministrowi Obrony Narodowej i Ministrowi Sprawiedliwości.

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.)¹⁾, 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. Nr 4, poz. 25 i Nr 110, poz. 1189);
- 3) paliwa ciekłe - benzyny silnikowe oraz samochodowy olej napędowy stosowany w pojazdach 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. Nr 98, poz. 602 z późn. zm.)²⁾;
- 5) obrót - zaopatrywanie pojazdów w paliwa ciekłe na stacjach paliwowych;
- 6) stacja paliwowa - zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów w paliwa ciekłe;
- 7) akredytowane laboratorium – laboratorium, które uzyskało akredytację na zasadach określonych w przepisach o systemie oceny zgodności, do wykonywania badań objętych systemem określonym w ustawie;

- 8) próbka - próbkę kontrolowanego paliwa ciekłego pobraną do badań przez inspektora na stacji paliwowej.

Art. 4. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wymagania jakościowe dla paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym oraz w silniki z zapłonem iskrowym, biorąc pod uwagę postanowienia właściwych norm w tym zakresie.

2. Zabrania się obrotu paliwami ciekłymi nie spełniającymi wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 1 oraz art. 6 ust. 3.

Art. 5. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, metody badań jakości paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym oraz w silniki z zapłonem iskrowym, biorąc pod uwagę postanowienia właściwych norm w tym zakresie.

Art. 6. 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 informuje niezwłocznie Komisję Europejską o tych zdarzeniach.

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 innych niż określone w przepisach, wydanych na podstawie art. 4 ust. 1, wymagań jakościowych dla paliw ciekłych.

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. 1, biorąc pod uwagę ochronę 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.

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 niespełniających wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 1 albo w przepisach, o których mowa w art. 6 ust. 3.

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

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

2. Do zadań Zarządzającego należy:

- 1) prowadzenie wykazu stacji paliwowych, sporządzanego na podstawie danych udostępnianych przez Główny Urząd Statystyczny oraz przez urzędy wojewódzkie;
- 2) nadawanie numerów identyfikacyjnych 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 stacji paliwowej w trakcie przeprowadzanych badań;
- 7) opracowywanie rocznych zbiorczych raportów, o których mowa w art. 18 ust. 1 i 3;
- 8) gromadzenie i przetwarzanie danych statystycznych dotyczących jakości paliw ciekłych wprowadzanych do obrotu, na potrzeby Systemu.

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 jakości paliw ciekłych będących przedmiotem obrotu wszczyna i przeprowadza inspektor.

2. Inspektor jest uprawniony do pobrania próbek ze zbiornika paliwa ciekłego albo z urządzenia służącego do dystrybucji paliw ciekłych, znajdujących się na stacji paliwowej.

Art. 11. 1. W toku postępowania kontrolnego, inspektor pobiera na stacji paliwowej próbki w liczbie nie mniejszej niż trzy, w sposób określony w odrębnych przepisach albo w sposób określony w dokumentach normalizacyjnych, o których mowa w ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej.

2. Jedną z pobranych próbek, zwaną „rozjemczą próbką kontrolną”, po jej oznakowaniu w sposób umożliwiający jej identyfikację oraz po zaplombowaniu, inspektor pozostawia u kontrolowanego przedsiębiorcy.

3. Rozjemczą próbkę kontrolną przedsiębiorca jest obowiązany przechowywać, w warunkach uniemożliwiających zmianę jakości paliwa ciekłego lub jego cech charakterystycznych, do czasu jej zwolnienia przez inspektora.

4. Pozostałe próbki, w liczbie nie mniejszej niż dwie, inspektor plombuje i oznacza w sposób ustalany przez Zarządzającego.

Art. 12. 1. Po zakończeniu czynności, o których mowa w art. 11 ust. 4, inspektor sporządza protokół pobrania próbek.

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

- 1) pieczęć urzędową;
- 2) numer protokołu;
- 3) oznaczenie przedsiębiorcy, u którego pobrano próbki;

- 4) numer identyfikacyjny stacji paliwowej, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 2;
- 5) datę pobrania próbek;
- 6) określenie miejsca pobrania próbek;
- 7) informacje o:
 - a) oznakowaniu rozjemczej próbki kontrolnej,
 - b) numerze plomby nałożonej na pojemniku, do którego pobrano rozjemczą próbkę kontrolną;
- 8) wskazanie przepisów lub dokumentów normalizacyjnych, na podstawie których pobrano i zabezpieczono próbki;
- 9) informacje o objętości paliwa ciekłego znajdującego się w zbiornikach, z których pobrano próbki;
- 10) imię, nazwisko i stanowisko służbowe inspektora pobierającego próbki;
- 11) podpisy:
 - a) 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 przedsiębiorca lub jego przedstawiciel, a drugi egzemplarz inspektor dołącza do akt sprawy.

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

Art. 13. Inspektor jest obowiązany sporządzić także protokół pobrania próbek, przeznaczony do użytku wewnętrznego Inspekcji Handlowej, zawierający:

- 1) numer protokołu, o którym mowa w art. 12 ust. 1;
- 2) numer identyfikacyjny stacji paliwowej, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 2;
- 3) informacje o:
 - a) oznakowaniu rozjemczej próbki kontrolnej,
 - b) oznaczeniu próbki uniemożliwiającym identyfikację stacji paliwowej, z której ją pobrano, przekazywanej do akredytowanego laboratorium;
- 4) podpis inspektora pobierającego próbki.

Art. 14. 1. Inspektor dostarcza niezwłocznie pobrane próbki do laboratorium określonego w planie kontroli, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 5, w warunkach uniemożliwiających zmianę jakości paliwa ciekłego i jego cech charakterystycznych.

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

Art. 15. 1. Akredytowane laboratoria przeprowadzają badania pobranych próbek na podstawie umowy zawartej z Głównym Inspektorem Inspekcji Handlowej.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać co najmniej postanowienia dotyczące liczby próbek przekazywanych do badań, terminu wykonania badań, rodzaju materiałów lub urządzeń używanych w toku przeprowadzanych 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 stacji paliwowej, z których pobrano próbki.

Art. 16. 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. Akredytowane laboratorium jest obowiązane przechowywać dostarczone próbki, w warunkach uniemożliwiających zmianę jakości paliwa ciekłego i jego cech charakterystycznych, do czasu ich zwolnienia przez inspektora.

Art. 17. 1. Wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej sporządza analizy wyników kontroli jakości paliw ciekłych, na podstawie protokołów, o których mowa w art. 16 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. 18. 1. Zarządzający, na podstawie analiz, sprawozdań i rocznych raportów, o których mowa w art. 17 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 kalendarzowego.

3. Przepisy ust. 1 stosuje się do sporządzania rocznych zbiorczych raportów przekazywanych Komisji Europejskiej.

4. Zbiorczy raport, o którym mowa w ust. 1, Zarządzający przekazuje Komisji Europejskiej corocznie, w terminie do dnia 30 czerwca następnego roku kalendarzowego.

Art. 19. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób wyznaczania stacji paliwowych, w których dokonywana będzie kontrola, w tym:
 - a) minimalną liczbę tych stacji,
 - b) rodzaje paliw ciekłych;
 - 2) okresy monitorowania jakości paliw ciekłych;
 - 3) sposób podziału terytorium kraju do celów monitorowania jakości paliw ciekłych;
 - 4) wzór raportu, o którym mowa w art. 18 ust. 2;
 - 5) wzór raportu, o którym mowa w art. 18 ust. 4
- uwzględniając konieczność prewencyjnego oddziaływania Systemu oraz niezbędne informacje zawarte w sporządzanych raportach.

Rozdział 3

Finansowanie Systemu

Art. 20. System jest finansowany z budżetu państwa.

Rozdział 4

Przepisy karne

Art. 21. 1. Kto dokonuje obrotu paliwami ciekłymi, nie spełniającymi wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 1, podlega grzywnie lub karze pozbawienia wolności od roku do lat 3.

2. Tej samej karze podlega dokonujący obrotu paliwami ciekłymi, które nie spełniają wymagań jakościowych określonych w przepisach, o których mowa w art. 6 ust. 3.

Art. 22. 1. Kto uniemożliwia lub utrudnia inspektorowi przeprowadzanie kontroli albo usuwa dowody lub paliwa ciekłe zabezpieczone w trakcie kontroli, o której mowa w art. 10 ust. 1, podlega karze grzywny.

2. Orzekanie w sprawach o czyny określone w ust. 1 następuje w trybie postępowania w sprawach o wykroczenia.

Rozdział 5

Przepisy końcowe

Art. 23. Przepisy art. 6 i art. 18 ust. 4 stosuje się od dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Art. 24. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.

-
- ¹⁾ 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 oraz z 2002 r. Nr 1, poz. 2, Nr 115, poz. 995 i Nr 130, poz. 1112.
- 2) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 123, poz. 779 i Nr 160, poz. 1086, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 133, poz. 872, z 1999 r. Nr 106, poz. 1216, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 43, poz. 483 i Nr 53, poz. 649, z 2001 r. Nr 27, poz. 298, Nr 106, poz. 1149, Nr 110, poz. 1189, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1353, Nr 125, poz. 1371, Nr 129, poz. 1444 i Nr 130, poz. 1452 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804 i Nr 113, poz. 984.

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

Znaczny wzrost zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego z pojazdów mechanicznych i zwiększenie zagrożenia 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 Europia, 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. w sprawie jakości benzyn i olejów napędowych 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 (stacje paliwowe).

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 się opierać 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.

Polska, jako państwo kandydujące, ma obowiązek dostosować krajowe ustawodawstwo do wymagań przyjętych w UE. Wypełniając postanowienia Dyrektywy 98/70/WE powstał projekt ustawy o monitorowaniu i kontrolowaniu jakości paliw ciekłych, który ma zapewnić realizację zadań kontrolnych i prewencyjnych.

Projektowana ustawa upoważnia:

- w art. 4 ust. 1 ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań jakościowych dla paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym oraz w silniki z zapłonem iskrowym, biorąc pod uwagę postanowienia właściwych norm w tym zakresie (do czasu wejścia w życie ustawy wymagania jakościowe dla tych paliw wdrożone będą w 2003 r. 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 oraz z 2002 r. Nr 74, poz. 676),
- w art. 5 ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia, w drodze rozporządzenia, metod badań jakości paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym oraz w silniki z zapłonem iskrowym,
- w art. 6 ust. 3 ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań jakościowych paliw, odmiennych niż wymagania określone w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 4, w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zdarzeń, skutkujących nagłą zmianą w zaopatrywaniu w ropę lub produkty naftowe, po autoryzacji wydanej przez Komisję Europejską, w okresie nie przekraczającym 6 miesięcy,
- w art. 19 ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia, w drodze rozporządzenia, sposobu wyznaczania stacji paliwowych do kontroli oraz minimalnej liczby tych stacji, okresów monitorowania jakości paliw ciekłych, sposobu podziału terytorium kraju do celów monitorowania jakości paliw ciekłych, wzorów rocznych, zbiorczych raportów dotyczących jakości paliw ciekłych

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,

przekazywanych Radzie Ministrów i Komisji Europejskiej. Rozporządzenie będzie wdrażać postanowienia Decyzji Komisji 2002/159/WE z dnia 18 lutego 2002 r. w sprawie wspólnego formatu przekazywania skróconych informacji o jakości paliw krajowych.

Celem ustawy jest utworzenie systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw, stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym i iskrowym. Ustawa określa zakres odpowiedzialności za wprowadzanie do obrotu paliw niezgodnych z określonymi parametrami jakościowymi. Zakłada się, że system będzie funkcjonował następująco:

- Funkcję **zarządzającego systemem** będzie pełnił Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, któremu podlega Inspekcja Handlowa.

Do zadań zarządzającego systemem należeć będzie:

- prowadzenie wykazu stacji paliwowych, na podstawie danych udostępnianych przez Główny Urząd Statystyczny i urzędy wojewódzkie,
- nadawanie numerów identyfikacyjnych stacjom paliwowym,
- prowadzenie wykazu akredytowanych laboratoriów, sporządzanego na podstawie danych udostępnianych przez Polskie Centrum Akredytacji,
- ustalanie programów kontroli oraz akceptowanie planów kontroli przedstawianych przez Głównego Inspektora Inspekcji Handlowej,
- ustalanie sposobu oznaczania próbek,
- gromadzenie i przetwarzanie, na potrzeby systemu monitorowania, danych statystycznych dotyczących jakości paliw ciekłych wprowadzonych do obrotu,
- opracowywanie rocznych zbiorczych raportów dotyczących jakości paliw, przekazywanych Radzie Ministrów i Komisji Europejskiej.
- **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,**

³ prEN 14275 Paliwa do pojazdów samochodowych - Ocena jakości benzyn i oleju napędowego - Pobieranie próbek na stacjach paliwowych i stacjach garażowych.

