

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/126/WE

z dnia 21 października 2009 r.

w sprawie odzyskiwania oparów paliwa na etapie II podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Decyzja 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego ⁽³⁾ określiła konieczność zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza do poziomów, które zminimalizują szkodliwe skutki dla zdrowia ludzkiego i środowiska.

(2) W podpisanym w Genewie protokole dotyczącym kontroli emisji lotnych związków organicznych (LZO) lub ich przepływów o charakterze transgranicznym określono cele w zakresie zmniejszenia emisji lotnych związków organicznych, a w podpisanym w Goteborgu protokole dotyczącym przeciwdziałania zakwaszeniu, eutrofizacji i powstawaniu ozonu w warstwie przyziemnej ⁽⁴⁾ określono poziomy emisji dla czterech substancji zanieczyszczających: dwutlenku siarki, tlenków azotu, LZO i amoniaku oraz wprowadzono wymóg stosowania najlepszych dostępnych technik w celu utrzymania emisji na niskim poziomie.

(3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy ⁽⁵⁾ określa

⁽¹⁾ Opinia z dnia 13 maja 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 5 maja 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 24 września 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 179 z 17.7.2003, s. 3.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

cele dotyczące jakości powietrza w odniesieniu do ozonu w warstwie przyziemnej i benzenu, a dyrektywa 2001/81/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie krajowych poziomów emisji dla niektórych rodzajów zanieczyszczenia powietrza ⁽⁶⁾ określa krajowe poziomy emisji dla LZO przyczyniających się do powstawania ozonu w warstwie przyziemnej. Emisja LZO, w tym oparów paliwa, w jednym państwie członkowskim może przyczynić się do problemów związanych z jakością powietrza w innych państwach członkowskich.

(4) Ozon jest także gazem cieplarnianym i przyczynia się do ocieplenia atmosfery i zmian klimatu.

(5) Dyrektywa 94/63/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie kontroli emisji lotnych związków organicznych (LZO) wynikających ze składowania paliwa i jego dystrybucji z terminali do stacji paliw ⁽⁷⁾ (odzyskiwanie oparów paliwa na etapie I) ma na celu odzyskiwanie oparów paliwa emitowanych przy składowaniu i dystrybucji paliw między terminalami a stacjami paliw.

(6) Opary paliwa emitowane są również podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw i powinny być odzyskiwane w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 94/63/WE.

(7) W celu ograniczenia emisji LZO opracowano i wdrożono wiele instrumentów wspólnotowych. Konieczne są jednakże dalsze działania zmierzające do realizacji celów związanych ze zdrowiem i środowiskiem, określonych w szóstym wspólnotowym programie działań w zakresie środowiska naturalnego i dyrektywie 2001/81/WE.

(8) W celu ograniczenia cyklu życia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z paliw używanych w transporcie drogowym dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych ⁽⁸⁾ umożliwi od dnia 1 stycznia 2011 r. wprowadzanie na rynek benzyny zawierającej większą niż wcześniej ilość biopaliw. Może to doprowadzić do wzrostu emisji LOZ, spowodowanego posiadaniem przez państwa członkowskie możliwości stosowania ograniczonych odstępstw od wymogów dotyczących ciśnienia oparów, zawartych w tej dyrektywie.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 309 z 27.11.2001, s. 22.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 365 z 31.12.1994, s. 24.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