- **Laboratorium Polcargo International w Gdańsku,**
- **Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Rafineryjnego w Płocku,**
- **Wojskowy Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Służby Materiałów Pędnych i Smarów w Warszawie.**

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 ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późn. zm.), 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.

System obejmie ponad 7 tysięcy stacji paliwowych w Polsce i zgodnie z założeniami będzie finansowany z budżetu państwa.

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

W 2004 r. całkowity koszt wdrożenia ustawy szacuje się na 11 486 631 zł.

- Inspekcja Handlowa określiła swoje koszty na 10 255 104 zł,
w tym:
 - Analiza próbek paliwa 5 000 000 zł
 - Samochody do przewozu próbek (16 sztuk) 1 600 000 zł
 - Wzrost zatrudnienia - 66 etatów (w tym 16 kierowców) 3 655 104 zł
- Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów określił swoje koszty na 1 231 527 zł,
w tym:
 - Wzrost zatrudnienia (10 etatów) 350 309 zł
 - Pochodne od wynagrodzeń (ZUS, Fundusz Pracy) 71 218 zł
 - Wydatki pozapłacowe (w tym wyposażenie stanowisk pracy) 100 000 zł
 - Wydatki inwestycyjne (komputery i drukarki) 95 000 zł

⁴ Umowa ADR – European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (Europejskie Porozumienie ws. Przewozu Drogowego Materiałów Niebezpiecznych).

- Wykonanie systemu komputerowego i jego wdrożenie 400 000 zł
- Szkolenia specjalistyczne pracowników 15 000 zł
- Koszty pomocy eksperckiej w sporządzaniu analiz 200 000 zł

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

do projektu ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych

1. Cel wprowadzenia ustawy

Celem ustawy jest utworzenie systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw, określenie metod badań jakościowych paliw ciekłych, stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym i iskrowym oraz ustalenie zakresu odpowiedzialności za wprowadzanie do dystrybucji paliw niezgodnych z określonymi parametrami jakościowymi, wypracowanie procedur związanych z uzyskiwaniem, zbieraniem i przetwarzaniem danych dotyczących jakości paliw dostarczanych użytkownikom pojazdów, 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 szerokie konsultacje ze wszystkimi resortami, jak również z Instytutem Technologii Nafty z Krakowa, z Urzędem Regulacji Energetyki, z Polskim Komitetem Normalizacyjnym, z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów, z Inspekcją Handlową, z Naftą Polską S.A., z Głównym Urzędem Ciel, z Polską Izbą Paliw Płynnych, z Polską Organizacją Przemysłu i Handlu Naftowego, oraz z Agencją Rezerw Materiałowych. Pełną listę instytucji, z którymi konsultowano projekt, zawiera załącznik.

3. Zakres Oceny Skutków Regulacji

Ocena Skutków Regulacji przygotowana została 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

Zakłada się, że funkcję zarządzającego systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych będzie pełnił Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, gwarantujący, przy istniejących strukturach, prawidłowe funkcjonowanie systemu, przez odpowiednie umocowanie prawne jako organu administracji państwowej, posiadane doświadczenie i odpowiednią kadre. Realizacja zadań przewidzianych dla zarządzającego systemem będzie wymagać według UOKiK zatrudnienia pracowników merytorycznych w ilości 10 osób. Zarządzający systemem będzie realizował swoje zadania przy pomocy podległej mu Inspekcji Handlowej. Swoje potrzeby kadrowe związane z wdrożeniem ustawy, Inspekcja Handlowa szacuje na 66 etatów.

W 2004 r. całkowity koszt wdrożenia ustawy szacuje się na 11 486 631 zł.

- Inspekcja Handlowa określiła swoje koszty na 10 255 104 zł,

w tym:

- Analiza próbek paliwa

5 000 000 zł

– Samochody do przewozu próbek (16 sztuk)	1 600 000 zł
– Wzrost zatrudnienia - 66 etatów (w tym 16 kierowców)	3 655 104 zł
• Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów określił swoje koszty na 1 231 527 zł, w tym:	
– Wzrost zatrudnienia (10 etatów)	350 309 zł
– Pochodne od wynagrodzeń (ZUS, Fundusz Pracy)	71 218 zł
– Wydatki pozapłacowe (w tym wyposażenie stanowisk pracy)	100 000 zł
– Wydatki inwestycyjne (komputery i drukarki)	95 000 zł
– Wykonanie systemu komputerowego i jego wdrożenie	400 000 zł
– Szkolenia specjalistyczne pracowników	15 000 zł
– Koszty pomocy eksperckiej w sporządzaniu analiz	200 000 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

proponuje się finansowanie systemu z budżetu państwa.

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

Proponuje się finansowanie systemu z budżetu państwa. W 2004 r. koszt wdrożenia postanowień ustawy szacuje się na 11 486 631 zł.

Ocenia się, że wdrożenie ustawy spowoduje utworzenie około 76 dodatkowych miejsc pracy.

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

Dzięki działaniom prewencyjnym będzie możliwe egzekwowanie przestrzegania nowych wymagań jakościowych dla benzyn i olejów napędowych, co będzie skutkowało poprawą jakości środowiska naturalnego przez zmniejszenie emisji toksycznych substancji zawartych w spalinach.

UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU PROJEKTU USTAWY O MONITOROWANIU I KONTROLOWANIU JAKOŚCI PALIW CIEKŁYCH

Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego w obszarze negocjacyjnym „Środowisko” pkt 5 Jakość Powietrza, do prawa Unii Europejskiej. Konieczność implementacji prawa UE do polskiego systemu prawnego powoduje, że niezbędne staje się przyjęcie ustawy o monitorowaniu i kontrolowaniu jakości paliw ciekłych, ustanawiającej system monitorowania jakości paliw. System monitorowania obejmuje: kontrolowanie jakości paliw będących w obrocie, rejestrowanie i przetwarzanie informacji w tym zakresie. System ten ma na celu przeciwdziałanie wprowadzaniu do obrotu paliw ciekłych, które nie spełniają wymagań jakościowych.

Do unijnego systemu prawnego regulującego problematykę związaną z ochroną środowiska w zakresie zanieczyszczeń powietrza związanych z jakością paliw silnikowych, należą następujące akty prawne:

1. Dyrektywa Rady Nr 98/70/WE w sprawie jakości benzyny i paliw do silników Diesla zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG
2. Dyrektywa Komisji Nr 2000/71/WE aktualizująca metody badania parametrów jakościowych przedstawionych w załącznikach I,II,III,IV do Dyrektywy 98/70/WE zgodnie z jej art. 10 w sprawie dostosowywania się do postępu technicznego.

Podstawowym założeniem ww. wymienionych aktów prawa wspólnotowego jest ograniczenie niekorzystnych dla środowiska skutków związanych ze stosowaniem paliw silnikowych. Powyższe dyrektywy zawierają przepisy ograniczające dopuszczalną zawartość ołowiu, olefin aromatów i benzenu oraz wprowadzają wymóg ustanowienia systemu nadzoru jakości paliw.

W celu wdrożenia do systemu prawa polskiego przepisów ustanawiających system monitoringu jakości paliw będących w obrocie rynkowym oraz ustanowienia jednolitego systemu nadzoru jakości paliw, w zakresie regulowanym przez art. 8 Dyrektywy 98/70/WE, przygotowano projekt ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych. Państwa członkowskie mają swobodę wyboru co do metody monitorowania zgodności wymagań jakościowych paliwa, tak długo jak system monitorowania zapewnia zgodność z wymaganiami jakościowymi paliw wprowadzonych do obrotu. Jednakże, pomimo swobody wyboru metody monitorowania jakości paliw, Komisja Europejska zachęca do

stosowania jednolitego systemu monitorowania jakości paliw. W tym celu powołana została Grupa Robocza 30, działająca w ramach 19 technicznego Europejskiego Komitetu ds. Normalizacji (CEN), która opracowała projekt normy Pr EN 14274 i Pr EN 14275. Normy te określają system monitorowania jakości paliw oraz system pobierania próbek na stacjach paliwowych. Ponadto projekt nowelizacji dyrektywy 98/70/WE stanowi, iż system monitorowania jakości paliw ustanowiony przez państwa członkowskie musi być zgodny z wymaganiami określonych norm (chodzi o wskazane wyżej projekty norm). Projekt ustawy wprowadza system monitorowania jakości paliw oparty na powołanych wyżej projektach norm. Projekt ustawy ustanawia „System Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw Ciekłych”, w skład którego wchodzi Zarządzający - Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Inspekcja Handlowa, realizująca zadania w zakresie postępowania kontrolnego i pobierania próbek oraz akredytowane laboratoria, dokonujące badania pobranych próbek. Ustawa wprowadza też, zgodnie z art. 8 ust. 4 Dyrektywy 98/70/WE, obowiązek przedstawiania Komisji Europejskiej corocznego raportu dotyczącego jakości paliw ciekłych. Wzór raportu będzie ustalony w rozporządzeniu. Powinien być on zgodny z wzorem określonym w Decyzji Komisji 2002/159/WE. Na podstawie art. 4 projektowanej ustawy zostanie wydane rozporządzenie określające wymagania jakościowe dla paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym oraz w silniki z zapłonem iskrowym. Rozporządzenie to powinno implementować postanowienia dyrektywy 98/70/WE, określające parametry jakościowe benzyn silnikowych oraz olejów napędowych (art. 3 ust. 2 i art. 4 ust. 1 dyrektywy 98/70/WE). Na podstawie art. 5 projektowanej ustawy zostanie wydane rozporządzenie określające metody badań paliw ciekłych, które powinno implementować przepisy określające metody badań paliw ciekłych, zawarte w Dyrektywie 2000/71/WE. Dyrektywa 2000/71/WE określa metody badań posługując się normami EN i ASTM.

Projektowana ustawa w art. 6 przewiduje, zgodnie z wymaganiami Dyrektywy (art. 7), możliwość stosowania niższych wymagań jakościowych dla paliw ciekłych, w przypadku gdy na skutek wyjątkowych okoliczności dojdzie do nagłej zmiany w zaopatrzeniu w ropę lub produkty naftowe, co spowoduje utrudnienia dla krajowych rafinerii. Niższe wymagania jakościowe będą mogły być stosowane na podstawie rozporządzenia wydanego przez Ministra Gospodarki, który może je wydać po uzyskaniu stosownej zgody Komisji Europejskiej.

W konkluzji należy stwierdzić, iż wyżej przedstawiona analiza pozwala uznać projekt ustawy o monitorowaniu i kontrolowaniu jakości paliw ciekłych za dostosowujący prawo polskie do wspólnotowego aqvis w zakresie ustanowienia systemu monitoringu jakości paliw.

Projekt jest również potraktowany priorytetowo w Narodowym Programie Przygotowania do Członkostwa, Priorytetu nr 22.4 w obszarze - Dostosowanie do Wymagań Prawa Wspólnotowego w Zakresie Jakości Powietrza, zadanie 3 „Transpozycja i wdrażanie prawa wspólnotowego w zakresie zanieczyszczeń powietrza związanych z jakością paliw silnikowych (benzyn i olejów napędowych)” i przewiduje wejście w życie ustawy implementującej postanowienia Dyrektywy 98/70/WE dotyczące systemu monitorowania jakości paliw, w I kwartale 2003 roku.

W powyższym zakresie projekt dokonuje pełnej transpozycji odpowiednich przepisów Dyrektywy 98/70/WE.



SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE SPRAW ZAGRANICZNYCH

Prof. dr hab. Danuta Hübner
Sokr. Min. DH/2935/2002/DPE/AD

Warszawa, 20 września 2002 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

W związku z przedstawionym projektem ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych (pismo nr RM 10-187-02), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Projektowana ustawa ma na celu dostosowanie polskiego prawa do następujących aktów prawa wspólnotowego:
 1. Dyrektywy Rady Nr 98/70/WE w sprawie jakości benzyny i paliw do silników Diesla zmieniającej dyrektywę Rady 93/12/EWG
 2. Dyrektywy Komisji Nr 2000/71/WE aktualizującej metody badania parametrów jakościowych przedstawionych w załącznikach I,II,III,IV do Dyrektywy 98/70/WE zgodnie z jej art. 10 w sprawie dostosowywania się do postępu technicznego.
- II. Projektowana ustawa o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych implementuje postanowienia Dyrektywy 98/70/WE w zakresie

wprowadzania monitoringu jakości paliw będących w obrocie rynkowym oraz ustanowienia jednolitego systemu nadzoru jakości paliw (art. 8 dyrektywy 98/70/WE). Zgodnie z „Podręcznikiem w sprawie implementacji Prawa wspólnotowego w obszarze środowisko”, państwa członkowskie mają swobodę wyboru co do metody monitorowania zgodności wymagań jakościowych paliwa, tak długo jak system monitorowania zapewnia zgodność z wymaganiami jakościowymi paliw wprowadzonych do obrotu. Zgodnie z art. 8 ust. 2 Dyrektywy 98/70/WE, Komisja Europejska zachęca do stosowania jednolitego systemu monitorowania jakości paliw. W tym celu powołano Grupę Roboczą 30 działającą w ramach 19 technicznego Europejskiego Komitetu ds. Normalizacji (CEN), która opracowała projekt normy Pr EN 14274 i Pr EN 14275. Normy te określają system monitorowania jakości paliw oraz system pobierania próbek na stacjach paliwowych. Zgodnie z powołanymi normami, monitorowanie i kontrolowanie paliw wprowadzonych do obrotu, odbywa się na stacjach paliwowych. Projekt ustawy wprowadza system monitorowaniu jakości paliw oparty na powołanych wyżej projektach norm.

Projektowana ustawa w art. 4 wprowadza delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego wymagania jakościowe dla paliw ciekłych. Rozporządzenie to powinno implementować postanowienia dyrektywy 98/70/WE, określające parametry jakościowe benzyn silnikowych oraz olejów napędowych (art. 3 i art. 4 dyrektywy 98/70/WE). Projektowana ustawa w art. 5 wprowadza delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego metody badań paliw ciekłych. Rozporządzenie to powinno implementować metody badań paliw ciekłych zawarte w Dyrektywie 2000/71/WE. Projektowana ustawa w art. 6 implementuje art. 7 Dyrektywy 98/70/WE. Artykuł 7 Dyrektywy ustanawia możliwość stosowania przez państwo członkowskie niższych wymagań jakościowych dla paliw ciekłych, w przypadku gdy na skutek wyjątkowych okoliczności dojdzie do nagłej zmiany w zaopatrzeniu w ropę lub produkty naftowe, co spowoduje utrudnienia dla krajowych rafinerii. Projekt ustawy przewiduje, iż w przypadku zaistnienia takich okoliczności oraz po uzyskaniu stosownej zgody Komisji Europejskiej, minister właściwy do spraw gospodarki, będzie mógł wydać rozporządzenie określające niższe wymagania jakościowe.

- III. Przygotowywana ustawa nie implementuje fakultatywnych postanowień Dyrektywy 98/70/WE dotyczących możliwości zezwolenia na sprzedaż niewielkich ilości benzyn

z zawartością ołowiu, przeznaczonych do użytku w pojazdach kolekcjonerskich, oraz przepisów umożliwiających ustanowienie bardziej surowych wymagań dla paliw w specyficznych strefach. Ponieważ postanowienia te mają charakter fakultatywny, ich pominięcie w projektowanej ustawie nie powoduje niezgodności projektu z prawem wspólnotowym.

IV. W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o monitorowaniu i kontrolowaniu jakości paliw ciekłych jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Piechota', written over a large, stylized circular mark.

Do uprzejmej wiadomości:
Pan Jacek Piechota
Minister Gospodarki

ROZPORZĄDZENIE¹⁾

Ministra Gospodarki

z dnia

w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych.

Na podstawie art. 4 ust. 1 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 przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym oraz z zapłonem iskrowym.

§ 2.

1. Wymagania jakościowe dla paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym, oznaczonych kodami PCN 2710 19 41 1i PCN 2710 19 45 1 oraz PCN 2710 19 49 1, określają załączniki nr 1 i 3 do rozporządzenia.

2. Wymagania jakościowe dla paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym, oznaczone kodami PCN 2710 11 45 0 i PCN 2710 11 49 0, określają załączniki nr 2 i 4 do rozporządzenia.

§ 3.

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

§ 4.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.

Minister Gospodarki

¹⁾Minister Gospodarki kieruje działem administracji rządowej - gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki (Dz. U. Nr 97, poz. 867).

**Wymagania jakościowe dla paliw
przeznaczonych do pojazdów z zapłonem samoczynnym**

Parametr	Jednostki	Zakres ¹⁾	
		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⁾ Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Limity tych wartości zostały określone zgodnie z ISO 4259 „Przetwory naftowe – Określanie i stosowanie precyzji wyników w odniesieniu do metody badań”. 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 ISO 4259 (opublikowano w 1995 r.).

**Wymagania jakościowe dla paliw
przeznaczonych do pojazdów z zapłonem iskrowym.**

Parametr	Jednostki	Zakres ¹⁾	
		Minimum	Maksimum
Badawcza liczba oktanowa, RON		95	—
Motorowa liczba oktanowa, MON		85	—
Prężność par, okres letni ²⁾	kPa	—	60,0
Skład frakcyjny			
- 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 ³⁾
- aromatycznego		—	42,0
Zawartość benzenu		—	1,0
Zawartość tlenu	%(m/m)	—	2,7
Zawartość związków organicznych zawierających tlen ⁴⁾ :			
- metanol, wymagany stabilizator	%(v/v)	—	3
- etanol, stabilizator może być potrzebny	%(v/v)	—	5
- alkohol izo-propylowy	%(v/v)	—	10
- alkohol tert-butyłowy	%(v/v)	—	7
- alkohol izo-butyłowy	%(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	—	150
Zawartość ołowiu	g/l	—	0,005

¹⁾ Wartości podane w specyfikacjach są „wartościami rzeczywistymi”. Limity tych wartości zostały określone zgodnie z ISO 4259 „Przetwory naftowe – Określanie i stosowanie precyzji wyników w odniesieniu do metody badań”. 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 ISO 4259 (opublikowano w 1995 r.).

²⁾ Okres letni powinien zaczynać się nie później niż 1 maja i kończyć przed 30 września.

³⁾ Z wyjątkiem benzyny bezołowiowej „regular” (minimalna motorowa liczba oktanowa (MON) – 81 i minimalna badawcza liczba oktanowa (RON) – 91). Dla tych benzyn maksymalna zawartość olefin powinna wynosić 21 % (v/v).

⁴⁾ Inne mono-alkohole o temperaturze końca destylacji nie wyższym niż temperatura końca destylacji określona w krajowych specyfikacjach, lub gdy takie nie istnieją, w specyfikacjach przemysłu samochodowego dla paliw silnikowych.

**Wymagania jakościowe dla paliw
przeznaczonych do pojazdów z zapłonem samoczynnym**

Parametr	Jednostki	Zakres ¹⁾	
		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

¹⁾ Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Limity tych wartości zostały określone zgodnie z ISO 4259 „Przetwory naftowe – Określanie i stosowanie precyzji wyników w odniesieniu do metody badań”. 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 ISO 4259 (opublikowano w 1995 r.).

**Wymagania jakościowe dla paliw
przeznaczonych do pojazdów z zapłonem iskrowym**

Parametr	Jednostki	Zakres ¹⁾	
		Minimum	Maksimum
Badawcza liczba oktanowa, RON		95	—
Motorowa liczba oktanowa, MON		85	—
Prężność par, okres letni ²⁾	kPa	—	60,0
Skład frakcyjny			
- 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 izo-propylowy	%(v/v)	—	10
- alkohol tert-butyłowy	%(v/v)	—	7
- alkohol izo-butyłowy	%(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	—	50
Zawartość ołowiu	g/l	—	0,005
<p>¹⁾ Wartości podane w specyfikacji są "wartościami rzeczywistymi". Limity tych wartości zostały określone zgodnie z ISO 4259 „Przetwory naftowe — Określanie i stosowanie precyzji wyników w odniesieniu do metod badań”. 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 ISO 4259 (redakcja z 1995 r.).</p> <p>²⁾ Okres letni powinien zaczynać się nie później niż 1 maja i kończyć przed 30 września.</p>			

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki stanowi akt wykonawczy, wynikający z delegacji art. 4 ust. 1 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych.

W projekcie określono wymagania jakościowe dla paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym oraz z zapłonem iskrowym.

ROZPORZĄDZENIE¹⁾
Ministra Gospodarki
z dnia
w sprawie metod badań jakości paliw ciekłych.

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się co następuje:

§1.

Rozporządzenie określa metody badań jakości paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym oraz w silniki z zapłonem samoczynnym.

§ 2.

Metody badań jakości paliw ciekłych:

- 1) dla benzyn silnikowych określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) dla olejów napędowych określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3.

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

Minister Gospodarki

1) Minister Gospodarki kieruje działem administracji rządowej - gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki (Dz. U. Nr 97, poz. 867).

Metody badań benzyn silnikowych

Właściwości	Metody badań ^{b)}	
	Normy powołane w EN	Odpowiedniki krajowe
Badawcza liczba oktanowa, RON	EN 25164:1993	–
Motorowa liczba oktanowa, MON	EN 25163:1993	–
Prężność par – okres letni ^{g)} – okres przejściowy ^{g)} – okres zimowy ^{g)}	PrEN 13016-1:1997	–
Skład frakcyjny – do temperatury 70°C odparowuje – okres letni ^{g)} – okres przejściowy ^{g)} – okres zimowy ^{g)} – do temperatury 100°C odparowuje – do temperatury 150°C odparowuje	PrEN ISO 3405:1998	PrPN-EN ISO 3405
Temperatura końca destylacji	PrEN ISO 3405:1998	PrPN-EN ISO 3405
Pozostałość po destylacji	PrEN ISO 3405:1998	PrPN-EN ISO 3405
Zawartość ołowiu	EN 237:1996	PN-EN 237:2001
Gęstość (w 15°C) ⁱ⁾	EN ISO 3675 EN ISO 12185	– PrPN-EN ISO 12185
Zawartość siarki ⁱ⁾	EN ISO 14596:1998 EN ISO 8754:1995 EN 24260:1994	PrPN-EN 14596 PrPN-EN ISO 8754 PrPN-EN 24260
Okres indukcyjny	EN ISO 7536	PN-ISO 7536:1997
Zawartość żywic obecnych (po przemyciu rozpuszczalnikiem)	EN ISO 6246	PN-EN ISO 6246:2001
Badanie działania korodującego na płytkach z miedzi (3 h w 50°C)	EN ISO 2160	PrPN-EN ISO 2160
Wygląd	ocena wizualna	ocena wizualna
Zawartość węglowodorów typu: – olefinowego ^{a) b) c)} – aromatycznego ^{a) b) c)}	ASTM D 1319:1995	PrPN-C-04100
Zawartość benzenu ⁱ⁾	EN 12177:1998 EN 238:1996	PrPN-EN 12177 PN-EN 238:2000
Zawartość tlenu ⁱ⁾	EN 1601:1997	PN-EN 1601:2001
Zawartość związków organicznych zawierających tlen ⁱ⁾ – metanol ^{d)} – etanol ^{e)} – alkohol izopropylowy – alkohol izobutyłowy – alkohol tert butylowy – etery (z 5 lub więcej atomami węgla w cząsteczce) – inne związki organiczne zawierające tlen ^{f)}	PrEN 13132:1998	–

- a) Zawartość związków zawierających tlen powinna być oznaczona tak by można było wprowadzić poprawki zgodnie z punktem 13.2 normy ASTM D 1319:1995.
- b) 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 ^{a)}.
- c) 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.
- d) Powinien być dodany stabilizator.
- e) Może wystąpić potrzeba dodania stabilizatora.
- f) Inne alkohole z jedną grupą hydroksylową oraz etery o temperaturze końca wrzenia nie wyższej niż 210 °C.
- g) Okres letni trwa od 1 maja do 30 września. Okres przejściowy trwa od 1 marca do 30 kwietnia i od 1 października do 31 października. Okres zimowy trwa od 1 listopada do końca lutego.
- h) W przypadkach spornych, w celu rozstrzygnięcia sporu oraz interpretacji wyników należy stosować procedury podane w ISO 4259:1995 (odpowiednik krajowy: PrPN-EN ISO 4259), opierając się na precyzji metody badania.
- i) W przypadkach spornych dotyczących oznaczania gęstości powinna być stosowana metoda EN ISO 3675 (odpowiednik krajowy: PrPN-EN ISO 3675). W przypadkach spornych dotyczących oznaczania zawartości siarki powinna być stosowana metoda EN ISO 14596:1998 (odpowiednik krajowy: PrPN-EN 14596). W przypadkach spornych dotyczących oznaczania zawartości siarki powinna być stosowana metoda EN ISO 14596:1998 (odpowiednik krajowy: PrPN-EN 14596). W przypadkach spornych dotyczących oznaczania zawartości benzenu powinna być stosowana metoda EN 12177:1998 (odpowiednik krajowy: PrPN-EN 12177). W przypadkach spornych dotyczących oznaczania zawartości tlenu oraz związków zawierających tlen powinna być stosowana metoda EN 1601:1997 (odpowiednik krajowy: PN-EN 1601:2001).
- j) Z wyjątkiem benzyny bezołowiowej „regular” (minimalna liczba oktanowa RON równa 91 i minimalna liczba oktanowa MON równa 81). Dla tych benzyn maksymalna zawartość olefin powinna wynosić 21 %(V/V).