- (9) Istniejące stacje paliw mogą wymagać dostosowania istniejącej infrastruktury i lepiej jest instalować urządzenia do odzyskiwania oparów podczas wykonywania gruntownej przebudowy systemu zaopatrzenia w paliwo (tzn. znacznych zmian lub znacznej odnowy infrastruktury stacji paliw, w szczególności zbiorników i przewodów), gdyż znacznie zmniejsza to koszty koniecznych dostosowań. Natomiast większe istniejące stacje mają większe zdolności dostosowawcze i powinny one zainstalować urządzenia do odzyskiwania oparów paliwa wcześniej, zważywszy na to, że stacje te w większym stopniu przyczyniają się do emisji. Nowe stacje paliw mogą wprowadzić urządzenia do odzyskiwania oparów paliwa na etapie projektowania i budowy stacji paliw, a więc mogą niezwłocznie zainstalować te urządzenia.
- (10) Zbiorniki na paliwo nowych pojazdów silnikowych nie zawierają oparów paliwa. Stosowne jest zatem zastosowanie odstępstwa w przypadku pierwszego tankowania takich pojazdów.
- (11) Pomimo że wiele państw członkowskich posiada krajowe wymogi dotyczące systemów odzyskiwania oparów paliwa na etapie II, nie istnieją przepisy na szczeblu wspólnotowym. Z tego powodu należy ustalić jednakowy minimalny poziom odzysku oparów paliwa w celu osiągnięcia większych korzyści dla środowiska oraz ułatwienia handlu urządzeniami do odzyskiwania oparów paliwa.
- (12) W celu zapewnienia rzeczywistego zmniejszenia emisji w wyniku stosowania wszystkich zainstalowanych urządzeń do odzyskiwania oparów paliwa na etapie II należy przeprowadzać okresowe kontrole tych urządzeń. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję, że kontrole są przeprowadzane przez jeden lub więcej następujących podmiotów: służby kontroli urzędowej, sam operator lub strona trzecia. W przypadku kontroli urzędowych państwa członkowskie powinny uwzględniać zalecenie 2001/331/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 kwietnia 2001 r. przewidujące minimalne kryteria kontroli w zakresie ochrony środowiska w państwach członkowskich ⁽¹⁾.
- (13) Urządzenia do odzyskiwania oparów paliwa na etapie II powinny być regularnie testowane. Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) powinien zostać zachęcony do opracowania zharmonizowanych metod testowania.
- (14) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz zapewnić ich wykonanie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające, ponieważ nieprzestrzeganie przepisów może spowodować szkody dla zdrowia ludzkiego i środowiska.
- (15) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzenia, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelację pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podania ich do wiadomości publicznej.
- (16) Ponieważ niniejsza dyrektywa jest przyjęta na podstawie art. 175 Traktatu, nie stanowi ona przeszkody dla państw członkowskich w utrzymaniu lub ustanowieniu bardziej rygorystycznych środków ochronnych zgodnych z Traktatem. Zgodnie z art. 176 Traktatu państwa członkowskie muszą notyfikować wszelkie takie środki Komisji.
- (17) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽³⁾.
- (18) Komisji należy przyznać w szczególności uprawnienia do przyjmowania środków wykonawczych w zakresie zharmonizowanych metod i norm. W związku z tym, że środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie o nowe elementy inne niż istotne, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (19) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie zmniejszenie emisji oparów paliwa do atmosfery, nie może zostać w dostatecznym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia środki mające na celu zmniejszenie ilości oparów paliwa emitowanych do atmosfery podczas tankowania pojazdów silnikowych na stacjach paliw.

⁽¹⁾ Dz.U. L 118 z 27.4.2001, s. 41.

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „paliwo” oznacza paliwo zdefiniowane w art. 2 lit. a) dyrektywy 94/63/WE;
- 2) „opary paliwa” oznaczają wszelkie związki gazowe parujące z paliwa;
- 3) „stacja paliw” oznacza stację paliw zdefiniowaną w art. 2 lit. f) dyrektywy 94/63/WE;
- 4) „istniejąca stacja paliw” oznacza stację paliw, którą zbudowano lub dla której indywidualną decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, pozwolenie na budowę lub zezwolenie na działalność wydano przed dniem 1 stycznia 2012 r.;
- 5) „nowa stacja paliw” oznacza stację paliw, którą zbudowano lub dla której indywidualną decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, pozwolenie na budowę lub zezwolenie na działalność wydano w lub po dniu 1 stycznia 2012 r.;
- 6) „system odzyskiwania oparów paliwa na etapie II” oznacza urządzenie do odzyskiwania oparów paliwa ulatniających się z baku paliwa pojazdu silnikowego podczas tankowania na stacji paliw, które przekazuje te opary do zbiornika na stacji paliw lub do dystrybutora benzyny w celu sprzedaży;
- 7) „wydajność wychwytu oparów paliwa” oznacza wyrażoną w procentach ilość oparów paliwa wychwyconą przez system odzyskiwania oparów paliwa na etapie II w porównaniu z ilością oparów paliwa, które w przypadku braku tego systemu zostałyby wyemitowane do atmosfery;
- 8) „stosunek oparów do paliwa” oznacza stosunek objętości oparów paliwa w ciśnieniu atmosferycznym przechodzących przez system odzyskiwania oparów paliwa na etapie II do objętości wydanego paliwa;
- 9) „przepustowość” oznacza całkowitą roczną ilość paliwa wyładowanego z ruchomych cystern na stacji paliw.

Artykuł 3

Stacje paliw

1. Państwa członkowskie zapewniają wyposażenie każdej nowej stacji paliw w system odzyskiwania oparów paliwa na etapie II, jeżeli:
 - a) jej rzeczywista lub planowana przepustowość przekracza 500 m³ rocznie; lub

- b) jej rzeczywista lub planowana przepustowość przekracza 100 m³ rocznie, a stacja jest zlokalizowana w dzielnicach stale zamieszkałych lub strefach pracy.