Metody badań olejów napędowych

Właściwości	Metody badań ^{b)}	
	Normy powołane w EN	Odpowiedniki krajowe
Liczba cetanowa ^{c)}	EN ISO 5165:1998	PrPN-EN ISO 5165
Indeks cetanowy	EN ISO 4264	PN-EN ISO 4264:2001
Gęstość w temperaturze 15°C ^{d)}	EN ISO 3675:1998 EN ISO 12185:1996	PrPN-EN ISO 3675 PrPN-EN ISO 12185
Zawartość wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych	IP 391:1995	–
Zawartość siarki ^{d)}	EN ISO 14596:1998 EN ISO 8754:1995 EN 24260:1994	PrPN-EN ISO 14596 PrPN-EN ISO 8754 PrPN-EN 24260
Temperatura zapłonu	EN 22719	PN-EN 22719:1999
Pozostałość po koksowaniu (z 10 % pozostałości destylacyjnej) ^{e)}	EN ISO 10370	PN-EN ISO 10370:1999
Pozostałość po spopieleniu	EN ISO 6245	PrPN-EN ISO 6245
Zawartość wody	PrEN ISO 12937:1996	
Zawartość zanieczyszczeń	EN 12662	PrPN-EN 12662
Badanie działania korodującego na miedź (3 h, 50°C)	EN ISO 2160	PrPN-EN ISO 2160
Odporność na utlenianie	EN ISO 12205	PN-ISO 12205:1997
Smarność, skorygowana średnica śladu zużycia (WS 1,4) w temperaturze 60°C	ISO 12156-1	PN-EN ISO 12156-1: 2001
Lepkość w temperaturze 40°C	EN ISO 3104	PrPN-EN ISO 3104
Skład frakcyjny ^{a)} – do 250°C destyluje, – do 350°C destyluje, – 95 % (v/v) destyluje do temp.	PrEN ISO 3405:1998	PrPN-EN ISO 3405
Temperatura zablokowania zimnego filtra – okres letni ^{f)} – okres przejściowy ^{f)} – okres zimowy ^{f)}	EN 116	PN-EN 116:2001

^{a)} W celu obliczenia indeksu cetanowego, konieczne jest również oznaczenie temperatury oddestylowania 10%, 50% i 90% (V/V).

^{b)} 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: PrPN-EN ISO 4259).

^{c)} 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: PrPN-EN ISO 4259) oraz precyzja ta jest co najmniej równa precyzji metody powołanej w niniejszej normie. Wynik badania w przypadku zastosowania innej metody powinien mieć również korelację z wynikiem otrzymanym w przypadku stosowania metody powołanej.

^{d)} W przypadkach spornych dotyczących gęstości należy stosować metodę wg EN ISO 3675:1998 (odpowiednik krajowy: PrPN-EN ISO 3675).
W przypadkach spornych dotyczących zawartości siarki należy stosować metodę wg EN ISO 14596:1998 (odpowiednik krajowy: PrPN-EN ISO 14596).

^{e)} Graniczna wartość pozostałości po koksowaniu jest określona dla produktu przed dodaniem do niego dodatku podwyższającego liczbę cetanową, jeżeli jest on używany. Jeżeli w finalnym, handlowym paliwie graniczna wartość jest przekroczona, należy sprawdzić wg EN ISO 13759 (odpowiednik krajowy: PrPN-EN ISO 13759) obecność dodatków zawierających azotany. Jeżeli obecność dodatku podwyższającego liczbę cetanową zostanie w ten sposób stwierdzona, graniczna wartość pozostałości po koksowaniu nie jest wiążąca. Zastosowanie dodatków nie zwalnia od konieczności dotrzymania wymaganej wartości maksimum 0,3 % (m/m) pozostałości po koksowaniu przed dodaniem dodatków.

^{f)} Okres letni trwa od 16 kwietnia do 30 września. Okres przejściowy trwa od 1 marca do 15 kwietnia i od 1 października do 15 listopada. Okres zimowy trwa od 16 listopada do końca lutego.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki stanowi akt wykonawczy, wynikający z delegacji art. 5 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych.

W projekcie określono metody badań jakości paliw ciekłych przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym oraz w silniki z zapłonem samoczynnym.

ROZPORZĄDZENIE¹⁾**Ministra Gospodarki****z dnia****w sprawie sposobu wyznaczania stacji paliwowych w których dokonywana będzie kontrola jakości paliw ciekłych oraz wzory raportów.**

Na podstawie art. 19 ustawy z dniar. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych (Dz. U. Nr ..., poz. ..., z r.) zarządza się co następuje :

§ 1.

Rozporządzenie określa:

- 1) sposób wyznaczania stacji paliwowych, w których dokonywana będzie kontrola jakości paliw ciekłych, w tym minimalną liczbę tych stacji i rodzaje paliw ciekłych;
- 2) okresy monitorowania jakości paliw ciekłych;
- 3) sposób podziału terytorium kraju do celów monitorowania jakości paliw ciekłych;
- 4) wzory raportów przedkładanych Radzie Ministrów i Komisji Europejskiej.

§ 2.

Stacje paliwowe wyznacza się do kontroli w sposób losowy z listy stacji paliwowych zlokalizowanych na danym obszarze, wynikającym z przyjętego systemu monitorowania, o którym mowa w § 3 ust. 2.

§ 3.

1. Ustala się liczbę stacji paliwowych, w których dokonywana będzie kontrola jakości paliw ciekłych w ciągu każdego okresu monitorowania, w zależności od:

- 1) łącznej ilości benzyn i olejów napędowych zużywanych na terenie kraju w ciągu roku;
 - 2) przyjętego modelu podziału kraju dla celów monitorowania;
 - 3) rodzajów gatunków paliwa ciekłego będących w obrocie na terenie kraju;
 - 4) udziału w rynku poszczególnych gatunków paliwa ciekłego.
2. Dla każdego gatunku paliwa ciekłego, którego udział w rynku benzyn silnikowych i olejów napędowych, określonego odrębnie, wynosi co najmniej 10%; minimalną liczbę stacji paliwowych wyznaczanych do kontroli w każdym z okresów, o których mowa w ust. 1, określa poniższa tabela.

Model ¹⁾	A	B	C
Mały kraj ²⁾			
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

Duży kraj ³⁾			
Dla każdego gatunku benzyny, będącego w obrocie na terenie kraju	100	200	-
Dla gatunku oleju napędowego, będącego w obrocie na terenie kraju	100	200	-

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

²⁾ kraj, w którym obrót na stacjach paliwowych benzynami i olejami napędowymi łącznie w skali roku kalendarzowego jest nie większy niż 15 mln ton .

³⁾ kraj, w którym obrót na stacjach paliwowych benzynami i olejami napędowymi łącznie w skali roku kalendarzowego jest większy niż 15 mln ton.

3. Dla gatunków benzyn silnikowych, których udział w rynku wynosi poniżej 10%, minimalną liczbę stacji paliwowych, w których dokonywana jest kontrola oblicza się mnożąc, wynikające z ust. 2, liczby określające liczbę próbek dla poszczególnych gatunków benzyn , przez liczbę określającą udział w rynku danego gatunku paliwa ciekłego, dla którego wykonuje się obliczenia. Jeżeli podczas obliczeń przyjęto, że obliczona liczba próbek dla danego regionu nie przekracza jedności, wówczas przyjmuje się, że pobierana jest jedna próbka.
4. Dla oleju napędowego, występującego na rynku polskim jako jeden gatunek, minimalną liczbę stacji paliwowych, w których dokonywana będzie kontrola przyjmuje się według danych określonych w ust. 2, w zależności od przyjętego modelu podziału kraju.

§ 4.

1. Ustala się trzy okresy monitorowania jakości benzyn w ciągu roku:

- 1) letni – od dnia 1 maja do dnia 30 września;
- 2) przejściowy – od dnia 1 marca do dnia 30 kwietnia oraz od dnia 1 października do dnia 31 października;
- 3) zimowy – od 1 listopada do końca lutego.

2. Ustala się trzy okresy monitorowania jakości olejów napędowych w ciągu roku:

- 1) letni – od dnia 16 kwietnia do dnia 30 września;
- 2) przejściowy – od dnia 1 marca do dnia 15 kwietnia i od dnia 1 października do dnia 15 listopada;
- 3) zimowy – od dnia 16 listopada do końca lutego.

§ 5.

1. Minimalną liczbę stacji paliwowych, w których dokonywana jest kontrola, określoną zgodnie z § 3, należy zwiększyć o 10%.

2. Liczbę kontrolowanych stacji można także zwiększyć w zależności od potrzeb.

§ 6.

1. Zbiorczy roczny raport dotyczący jakości paliw ciekłych, przekazywany Radzie Ministrów i Komisji Europejskiej powinien zawierać:

- 1) informacje dotyczące instytucji sporządzającej raport, określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia;

- 2) opis krajowego systemu monitorowania jakości paliw ciekłych;
- 3) dane o całkowitej wielkości sprzedaży benzyn i oleju napędowego w kraju, określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 4) określenie geograficznej dostępności benzyn i olejów napędowych bez zawartości siarki, określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia;
- 5) określenie okresu letniego dla określenia lotności benzyny, określone w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

2. Wzór zbiorczego raportu dotyczącego monitorowania jakości paliw ciekłych stosowanych w pojazdach wyposażonych w silniki:

- 1) z zapłonem iskrowym, określa załącznik nr 5 do rozporządzenia;
- 2) z zapłonem samoczynnym określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

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

Minister Gospodarki

¹⁾Minister Gospodarki kieruje działem administracji rządowej - gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 lipca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki (Dz. U. Nr 97, poz. 867).

Załączniki do rozporządzenia Ministra
Gospodarki z dnia

Załącznik nr 1

Informacje dotyczące instytucji sporządzającej raport na temat monitorowania jakości paliw

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

Załącznik nr 2

Całkowita wielkość sprzedaży benzyny i oleju napędowego

Gatunek paliwa	Całkowita sprzedaż krajowa (litry/tony)
Zwykła benzyna bezołowiowa (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⁾	
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.	

Załącznik nr 3

Geograficzna dostępność benzyn i olejów napędowych bez zawartości siarki

Krótki opis obszaru geograficznego, na którym bezsiarkowa benzyna i bezsiarkowy olej napędowy występują w obrocie na terytorium Państwa Członkowskiego.

Definicja okresu letniego dla określenia lotności benzyny

Okres letni (definiowany dla określenia lotności benzyny)	
--	--

Załącznik nr 5

Paliwa ciekłe stosowane w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym (benzyna)

Parametr	Jednostka	Wyniki analityczne i statystyczne					Wartość graniczna ⁽¹⁾			
							Norma krajowa, o ile istnieje		Według dyrektywy 98/70/EC	
		Liczba próbek	Minimum	Maksimum	Średnia	Odchylenie standardowe	Minimum	Maksimum	Minimum	Maksimum
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 tert-butyłowy	% (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	% (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 miesięcznie						Razem	
Styczeń		Kwiecień		Lipiec		Październik	
Luty		Maj		Sierpień		Listopad	
Marzec		Czerwiec		Wrzesień		Grudzień	

Załącznik nr 6

Paliwa ciekłe stosowane w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym (olej napędowy)

Kraj	
Rok, którego dotyczy raport	
krajowy gatunek paliwa	

Parametr	Jednostka	Wyniki analityczne i statystyczne					Wartość graniczna ⁽¹⁾			
							Norma krajowa, o ile istnieje		Według dyrektywy 98/70/EC	
		Liczba próbek	Minimum	Maksimum	Średnia	Odchylenie standardowe	Minimum	Maksimum	Minimum	Maksimum
Liczba cetanowa	–							51,0	–	
Gęstość w temperaturze 15 °C	kg/m ³							–	845	
Skład frakcyjny: – do temperatury 95 % odparowuje	°C							–	360	
Zawartość wielopierścieniowych 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 miesięcznie			
Styczeń		Lipiec	
Luty		Sierpień	
Marzec		Wrzesień	
Kwiecień		Październik	
Maj		Listopad	
Czerwiec		Grudzień	
		Razem	

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki stanowi akt wykonawczy, wynikający z delegacji art. 19 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych.

W projekcie określono: sposób wyznaczania stacji paliwowych, w których dokonywana będzie kontrola jakości paliw ciekłych, w tym minimalna liczbę tych stacji i rodzaje paliw ciekłych; okresy monitorowania jakości paliw ciekłych; sposób podziału terytorium kraju do celów monitorowania jakości paliw ciekłych oraz wzory raportów przedkładanych Radzie Ministrów i Komisji Europejskiej.

Ponadto ustalono liczbę stacji paliwowych, w których dokonywana będzie kontrola jakości paliw ciekłych w ciągu każdego okresu monitorowania.

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	Przepisy intertemporalne	Uwagi
1.	Dyrektywa 98/70/WE	art. 3 i 4	art. 4	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.		
		art. 7	art. 6 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	Wejście w życie z dniem akcesji do Unii Europejskiej	
		art. 8	art. 1 – 3, 7 – 18, 20 – 24	Cała treść ustawy określająca zasady funkcjonowania systemu	Wejście ustawy w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.	
2.	Dyrektywa 2000/71/WE	art. 1	art. 5	Artykuł daje upoważnienie 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. 19 ust. 1	Artykuł daje upoważnienie do wydania rozporządzenia określającego: - sposób wyznaczania stacji paliwowych do kontroli, - wzory zbiorczych raportów wysyłanych do Rady Ministrów - wzory zbiorczych rocznych raportów wysyłanych do Komisji Europejskiej.	j.w.	

**Wyjaśnienie dotyczące terminu wejścia w życie
ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ciekłych**

Na posiedzeniu Zespołu przygotowawczego Komitetu Integracji Europejskiej w dniu 6 września 2002 r. postanowiono ustalić termin wejścia w życie ustawy na dzień 1 stycznia 2004 r.

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 98/70/WE
z 13 października 1998 r.**

**w sprawie jakości benzyny i paliw do silników Diesla
zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności zaś jego art. 103 A,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

orzekając zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 189 B Traktatu ⁽³⁾, z uwzględnieniem wspólnego projektu zatwierdzonego w dniu 29 czerwca 1998 r. przez komisję pojedynczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) różnice w legislacjach lub środkach administracyjnych przyjmowanych przez państwa członkowskie w dziedzinie specyfikacji stosujących się do paliw klasycznych i paliw zastępczych wykorzystywanych w pojazdach wyposażonych w silnik spalinowy z zapłonem iskrowym i silnik spalinowy z zapłonem samoczynnym stanowią przeszkodę dla zmian w obrębie Wspólnoty i mogą mieć w ten sposób bezpośredni wpływ na utworzenie i funkcjonowanie rynku wewnętrznego jak również na konkurencyjność, na arenie międzynarodowej, europejskich sektorów konstrukcji samochodów i rafinacji; wydaje się więc konieczna, na mocy postanowień art. 3 B Traktatu, harmonizacja legislacyjna w tej dziedzinie;

(2) art. 100 A, ust. 3 Traktatu przewiduje, że Komisja przyjmuje za podstawę wysoki poziom ochrony we wnioskach, które przedstawia w celu utworzenia i funkcjonowania wspólnego rynku, w szczególności w dziedzinie zdrowia i ochrony środowiska;

¹ Dz.U. nr C 77 z 11.3.1997, str. 1 i Dz.U. nr C 209 z 10.07.1997, str. 25.

² Dz.U. nr C 206 z 7.07.1997, str. 113.

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

(3) pierwotne zanieczyszczenia powietrza takie jak tlenki azotu, węglowodory niespalone, pyły, tlenek węgla, benzeny oraz inne toksyczne emisje spalin, które przyczyniają się do tworzenia zanieczyszczeń wtórnych takich jak ozon, wydzielane są w znacznej ilości w gazach spalinowych i parach z pojazdów samochodowych i stanowią w ten sposób, bezpośrednio lub pośrednio, duże zagrożenie dla zdrowia ludzi;

(4) pomimo rosnących obostrzeń związanych z wartościami granicznymi emisji pojazdów określonymi w dyrektywie Rady 70/220/EWG⁽⁴⁾ i dyrektywie Rady 88/77/EWG⁽⁵⁾, w celu uzyskania zadowalającej jakości powietrza atmosferycznego konieczne są dodatkowe środki redukcji zanieczyszczenia atmosferycznego pochodzącego z pojazdów i innych źródeł;

(5) art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/12/WE⁽⁶⁾ zawiera nowe podejście do środków redukcji emisji, które będą obowiązywały od roku 2000 i zawiera skierowaną do Komisji prośbę o zbadanie, w szczególności, w jakiej mierze polepszenie jakości benzyny, oleju napędowego i innych paliw mogłoby się przyczynić do obniżenia zanieczyszczenia atmosferycznego;

(6) oprócz pierwszej fazy specyfikacji dla paliw silnikowych, rozpoczynającej się w roku 2000, należy ustalić drugą fazę, która wejdzie w życie w roku 2005 i która ma pozwolić przemysłowi na dokonanie niezbędnych inwestycji dla dostosowania swoich planów produkcyjnych;

(7) benzyny i olej napędowy spełniające wymogi określone w załącznikach I, II, III et IV są już dostępne na rynku Wspólnoty Europejskiej;

(8) europejski program «auto-oil», opisany w komunikacie Komisji dotyczącym przyszłej strategii mającej na celu opanowanie emisji atmosferycznych pochodzących z transportu, dostarcza podstawowych elementów naukowych, technicznych i ekonomicznych pozwalających na wprowadzenie, na poziomie Wspólnoty, nowych specyfikacji w zakresie ochrony środowiska mających zastosowanie do benzyny i paliw do silników Diesla;

(9) wprowadzenie specyfikacji w zakresie ochrony środowiska mających zastosowanie do benzyny i paliw do silników Diesla stanowi ważny element całości, zadowalającego stosunku koszt/ efektywność, środków o zasięgu ogólnoeuropejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym, które należy wdrożyć, uwzględniając koszty i korzyści płynące z każdego działania;

⁴ Dz.U. nr L 76 z 6.04.1970, str. 1. Dyrektywa zmieniona w ostatniej kolejności dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 98/69/WE (patrz strona 1 niniejszego Dziennika Urzędowego).

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

⁶ Dz.U. nr L 100 z 19.04.1994, str. 42.

(10) wdrożenie zestawu środków o zasięgu europejskim, krajowym, regionalnymi i lokalnym mających na celu ograniczenie emisji z pojazdów stanowi część globalnej strategii Wspólnoty, w celu ograniczenia, w zrównoważony sposób i dla spełnienia kryteriów koszty/korzyści, emisji atmosferycznych pochodzących ze źródeł ruchomych i ze źródeł stałych;

(11) konieczne jest uzyskanie, w krótkim terminie, redukcji emisji zanieczyszczeń, w szczególności w strefach miejskich, a zwłaszcza zanieczyszczeń pierwotnych takich jak węglowodory niespalone i tlenek węgla, zanieczyszczeń wtórnych takich jak ozon, emisji toksycznych takich jak emisji benzenu i pyłów; redukcja zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów w strefach miejskich może być przeprowadzona bezzwłocznie, w przypadku pojazdów samochodowych, poprzez zmianę składu paliwa silnikowego,

(12) włączenie do niego tlenu i znaczne ograniczenie substancji aromatycznych, węglowodorów olefinowych, benzenu i siarki mogą pozwolić na uzyskanie paliwa silnikowego lepszej jakości z punktu widzenia jakości powietrza;

(13) przepisy zawarte w dyrektywie Rady 92/81/EWG z 19 października 1992 r. w sprawie harmonizacji struktur opłat akcyzowych od olejów smarowych z ropy naftowej ⁽⁷⁾, a w szczególności zaś jej art. 8, ust. 4, zniechęcają i mogą powstrzymać państwa członkowskie od zmieniania opłat akcyzowych w celu polepszenia jakości paliw silnikowych, która wykraczałaby poza specyfikacje wspólnotowe;

(14) skorzystanie przez państwa członkowskie ze zmienionych opłat akcyzowych może zachęcić do wprowadzania ulepszonych paliw silnikowych w zależności od priorytetów, możliwości i potrzeb krajowych;

(15) Komisja przedstawiła projekt dyrektywy dotyczącej produktów energetycznych; projekt ten ma, w szczególności, pozwolić państwom członkowskim na bardziej aktywne wykorzystanie środków zachęt podatkowych poprzez zmianę opłat akcyzowych w celu ułatwienia wprowadzenia ulepszonych paliw;

(16) ogólnie, brakuje specyfikacji odnoszących się do paliw silnikowych, które miałyby na celu ograniczenie emisji zarówno przy wylocie spalin jak i parowaniu;

(17) zanieczyszczenie powietrza ołowiem pochodzącym ze spalania benzyny ołowiowej stanowi zagrożenie dla zdrowia ludzi i środowiska; fakt, że najpóźniej w 2000 roku, praktycznie wszystkie pojazdy drogowe napędzane benzyną będą mogły jeździć wykorzystując benzynę bezołowiową, stanowi istotny postęp; istnieje zatem powód do wyraźnego ograniczenia sprzedaży benzyny ołowiowej;

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

(18) konieczność ograniczenia emisji z pojazdów oraz istnienie niezbędnych technologii rafinacji uzasadniają ustalenie specyfikacji w zakresie ochrony środowiska mających zastosowanie do paliw silnikowych w celu sprzedaży benzyny bezołowiowej i paliw do silników Diesla;

(19) wydaje się stosowne zaplanowanie ustanowienia dwóch typów paliw do silników Diesla, z których jedno byłoby lepszej jakości oraz dwóch typów benzyn, z których jedna byłaby lepszej jakości; jest pożądane, aby wspomniane paliwo do silników Diesla i benzyna lepszej jakości zastąpiły na rynku paliwo do silników Diesla i benzynę gorszej jakości najpóźniej do roku 2005; wypada jednak uczynić, co konieczne, żeby odroczyć to zastąpienie, jeśli zastosowanie w państwie członkowskim daty 2005 sprawiłoby przedsiębiorstwom tego państwa duże trudności w związku z koniecznością dostosowania swoich środków produkcji;

(20) w celu ochrony zdrowia ludzi i/lub środowiska, w niektórych aglomeracjach lub niektórych strefach wrażliwych z punktu widzenia środowiska, mających szczególne problemy z jakością powietrza, państwa członkowskie powinny zostać upoważnione, z zastrzeżeniem procedury określonej przez niniejszą dyrektywę, do wymagania, aby paliwa spalinowe mogły być sprzedawane tylko wtedy, gdy spełniają specyfikacje w zakresie ochrony środowiska bardziej surowe niż specyfikacje określone w niniejszej dyrektywie; procedura ta stanowi częściowe odstępianie od procedury informowania ustanowionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 98/34/WE z 22 czerwca 1998 r., przewidującej procedurę informowania w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz reguł odnoszących się do społeczeństwa informacyjnego⁽⁸⁾;

(21) państwa członkowskie powinny ustanowić systemy nadzoru w celu zapewnienia, że normy jakości paliw spalinowych przewidzianych w niniejszej dyrektywie będą przestrzegane; te systemy nadzoru powinny opierać się na wspólnych procedurach pobierania próbek i badań; państwa członkowskie powinny przekazać Komisji, przy użyciu wspólnego formularza, zebrane przez siebie informacje dotyczące jakości paliw spalinowych;

(22) na podstawie pełnej oceny, Komisja musi przedstawić wniosek uzupełniający obowiązujące specyfikacje dotyczące benzyny i paliw spalinowych do silników Diesla, o których mowa w załącznikach III et IV, które miałyby zastosowanie od 1 stycznia 2005 r.; wniosek ten może również zawierać, w danym przypadku, specyfikacje w zakresie ochrony środowiska dla innych typów paliw spalinowych takich jak gaz napędowy ciekły, gaz ziemny i biopaliwa; istnieją środki transportu publicznego (autobusy, taksówki, pojazdy użytkowe itd.), które są odpowiedzialne za dużą część zanieczyszczeń w miastach i które mogłyby korzystać ze specjalnych specyfikacji;

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

(23) mogłoby być pożądane przeprowadzenie oceny metod odniesienia stosowanych do pomiaru specyfikacji określonych w niniejszej dyrektywie, w zależności postępu naukowego i technicznego; w tym celu należy przewidzieć przepisy pozwalające na dostosowanie załączników niniejszej dyrektywy do postępu technicznego;

(24) istnieje powód do uchylenia dyrektywy Rady 85/210/EWG z 20 marca 1985 r. w sprawie harmonizacji legislacyjnej państw członkowskich w zakresie zawartości ołowiu w benzynie⁽⁹⁾, dyrektywy Rady 85/536/EWG z 5 grudnia 1985 r. w sprawie oszczędzania ropy naftowej możliwego do zrealizowania poprzez stosowanie składników paliw zastępczych⁽¹⁰⁾ oraz art. 1, ust. 1 punkt b) i art. 2, ust. 1 dyrektywy Rady 93/12/EWG z 23 marca 1993 r. w sprawie zawartości siarki w niektórych paliwach płynnych⁽¹¹⁾;

(25) zarządzenia przejściowe dla Austrii, o których mowa w art. 69 aktu przystąpienia z 1994r., 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) porozumienie dotyczące modus vivendi między Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w sprawie zarządzeń wykonawczych do aktów ustanawianych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 189 B Traktatu⁽¹²⁾, zostało zawarte 20 grudnia 1994 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zakres stosowania

Niniejsza dyrektywa ustala, dla celów ochrony zdrowia i środowiska, specyfikacje techniczne mające zastosowanie do paliw przeznaczonych do użytku w pojazdach wyposażonych w silnik spalinowy z zapłonem iskrowym i silnik z zapłonem samoczynnym.