2. W przypadku każdej istniejącej stacji paliw, która poddawana jest gruntownej przebudowie, państwa członkowskie zapewniają wyposażenie jej podczas przebudowy w system odzyskiwania oparów paliwa na etapie II, jeżeli:

- a) jej rzeczywista lub planowana przepustowość przekracza 500 m³ rocznie; lub

- b) jej rzeczywista lub planowana przepustowość przekracza 100 m³ rocznie, a stacja jest zlokalizowana w dzielnicach stale zamieszkałych lub strefach pracy.

3. Państwa członkowskie zapewniają wyposażenie w system odzyskiwania oparów paliwa na etapie II każdej istniejącej stacji paliw o przepustowości przekraczającej 3 000 m³ rocznie nie później niż do dnia 31 grudnia 2018 r.

4. Ust. 1, 2 i 3 nie mają zastosowania do stacji paliw wyłącznie wykorzystywanych w związku z produkcją i dostarczaniem nowych pojazdów silnikowych.

Artykuł 4

Minimalny poziom odzysku oparów paliwa

1. Państwa członkowskie zapewniają, począwszy od daty, od której systemy odzyskiwania oparów paliwa na etapie II stają się obowiązkowe na mocy art. 3, wydajność wychwytu oparów paliwa takich systemów na poziomie równym lub większym niż 85 %, w oparciu o potwierdzenie producenta zgodnie z odpowiednimi europejskimi normami technicznymi lub procedurami homologacji typu, o których mowa w art. 8 lub, jeżeli nie istnieją tego rodzaju normy lub procedury, z wszelkimi odpowiednimi normami krajowymi.

2. Począwszy od daty, od której systemy odzyskiwania oparów paliwa na etapie II stają się obowiązkowe na mocy art. 3, w przypadku, kiedy odzyskane opary paliwa przekazywane są do zbiornika na stacji paliw, stosunek oparów do paliwa mieści się w przedziale od 0,95 do 1,05 włącznie.

Artykuł 5

Kontrole okresowe i informowanie konsumentów

1. Państwa członkowskie zapewniają, by wydajność wychwytu oparów paliwa funkcjonujących systemów odzyskiwania oparów paliwa na etapie II była testowana co najmniej raz na rok albo przez sprawdzenie, czy stosunek oparów do paliwa w warunkach symulowania przepływu paliwa jest zgodny z art. 4 ust. 2, albo jakkolwiek inną stosowną metodą.

2. W przypadku zainstalowania automatycznego systemu monitorowania, państwa członkowskie zapewniają testowanie wydajności wychwyty oparów paliwa co najmniej raz na trzy lata. Każdy taki automatyczny system monitorowania automatycznie wykrywa usterki w prawidłowym funkcjonowaniu systemu odzyskiwania oparów paliwa na etapie II oraz samego systemu monitorowania, sygnalizuje usterki operatorowi stacji paliw i automatycznie zatrzymuje przepływ paliwa z wadliwego dystrybutora, jeśli usterka nie zostanie naprawiona w ciągu 7 dni.

3. W przypadku zainstalowania na stacji paliw systemu odzyskiwania oparów paliwa na etapie II państwa członkowskie zapewniają, by na dystrybutorze paliwa lub w jego pobliżu umieszczony był znak, naklejka lub inne powiadomienie informujące konsumentów o tym fakcie.

Artykuł 6

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach do dnia 1 stycznia 2012 r. oraz powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach dotyczących tych przepisów.

Artykuł 7

Przegląd

Do dnia 31 grudnia 2014 r. Komisja dokonuje przeglądu wdrażania niniejszej dyrektywy, a w szczególności:

- a) pułapu 100 m³ rocznie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) i art. 3 ust. 2 lit. b) niniejszej dyrektywy oraz w art. 6 ust. 3 dyrektywy 94/63/WE;
- b) rejestru zgodności funkcjonujących systemów odzyskiwania oparów paliwa na etapie II; oraz
- c) potrzeby instalacji automatycznego systemu monitorowania.

Wyniki tego przeglądu Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w stosownych przypadkach wraz z wnioskiem legislacyjnym.

Artykuł 8

Dostosowania techniczne

Zharmonizowane metody i normy mogą zostać przyjęte na potrzeby art. 4 i 5. W razie potrzeby zapewnienia spójności z wszelkimi odpowiednimi normami opracowanymi przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) artykuły te, z wyjątkiem wydajności wychwyty oparów paliwa oraz

stosunku oparów do paliwa wyszczególnionych w art. 4 oraz przedziałów czasowych określonych w art. 5, mogą zostać dostosowane do postępu technicznego.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 9 ust. 2.

Artykuł 9

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Artykuł 10

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 stycznia 2012 r. Tekst tych przepisów przekazują niezwłocznie Komisji.

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

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 11

Wejście w życie

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

Artykuł 12

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 października 2009 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

J. BUZEK
Przewodniczący

W imieniu Rady

C. MALMSTRÖM
Przewodniczący