Artykuł 2

Definicje

⁹ Dz.U. nr L 96 z 3.04.1985, str. 25. Dyrektywa zmieniona w ostatniej kolejności aktem adhezyjnym z 1994r.

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

¹¹ Dz.U. nr L 74 z 27.03.1993, str. 81.

¹² Dz.U. nr C 102 z 4.04.1996, str. 1.

Dla celów niniejszej dyrektywy:

1) «benzyna» oznacza: oleje smarowe z ropy naftowej i olejki eteryczne odpowiednie dla działania silników spalinowych i silników spalinowych z zapłonem iskrowym, używane do napędzania pojazdów i podlegające kodeksom NC 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 i 2710 00 36;

2) «paliwa spalinowe do silników Diesla»: oleje gazowe podlegające kodeksowi NC 2710 00 66 i stosowane do napędzania pojazdów, o których mowa w dyrektywach 70/220/EWG i 88/77/EWG.

W odniesieniu do olejów gazowych przeznaczonych do silników maszyn jezdnych nie poruszających się po drogach i ciągników rolniczych, państwa członkowskie mogą wymagać tej samej zawartości siarki, jaką przewidziano w niniejszej dyrektywie dla paliw spalinowych lub tej samej co zawartość siarki dla paliw spalinowych do silników Diesla określona w dyrektywie 93/12/EWG.

Artykuł 3

Benzyna

1. Państwa członkowskie zabronią na swoim terytorium sprzedaży benzyny z zawartością ołowiu najpóźniej w dniu 1 stycznia 2000 r.,

2. a) Państwa członkowskie zapewnią, że, najpóźniej od dnia 1 stycznia 2000 r., benzyna bezołowiowa będzie mogła być sprzedawana na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli będzie ona zgodna ze specyfikacjami w zakresie ochrony środowiska określonymi w załączniku I.

b) Bez uszczerbku dla przepisów punktu a), państwa członkowskie zezwolą, z dniem 1 stycznia 2000 r. na sprzedaż na swoim terytorium benzyny bezołowiowej zgodnej ze specyfikacjami określonymi w załączniku III.

c) Państwa członkowskie zapewnią również, że, najpóźniej od dnia 1 stycznia 2005 r., benzyna bezołowiowa będzie mogła być sprzedawana na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli będzie zgodna ze specyfikacjami w zakresie ochrony środowiska określonymi w załączniku III.

3. Z naruszeniem ust. 1, państwo członkowskie może otrzymać pozwolenie, po przedłożeniu Komisji wniosku, najpóźniej do dnia 31 sierpnia 1999 r., na dalszą sprzedaż benzyny z zawartością ołowiu, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2005 r., jeśli może ono dowieść, że wprowadzenie zakazu spowodowałoby poważne problemy społeczno-gospodarcze lub nie miałyby ogólnych skutków korzystnych dla środowiska lub zdrowia, biorąc pod uwagę, między innymi, stan klimatu w tym państwie członkowskim.

Zawartość ołowiu w benzynie ołowiowej nie przekracza 0,15 g/l, a zawartość benzenu jest zgodna ze specyfikacjami załącznika I. Inne wartości zawarte w specyfikacjach mogą, w stosunku do obecnej sytuacji, pozostać niezmienione.

4. Pomimo postanowień ust. 2, państwo członkowskie może, jeżeli uprzednio złożyło stosowny wniosek do Komisji najpóźniej do dnia 31 sierpnia 1999 r., nadal zezwalać na sprzedaż na swoim terytorium, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2003 r., benzyny bezołowiowej niezgodnej ze specyfikacjami z załącznika I dotyczącymi zawartości siarki, jeśli przedstawi dowód, że jego przemysł miałby poważne trudności z niezbędnym przystosowaniem swoich środków produkcji w okresie między dniem przyjęcia niniejszej dyrektywy a dniem 1 stycznia 2000 r.

5. Pomimo przepisów ust. 2, państwo członkowskie może, jeżeli uprzednio złożyło stosowny wniosek do Komisji najpóźniej do dnia 31 sierpnia 2003 r., nadal zezwalać na sprzedaż na swoim terytorium, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2007 r., benzyny bezołowiowej o zawartości siarki niezgodnej z załącznikiem III, ale zgodnej z załącznikiem I, jeśli przedstawi dowód, że jego przemysł miałby poważne trudności z niezbędnym przystosowaniem swoich środków produkcji w okresie między dniem przyjęcia niniejszej dyrektywy a dniem 1 stycznia 2005 r.

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

Komisja powiadamia o swojej decyzji państwa członkowskie i informuje o niej Parlament Europejski i Radę.

7. Pomimo ust. 1, państwa członkowskie mogą nadal zezwalać na sprzedaż niewielkich ilości benzyny z zawartością ołowiu odpowiadającej specyfikacjom, o których mowa w ust. 3, wers 2, w wysokości nie przekraczającej 0,5 % całej ilości znajdującej się w sprzedaży, przeznaczonych do użytku w pojazdach kolekcjonerskich określonego typu i do rozprowadzania przez grupy o wspólnych zainteresowaniach.

Artykuł 4

Paliwo do silników Diesla

1. a) Państwa członkowskie zapewnią, że, najpóźniej z dniem 1 stycznia 2000 r., paliwo do silników Diesla będzie mogło być sprzedawane na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli będzie zgodne ze specyfikacjami w zakresie ochrony środowiska określonymi w załączniku II.

b) Bez uszczerbku dla przepisów punktu a), państwa członkowskie zezwolą, z dniem 1 stycznia 2000 r., na sprzedaż na swoim terytorium paliwa do silników Diesla zgodnego ze specyfikacjami określonymi w załączniku IV.

c) Państwa członkowskie zapewnią również, że, najpóźniej z dniem 1 stycznia 2005 r., paliwo do silników Diesla będzie mogło być sprzedawane na ich terytorium tylko wtedy, jeżeli będzie ono zgodne ze specyfikacjami w zakresie ochrony środowiska określonymi w załączniku IV.

2. Pomimo postanowień ust. 1, państwo członkowskie może, jeżeli uprzednio złożyło stosowny wniosek do Komisji najpóźniej do dnia 31 sierpnia 1999 r., nadal zezwalać na sprzedaż na swoim terytorium, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2003 r., paliwa do silników Diesla o zawartości siarki niezgodnej z postanowieniami załącznika II dotyczącymi zawartości siarki, ale nie przekraczającego aktualnej zawartości, jeśli przedstawi dowód, że jego przemysł miałby poważne trudności z niezbędnym przystosowaniem swoich środków produkcji w okresie między dniem przyjęcia niniejszej dyrektywy a dniem 1 stycznia 2000 r.

3. Pomimo przepisów ust. 2, państwo członkowskie może, jeżeli uprzednio złożyło stosowny wniosek do Komisji, najpóźniej do dnia 31 sierpnia 2003 r., nadal zezwalać na sprzedaż na swoim terytorium, najpóźniej do dnia 1 stycznia 2007 r., paliwa do silników Diesla o zawartości siarki niezgodnej z załącznikiem IV, ale zgodnej z załącznikiem II, jeśli przedstawi dowód, że jego przemysł miałby poważne trudności z niezbędnym przystosowaniem swoich środków produkcji w okresie między dniem przyjęcia niniejszej dyrektywy a dniem 1 stycznia 2005 r.

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

Komisja powiadamia o swojej decyzji państwa członkowskie i informuje o niej Parlament Europejski i Radę.

Artykuł 5

Swobodna cyrkulacja

Żadne państwo członkowskie nie może zabraniać, ograniczać lub utrudniać wprowadzania na rynek paliw zgodnych z wymogami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 6

Sprzedaż paliw spalinowych posiadających bardziej surowe specyfikacje w zakresie ochrony środowiska

1. Z naruszeniem art. 3, 4 i 5, państwa członkowskie mogą wymagać, żeby w strefach specyficznych paliwa mogły być sprzedawane tylko wtedy, jeżeli są zgodne z bardziej surowymi specyfikacjami w zakresie ochrony środowiska niż specyfikacje przewidziane w niniejszej dyrektywie dla całości lub części parku samochodowego, dla ochrony, w państwie

członkowskim, zdrowia ludności w określonej aglomeracji lub środowiska w określonej strefie, wrażliwej z punktu widzenia środowiska, jeżeli zanieczyszczenie powietrza stanowi poważny i groźny problem dla zdrowia ludzi i środowiska lub gdzie można się słusznie spodziewać, że stanowi ono taki problem.

2. Państwo członkowskie, które pragnie skorzystać z odstąpienia przewidzianego w ust. 1 z góry przedkłada Komisji odpowiednio umotywowany wniosek. Uzasadnienie zawiera dowody na to, że odstąpienie nie narusza zasady proporcjonalności i że nie będzie ono stanowiło przeszkody dla swobodnej cyrkulacji osób i dóbr.

3. Zainteresowane państwo członkowskie dostarcza Komisji dane dotyczące jakości powietrza dla danej strefy jak również dane o skutkach dla jakości powietrza, jakie powinny spowodować zalecane środki.

4. Komisja bezzwłocznie przekazuje te informacje pozostałym państwom członkowskim.

5. Państwa członkowskie mogą zgłaszać swoje uwagi dotyczące wniosku i jego uzasadnienia w terminie dwóch miesięcy od dnia przekazania informacji przez Komisję.

6. Komisja orzeka na wniosek państw członkowskich, w terminie trzech miesięcy od dnia zgłoszenia uwag przez państwa członkowskie. Komisja uwzględnia uwagi państw członkowskich; powiadamia je o swojej decyzji i równocześnie informuje o niej Parlament Europejski i Radę.

7. Państwa członkowskie mogą odwołać się od decyzji Komisji do Rady w ciągu miesiąca od powiadomienia lub, w przypadku braku decyzji, przedłożyć sprawę Radzie w ciągu miesiąca po upływie terminu, o którym mowa w ust. 6.

Rada, orzekająca kwalifikowaną większością głosów, może podjąć inną decyzję w terminie dwóch miesięcy od odwołania się do niej.

Artykuł 7

Zmiana zaopatrzenia w ropę naftową

Jeżeli, na skutek wyjątkowych wypadków, nagle zmiana w zaopatrzeniu w ropę lub produkty naftowe utrudnia przestrzeganie wymogów jakości paliw zawartych w art. 3 i 4 przez rafinerie państwa członkowskiego, to ostatecznie informuje o tym Komisję. Komisja, po poinformowaniu innych państw członkowskich może zezwolić na wyższe wartości graniczne w tym państwie członkowskim, dla jednego lub więcej parametrów tego paliwa, w okresie nie przekraczającym sześciu miesięcy.

Komisja powiadamia o swojej decyzji państwa członkowskie i informuje o niej Parlament Europejski i Radę.

Państwa członkowskie mogą odwołać się od decyzji Komisji do Rady w ciągu miesiąca od powiadomienia.

Rada, orzekając kwalifikowaną większością głosów, może podjąć inną decyzję w terminie jednego miesiąca od odwołania się do niej.

Artykuł 8

Nadzór nad przestrzeganiem postanowień i sporządzanie raportów

1. Państwa członkowskie nadzorują przestrzeganie wymogów określonych w art. 3 i 4 na podstawie metod analizy zawartych w załącznikach I i II.
2. Komisja zachęca do ustanowienia jednolitego systemu nadzoru jakości paliw. W celu ustanowienia tego systemu może zwrócić się o pomoc do Europejskiego Komitetu Normalizacji (CEN).
3. Komisja opracuje, najpóźniej na 30 czerwca 2000 r., wspólny formularz do przedstawiania syntezy informacji krajowych dotyczących jakości paliw.
4. Każdego roku, przed dniem 30 czerwca, a po raz pierwszy przed dniem 30 czerwca 2002 r., państwa członkowskie będą przedkładać Komisji syntezę za poprzedni rok kalendarzowy.

Artykuł 9

Procedura ponownego badania

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 Parlamentu Europejskiego i Rady 98/69/WE z 13 października 1998r. dotyczącej środków, jakie należy podjąć w celu ochrony powietrza przed emisjami zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych i zmieniającej dyrektywę Rady 70/220/EWG⁽¹³⁾, propozycję przeglądu niniejszej dyrektywy stanowiącej integralną część strategii ustanowionej w celu spowodowania skutków mających na celu spełnienie wymagań dotyczących norm jakości powietrza na obszarze Wspólnoty i osiągnięcia związanych z tym celów.

¹³ Patrz strona 1 niniejszego Dziennika Urzędowego.

2. Propozycja ta zawiera specyfikacje w zakresie ochrony środowiska uzupełniające obowiązkowe specyfikacje sprecyzowane w załączniku III dla benzyny i załączniku IV dla paliw spalinowych do silników Diesla na podstawie, między innymi, uzyskanej wiedzy co do wymagań związanych z redukcją emisji dla zagwarantowania jakości powietrza, właściwego funkcjonowania nowych technologii zapobiegających zanieczyszczeniom oraz wiedzy dotyczącej rozwoju sytuacji na międzynarodowych rynkach paliw.

2. Oprócz postanowień 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 napędowego ciekłego, gazu ziemnego i biopaliw.

Artykuł 10

Procedura dostosowywania się do postępu technicznego

Ewentualne modyfikacje konieczne dla dostosowania metod wykonywania pomiarów określonych w części prawej (testy) załączników I, II, III i IV niniejszej dyrektywy, w sposób uwzględniający postęp techniczny, przyjmowane są przez Komisje wspomaganą przez komitet utworzony, zgodnie z art. 12 dyrektywy 96/62/WE⁽¹⁴⁾ i procedurą przewidzianą w art. 11 niniejszej dyrektywy.

Dostosowanie to nie może za sobą pociągnąć żadnej bezpośredniej lub pośredniej modyfikacji wartości granicznych określonych w niniejszej dyrektywie ani żadnej modyfikacji dat ich stosowania.

Artykuł 11

Procedura związana z komitetem

1. Przedstawiciel Komisji przedkłada komitetowi, o którym mowa w art. 10, projekt środków, jakie należy podjąć. Komitet wydaje swoją opinię o tym projekcie w terminie, który przewodniczący może wyznaczyć w zależności od stopnia pilności danej kwestii. Opinia wydawana jest większością przewidzianą w art. 148, ust. 2 Traktatu dla przyjmowania decyzji, do podjęcia których Rada jest wzywana na wniosek Komisji. Podczas głosowań wewnątrz komitetu, głosy przedstawicieli państw członkowskich podlegają systemowi ważonej reprezentacji określonemu w ww. artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

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

¹⁴ Dz.U. nr L 296 z 21.11.1996, str. 55.

Kiedy zamierzone środki nie są zgodne z opinią komitetu lub w przypadku braku opinii, Komisja bezzwłocznie przedkłada Radzie wniosek dotyczący środków, jakie należy podjąć. Rada orzeka kwalifikowaną większością głosów.

Jeżeli, po upływie terminu trzech miesięcy od dnia odwołania się do Rady, ta nie wydała orzeczenia, Komisja ustanawia proponowane środki.

Artykuł 12

Uchylenie i zmiana dyrektyw dotyczących jakości benzyny i paliw do silników Diesla

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

Artykuł 13

Transpozycja do ustawodawstwa krajowego

1. Państwa członkowskie przyjmą i opublikują ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne niezbędne do stosowania się do niniejszej dyrektywy najpóźniej w dniu 1 lipca 1999 r. i niezwłocznie poinformują o tym Komisję.

Zastosują te przepisy od dnia 1 stycznia 2000 r.

Przepisy te, przyjmowane przez państwa członkowskie, będą zawierały odniesienie do niniejszej dyrektywy lub będzie im towarzyszyło takie odniesienie przy ich oficjalnej publikacji. Sposoby tego odniesienia będą postanawiane przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekażą Komisji tekst najważniejszych przepisów prawa krajowego, które przyjmą w dziedzinie regulowanej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 14

Austria

Przepisy art. 7 dyrektywy 85/210/EWG dotyczące zawartości benzenu w benzynie, o której mowa w art. 4 wspomnianej dyrektywy nie będą się stosowały do Austrii do dnia 1 stycznia 2000 r.

Artykuł 15

Wejście dyrektywy w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Artykuł 16

Adresaci

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 13 października 1998 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

J. M. GIL-ROBLES

W imieniu Rady

Przewodniczący

C. EINEM

ZAŁĄCZNIK I

SPECYFIKACJE W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA STOSUJĄCE SIĘ DO PALIW SILNIKOWYCH NA RYNKU PRZEZNACZONYCH DLA POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIK SPALINOWY Z ZAPŁONEM ISKROWYM

Typ: benzyna

Parametr	Jednostka	Granice		Badanie	
		Minimum	Maksimum	Metoda	Data opublikowania
Liczba oktanowa badania		95	--	EN 25164	1993
Liczba oktanowa silnika		85	--	EN 25 163	1993
Prężność par wg Reida	Kpa	--	60,0	EN 12	1993
- okres letni					
Destylacja:	% v/v	46,0	--	EN-ISO 3405	1988
- zamieniana w parę przy 100°C					
- zamieniana w parę przy 150°C		75,0	--		
Analiza węglowodorów:	% v/v	--	18,0	ASTM D1319	1995
- olefinowych					
- aromatycznych		--	42,0	ASTM D1319	1995
- benzenu		--	1,0	pr-EN 12177	1995 (*)
Zawartość tlenu	% m/m	--	2,7	EN 1601	1996
Związki tlenowe:	% v/v	--	3	EN 1601	1996
- Metanol, muszą być dodane czynniki stabilizujące					
- Etanol, ewentualnie konieczne są czynniki stabilizujące	% v/v	--	5	EN 1601	1996
- Alkohol izopropylowy	% v/v	--	10	EN 1601	1996
- Trójmetylokarbinol	% v/v	--	7	EN 1601	1996
- Alkohol izobutyloowy	% v/v	--	10	EN 1601	1996
- Etery zawierające 5 lub więcej atomów węgla na cząsteczkę	% v/v	--	15	EN 1601	1996
Inne związki tlenowe	% v/v	--	10	EN 1601	1996
Zawartość siarki	mg/kg	--	150	pr-EN-ISO/ DIS 14 596	1996 (*)
Zawartość ołowiu	g/l	--	0,005	EN 237	1996

(*) Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie.

(1) Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Dla ustalenia ich wartości granicznych, zastosowano warunki normy ISO 4259 „Produkty naftowe: określanie i stosowanie wartości wierności 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 1995r.).

(2) Okres letni rozpoczyna się najpóźniej 1 maja i kończy się najpóźniej 30 września. Dla krajów członkowskich o warunkach klimatycznych typu polarnego, okres letni rozpoczyna się najpóźniej 1 czerwca i kończy się najpóźniej 31 sierpnia; prężność par wg Reida jest ograniczona do 70 Kpa.

(3) Oprócz benzyny normalnej bezołowiowej (minimalna liczba oktanowa silnika 81 i minimalna liczba oktanowa badania 91), dla której maksymalna zawartość olefiny musi wynosić 21% v/v. Wartości te nie stanowią przeszkody dla wprowadzeniu na rynek państwa członkowskiego innej benzyny mającej liczby oktanowe niższe od wartości wskazanych 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, przemysłowych dla paliw silnikowych.

ZALĄCZNIK II

SPECYFIKACJE W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA STOSUJĄCE SIĘ DO PALIW SILNIKOWYCH NA RYNKU PRZENACZONYCH DLA POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIK Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM

Typ: paliwo do silników Diesla

Parametr	Jednostka	Granice		Badanie	
		Minimum	Maksimum	Metoda	Data opublikowania
Liczba cetanowa		51,0	--	EN-ISO 5165	1992
Gęstość przy 15°C	kg/m ³	--	845	EN-ISO 3675	1995
Destylacja: punkt 95 %	°C	--	360	EN-ISO 3405	1998
Węglowodory aromatyczne wielopierścieniowe	% m/m	--	11	IP 391	1995
Zawartość siarki	mg/kg	--	350	pr-EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)

(*) Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie

(1) Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Dla ustalenia ich wartości granicznych, zastosowano warunki normy ISO 4259 „Produkty naftowe: określanie i stosowanie wartości wierności 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 1995r.).

SPECYFIKACJE W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA STOSUJĄCE SIĘ DO PALIW SILNIKOWYCH NA RYNKU PRZEZNACZONYCH DLA POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIK SPALINOWY Z ZAPŁONEM ISKROWYM

Typ: benzyna

Parametr	Jednostka	Granice		Badanie	
		Minimum	Maksimum	Metoda	Data opublikowania
Liczba oktanowa badania		95		EN 25164	1993
Liczba oktanowa silnika		85		EN 25 163	1993
Prężność par wg Reida	Kpa	--			
- okres letni					
Destylacja:	% v/v	--	--		
- zamieniana w parę przy 100°C					
- zamieniana w parę przy 150°C		--	--		
Analiza węglowodorów:	% v/v	--			
- olefinowych					
- aromatycznych		--	35,0	ASTM D1319	1995
- benzenu		--			
Zawartość tlenu	% m/m	--	--		
Zawartość siarki	mg/kg	--	50	pr-EN-ISO/ DIS 14 596	1996 (*)
Zawartość ołowiu	g/l	--		EN 237	1996

(*) Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie

(1) Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Dla ustalenia ich wartości granicznych, zastosowano warunki normy ISO 4259 „Produkty naftowe: określanie i stosowanie wartości wierności 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 1995r.).

SPECYFIKACJE W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA STOSUJĄCE SIĘ DO PALIW SILNIKOWYCH NA RYNKU PRZENACZONYCH DLA POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIK Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM

Typ: paliwo do silników Diesla

Parametr	Jednostka	Granice		Badanie	
		Minimum	Maksimum	Metoda	Data opublikowania
Liczba cetanowa			--		
Gęstość przy 15°C	kg/m ³		--		
Destylacja: punkt 95 %	°C	--			
Węglowodory aromatyczne wielopierścieniowe	% m/m	--			
Zawartość siarki	mg/kg	--	50	pr-EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)

(*) Miesiąc opublikowania zostanie uzupełniony w odpowiednim czasie

(1) Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Dla ustalenia ich wartości granicznych, zastosowano warunki normy ISO 4259 „Produkty naftowe: określanie i stosowanie wartości wierności 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 1995r.).

Oświadczenia Komisji

Odnosnie art. 3, ust. 5 i art. 4, ust. 3

Rozpatrując wnioski o odstępianie w ramach art. 3, ust. 5 i art. 4, ust. 3, Komisja sprawdzi, czy odstępianie jest kompatybilne z prawem wspólnotowym, w tym prawem dotyczącym konkurencji, uwzględniając istnienie na obszarze Wspólnoty rezerwy paliw zadawalającej jakości i w wystarczającej ilości.

Odnosnie poprawki 18 Parlamentu Europejskiego

Komisja uznaje znaczenie bodźców podatkowych mających na celu promowanie używania lepszych paliw. Należy uwzględnić je podczas wdrażania dyrektywy Rady 92/81/EWG i zapewnić, w granicach swoich uprawnień, szybkie wdrożenie stosownych postanowień tej dyrektywy.

DYREKTYWA 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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 98/70/WE z dnia 13 października 1998 r. dotyczącą jakości benzyny i oleju napędowego, i zmieniającą dyrektywę Rady 93/12/EC¹, w szczególności jej art. 10,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) dyrektywa 98/70WE ustanawia warunki techniczne ochrony środowiska dla benzyny bezołowiowej i oleju napędowego; załączniki I do IV do tej dyrektywy zawierają metody badania wraz z datami ich wydania, które stosuje się do określenia jakości benzyny i oleju napędowego stosownie do tych warunków technicznych ochrony środowiska;
- 2) Norma Europejska 228 i Norma Europejska 590 również ustanawiają warunki techniczne jakości odpowiednio dla benzyny i oleju napędowego w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania tych produktów; te normy zostały ostatnio zaktualizowane i przyjęte przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) dnia 29 października 1999 r., a metody badania pewnych parametrów jakościowych, które również są zawarte jako warunki techniczne ochrony środowiska w załącznikach I do IV do dyrektywy 98/70/WE, zostały zaktualizowane lub zmienione w celu odzwierciedlenia postępu technicznego; metody badania w załącznikach I do IV powinny być spójne z metodami określonymi w Normach Europejskich 228 i 590, aby ułatwić wprowadzenie dyrektywy w życie i zapewnić, że jest aktualizowana zgodnie z postępowaniem technicznym;
- 3) środki przewidziane w tej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu art. 10 utworzonego w celu, *inter alia*, pomocy Komisji w dostosowaniu dyrektywy 98/70/WE do postępu technicznego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

¹ Dz.U. WE nr L 350, z 28.12.1998, str. 58.

Załączniki I do IV do dyrektywy 98/70/WE zastępuje się tekstami znajdującymi się w załącznikach I do IV do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne konieczne do spełnienia wymogów niniejszej dyrektywy w terminie najpóźniej do dnia 1 stycznia 2001 r. Niezwłocznie poinformują o tym Komisję.

Te przepisy po przyjęciu przez państwa członkowskie, powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub takie odniesienie powinno towarzyszyć okazji ich oficjalnego ogłoszenia. Państwa członkowskie określają formę takiego odniesienia.

2. Państwa członkowskie prześlą Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 7 listopada 2000 r.

W imieniu Komisji

Margot WALLSTRÖM

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

**WARUNKI TECHNICZNE OCHRONY ŚRODOWISKA DLA PALIWI
DOPUSZCZONYCH DO OBROTU PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA
W POJAZDACH WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM ISKROWYM**

Rodzaj paliwa: Benzyna

Parametr	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Badania	
		Min.	Max.	Metoda	Rok wydania
Liczba oktanowa oznaczona metodą badawczą		95	—	EN 25164	1993
Liczba oktanowa oznaczona metodą silnikową		85	—	EN 25163	1993
Prężność pary, w okresie letnim ⁽²⁾	kPa	—	60,0	pr. EN-13016-1 (DVPE)	1997
Destylacja:			—	pr. EN-ISO 3405	1998
— odparowane przy 100°C	% obj.	46,0			
— odparowane przy 150 °C	% obj.	75,0	—		
Analiza węglowodorów:	% obj.				
— olefiny ⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾		—	18,0 ⁽⁶⁾	ASTM D1319	1995
— węglowodory aromatyczne ⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾		—	42,0	ASTM D1319	1995
— benzen ⁽⁷⁾		—	1,0	EN 12177	1998
Zawartość tlenu ⁽⁸⁾	% mas.	—	2,7	EN 238	1996
				EN 1601	1997
				pr. EN 13132	1998
Dodatki natleniające ⁽⁹⁾				EN 1601	1997
				pr. EN 13132	1998
— Metanol, konieczny dodatek stabilizatorów	% obj.	—	3		
— Etanol, konieczny dodatek stabilizatorów	% obj.	—	5		
— Alkohol izopropylowy	% obj.	—	10		
— Alkohol tertbutylowy	% obj.	—	7		
— Alkohol izobutylowy	% obj.	—	10		
— Etery o zaw. 5 lub więcej atomów węgla w cząsteczce	% obj.	—	15		
Inne dodatki natleniające ⁽⁹⁾	% obj.	—	10		
Zawartość siarki ⁽¹⁰⁾	mg/kg	—	150	EN ISO 14596	1998
				EN ISO 8754	1995
				EN 24260	1994
Zawartość ołowiu	g/l	—	0,005	EN 237	1996

(1) Wartości cytowane w warunkach technicznych są „wartościami rzeczywistymi.” Do ustalenia ich wartości granicznych zastosowano określenie ISO 4259 „Produkty naftowe – Określanie i zastosowanie dokładnych danych w odniesieniu do metod badania.” i przy

ustalaniu wartości minimalnej, uwzględniono minimalną różnicę równą 2R powyżej zera (R=odtwarzalność). Wyniki pojedynczych pomiarów interpretuje się na podstawie kryteriów opisanych w ISO 4259 (opublikowane w 1995).

- (2) Okres letni zaczyna się nie później niż 1 maja i kończy nie wcześniej niż 30 września. Dla krajów członkowskich o warunkach arktycznych okres letni zaczyna się nie później niż 1 czerwca i kończy nie wcześniej niż 31 sierpnia a RVP jest ograniczone do 70 kPa.
- (3) Zawartość związków natleniających określa się w celu wprowadzenia poprawek zgodnie z klauzulą 13.2 normy ASTM D1319:1995.
- (4) Jeżeli w próbce obecny jest eter etylotertbutylowy (ETBE), strefę aromatyczną określa się na podstawie różowego brązowego pierścienia poniżej czerwonego pierścienia zwykle używanego w razie braku ETBE. Obecność lub nieobecność ETBE można określić na podstawie analizy opisanej w uwadze 3.
- (5) Dla celów niniejszej normy stosuje się ASTM D 1319:1995 bez opcjonalnego etapu depentanizacji. Dlatego nie mają zastosowania klauzule 6.1, 10.1 i 14.1.1.
- (6) Z wyjątkiem zwykłej benzyny bezołowiowej (minimalna liczba oktanowa silnikowa (MON) równa 81, a minimalna liczba oktanowa oznaczona metodą badawczą (RON) równa 91), dla której maksymalna zawartość olefin wynosi 21 % obj. Te limity nie wykluczają wprowadzenia na rynek państwa członkowskiego innej benzyny bezołowiowej z niższymi liczbami oktanowymi niż określone w niniejszym załączniku.
- (7) W przypadkach spornych, stosuje się EN 12177:1998.
- (8) W przypadkach spornych, stosuje się EN 1601:1997.
- (9) Inne monoalkohole z końcowym punktem destylacji nie przekraczającym końcowego punktu destylacji określonego w normach krajowych lub, jeżeli takowe nie istnieją, w przemysłowych warunkach technicznych dla paliw silnikowych.
- (10) W przypadkach spornych, stosuje się EN ISO 14596:1998

ZAŁĄCZNIK II

WARUNKI TECHNICZNE OCHRONY ŚRODOWISKA DLA PALIW DOPUSZCZONYCH DO OBROTU PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA W POJAZDACH WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM

Rodzaj paliwa: **Olej napędowy**

Parametr	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Badania	
		Min.	Max.	Metoda	Rok wydania
Liczba cetanowa		51,0	—	EN ISO 5165	1998
Gęstość przy temp. 15°C ⁽²⁾	kg/m ³	—	845	EN ISO 3675	1998
				EN ISO 12185	1996
Destylacja:					
— punkt 95%	°C	—	360	pr. EN ISO 3405	1998
Policykliczne węglowodory aromatyczne ⁽³⁾	% mas.	—	11	IP 391	1995
Zawartość siarki ⁽⁴⁾	mg/kg	—	350	EN ISO 14596	1998
				EN ISO 8754	1995
				EN 24260	1994

(1) Wartości cytowane w warunkach technicznych są „wartościami rzeczywistymi.” Do ustalenia ich wartości granicznych zastosowano określenie ISO 4259 „*Produkty naftowe – Określanie i zastosowanie dokładnych danych w odniesieniu do metod badania.*” i przy ustalaniu wartości minimalnej, uwzględniono minimalną różnicę równą 2R powyżej zera (R=odtwarzalność). Wyniki pojedynczych pomiarów interpretuje się na podstawie kryteriów opisanych w ISO 4259 (opublikowane w 1995).

(2) W przypadkach spornych stosuje się EN ISO 3675:1998.

(3) Policykliczne węglowodory aromatyczne definiuje się jako całkowita zawartość węglowodorów aromatycznych minus zawartość węglowodorów mono-aromatycznych, obydwa zgodnie z określeniem w IP 391.

(4) W przypadkach spornych stosuje się EN ISO 14596:1998.

ZAŁĄCZNIK III

**WARUNKI TECHNICZNE OCHRONY ŚRODOWISKA DLA PALIWI
DOPUSZCZONYCH DO OBROTU PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA
W POJAZDACH WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM ISKROWYM**

Rodzaj paliwa: **Benzyna**

Parametr	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Badania	
		Min.	Max.	Metoda	Rok wydania
Liczba oktanowa oznaczona metodą badawczą		95		EN 25164	1993
Liczba oktanowa oznaczona metodą silnikową		85		EN 25163	1993
Prężność pary, w okresie letnim	kPa	—		pr. EN-13016-1 (DVPE)	1997
Destylacja:	% obj.			pr. EN-ISO 3405	1998
— odparowane przy 100°C		—	—		
— odparowane przy 150 °C		—	—		
Analiza węglowodorów:					
— olefiny ^{(2) (3) (4)}	% obj.	—		ASTM D1319	1995
— węglowodory aromatyczne ^{(2) (3) (4)}	% obj.	—	35,0	ASTM D1319	1995
— benzen ⁽⁵⁾	% obj.	—		EN 12177	1998
				EN 238	1996
Zawartość tlenu ⁽⁶⁾	% mas.	—		EN 1601	1997
				pr. EN 13132	1998
Zawartość siarki ⁽⁷⁾	mg/kg	—	50	EN ISO/14596	1998
				EN ISO 8754	1995
				EN 24260	1994
Zawartość ołowiu	g/l	—		EN 237	1996

- (1) Wartości cytowane w warunkach technicznych są „wartościami rzeczywistymi.” Do ustalenia ich wartości granicznych zastosowano określenie ISO 4259 „Produkty naftowe – Określanie i zastosowanie dokładnych danych w odniesieniu do metod badania.” i przy ustalaniu wartości minimalnej, uwzględniono minimalną różnicę równą 2R powyżej zera (R=odtwarzalność). Wyniki pojedynczych pomiarów interpretuje się na podstawie kryteriów opisanych w ISO 4259 (opublikowane w 1995).
- (2) Zawartość związków natleniających określa się w celu wprowadzenia poprawek zgodnie z klauzulą 13.2 normy ASTM D1319:1995.
- (3) Jeżeli w próbce obecny jest eter etylotertbutylowy (ETBE), strefę aromatyczną określa się na podstawie różowego brązowego pierścienia poniżej czerwonego pierścienia używanego zwykle w razie braku ETBE. Obecność lub nieobecność ETBE można określić na podstawie analizy opisanej w uwadze 2.

- (4) Dla celów niniejszej normy stosuje się ASTM D 1319:1995 bez opcjonalnego etapu depentanizacji. Dlatego nie mają zastosowania klauzule 6.1, 10.1 i 14.1.1.
- (5) W przypadkach spornych stosuje się EN 12177:1998.
- (6) W przypadkach spornych stosuje się EN 1601:1997.
- (7) W przypadkach spornych stosuje się EN ISO 14596:1998.

ZAŁĄCZNIK IV

**WARUNKI TECHNICZNE OCHRONY ŚRODOWISKA DLA PALIWI
DOPUSZCZONYCH DO OBROTU PRZEZNACZONYCH DO STOSOWANIA
W POJAZDACH WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM**

Rodzaj paliwa: **Olej napędowy**

Parametr	Jednostka	Limity ⁽¹⁾		Badania	
		Min.	Max.	Metoda	Rok wydania
Liczba cetanowa	kg/m ³		—	EN ISO 5165	1998
Gęstość przy temp. 15°C ⁽²⁾				EN ISO 3675	1998
				EN ISO 12185	1996
Destylacja: — punkt 95%	°C	—		pr. EN ISO 3405	1998
Policykliczne węglowodory aromatyczne ⁽³⁾	% m/m	—		IP 391	1995
Zawartość siarki ⁽⁴⁾	mg/kg	—	50	EN ISO 14596	1998
				EN ISO 8754	1995
				EN 24260	1994

- (1) Wartości cytowane w warunkach technicznych są „wartościami rzeczywistymi.” Do ustalenia ich wartości granicznych zastosowano określenie ISO 4259 „Produkty naftowe – Określanie i zastosowanie dokładnych danych w odniesieniu do metod badania.” i przy ustalaniu wartości minimalnej, uwzględniono minimalną różnicę równą 2R powyżej zera (R=odtwarzalność). Wyniki pojedynczych pomiarów interpretuje się na podstawie kryteriów opisanych w ISO 4259 (opublikowane w 1995).
- (2) W przypadkach spornych stosuje się EN ISO 3675:1998.
- (3) Policykliczne węglowodory aromatyczne definiuje się jako całkowita zawartość węglowodorów aromatycznych minus zawartość węglowodorów mono-aromatycznych, obydwą zgodnie z określeniem w IP 391.
- (4) W przypadkach spornych stosuje się EN ISO 14596:1998.

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY
O
MONITOROWANIU I KONTROLOWANIU JAKOŚCI PALIW CIEKŁYCH

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 24 września 2002 r.

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

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem i projektami podstawowych aktów wykonawczych
3.	Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawy z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności)
4.	Opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 20 września 2002r.
5.	Tłumaczenia następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej: <ol style="list-style-type: none">1. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 98/70/WE z 13 października 1998 r. w sprawie jakości benzyny i paliw do silników Diesla zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG2. DYREKTYWA 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG)