



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 31.1.2007
KOM(2007) 18 v konečném znění

2007/0019 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o změně směrnice 98/70/ES, pokud jde o specifikaci benzinu, motorové nafty a plynových olejů, o zavedení mechanismu pro sledování a snížení emisí skleníkových plynů pocházejících z paliv používaných v silniční dopravě, o změně směrnice Rady 1999/32/ES, pokud jde o specifikaci paliva používaného plavidly vnitrozemské plavby, a o zrušení směrnice 93/12/EHS

(předložený Komisí)

{SEK(2007) 55}

{SEK(2007) 56}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Směrnice 98/70/ES¹ stanovila minimální specifikace pro benzin a motorovou naftu užívané v silniční dopravě a pro nesilniční pojízdné stroje. Tyto specifikace byly stanoveny ze zdravotních a environmentálních důvodů. Tento návrh revize směrnice 98/70/ES přispěje ke snižování emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů ze silničního a nesilničního využití paliva a pomůže při provádění strategií Společenství týkajících se kvality ovzduší a změny klimatu. Povede k nižším emisím částic a rovněž umožní širší využívání biopaliv, přičemž zohlední environmentální požadavky a požadavky na ochranu zdraví. Sníží emise skleníkových plynů z regulovaných paliv.

Hlavní důvody přezkumu směrnice vyplývají z rozvoje technologie paliv a motorů a širšího využívání biopaliv. Dalšími klíčovými faktory, kvůli kterým je třeba směrnici přezkoumat, jsou cíle Společenství v oblasti kvality ovzduší stanovené v Tematické strategii o znečišťování ovzduší a neustálá potřeba zabývat se emisemi skleníkových plynů.

• Obecné souvislosti

Směrnice 98/70/ES byla naposledy pozměněná směrnicí 2003/17/ES². Tato změna ovlivnila pouze mezní hodnoty pro obsah síry v benzínu a motorové naftě stanovené ve směrnici. Pokračující vývoj právních předpisů Společenství v oblasti emisí znečišťujících látek a souvislost mezi technologií vozidel a jakostí paliv naznačují, že je třeba souběžně přezkoumat jakost paliv.

Potřeba přezkumu a případná revize směrnice 98/70/ES je naznačena v jejím článku 9. Ten uvádí, že v zájmu:

- dalšího pokroku v oblasti emisí znečišťujících látek z vozidel;
- vývoje CO₂ a strategie automobilů;
- a vývoje alternativních paliv,

je třeba zvážit, zda tyto faktory vyvolaly potřebu revize specifikací paliv. Kromě toho je třeba posoudit další konkrétní otázky. Z rozsáhlých diskusí se zúčastněnými stranami vyplynula řada dalších otázek, které je třeba v přezkumu posoudit.

• Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzinu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/17/ES ze dne 3. března 2003, kterou se mění směrnice 98/70/ES o jakosti benzinu a motorové nafty.

Směrnice 98/70/ES ve znění směrnice 2003/17/ES stanoví minimální specifikace pro benzin a motorovou naftu, které mohou být uvedeny na trh v EU. Do jejího rámce jsou zahrnuty mezní hodnoty pro obsah síry u plynových olejů určených pro nesilniční pojízdné stroje.

Směrnice 1999/32/ES³ stanoví mezní hodnoty pro obsah síry v některých kapalných palivech a mimo jiné konkrétně uvádí palivo používané v plavidlech vnitrozemské plavby.

Směrnice 93/12/EHS⁴ v minulosti regulovala obsah síry v kapalných palivech, avšak po její změně směrnicemi 98/70/ES a 1999/32/ES zůstává v platnosti pouze jeden článek směrnice.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Tematická strategie o znečišťování ovzduší stanoví pro snižování znečišťování ovzduší v EU řadu cílů. Tím, že je svými různými aspekty zaměřen na omezení nebo alespoň zamezení růstu emisí nejvýznamnějších znečišťujících látek, odpovídá tento návrh uvedeným cílům.

Tento návrh je navíc součástí Kjótské strategie EU, která je založena na souběžném působení průmyslu, dopravy, energetiky, bytové politiky a zemědělství.

Návrh je v souladu se strategií udržitelného rozvoje, protože jeho cílem je pokud možno omezení nebo alespoň zamezení růstu nežádoucích emisí znečišťujících látek, které mají negativní vlivy na životní prostředí a zdraví, a snížení emisí skleníkových plynů z dopravy. S ohledem na společenský prospěch to však musí být učiněno nákladově efektivním způsobem.

Cílem navrhované směrnice je rovněž usnadnit dosažení současných i budoucích cílů Společenství v oblasti biopaliv. Ve strategii Komise pro biopaliva⁵ je zdůrazněna nutnost jejího „zaměření na ... zajištění toho, aby využívání biopaliv nevyvolalo environmentální nebo technické problémy.“ Přezkum se zaměřuje na omezení při využívání biopaliv a na možné změny, přičemž by se nesměl zvyšovat tlak na životní prostředí. Rovněž se uznává možnost dalšího přezkumu mezních hodnot a nástrojů v důsledku vývoje technologií paliv a biopaliv a růstu objemů.

Návrh má důsledky pro lisabonskou strategii i vnitřní trh. Specifikace paliv mají vliv nejen na dodavatele paliv, ale i na výrobce vozidel, nesilničních pojízdných strojů a součástek palivového a výfukového systému. Změny specifikace mohou zvýšit nebo snížit náklady těchto odvětví. Specifikace též mohou mít dopad na cenu dodávaného paliva a velikost trhů s palivy, jakož i důsledky pro celkové využívání energie, emise skleníkových plynů a rozsah účinků znečištění ovzduší na zdraví. Důsledky všech cenových změn byly vyhodnoceny a zohledněny, takže se předpokládá, že navrhované změny nezvýší celkové náklady společnosti.

³ Směrnice Rady 1999/32/ES ze dne 26. dubna 1999 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech a o změně směrnice 93/12/EHS.

⁴ Směrnice Rady 93/12/EHS ze dne 23. března 1993 o obsahu síry v některých kapalných palivech.

⁵ Strategie Evropské unie pro biopaliva - KOM(2006) 34, 8.2.2006.

Tento návrh je v souladu s lepšími zásadami regulace, neboť zahrnuje zjednodušení povinností uložených průmyslu, zrušení jedné směrnice, soudržnost se strategií změny klimatu, strategií trvale udržitelného rozvoje, strategií biopaliv a s cílem Tematické strategie na zlepšení kvality ovzduší.

Navržené specifikace byly stanoveny na základě nejlepších dostupných technik s cílem co nejvíce snížit emise škodlivých látek a skleníkových plynů, aniž by přitom došlo k další škodě na životním prostředí. Byla posouzena případná kompromisní řešení v některých oblastech, např. snižování obsahu síry může vést ke zvýšení emisí skleníkových plynů.

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

S ohledem na vysoce odbornou povahu této směrnice byl proces jednání se zúčastněnými stranami organizován s příslušnými zúčastněnými stranami na úrovni Evropské unie. Během tohoto jednání byl prodiskutován rozsah přezkumu a zúčastněné strany byly vyzvány k vyjádření svých názorů ke všem různým aspektům přezkumu. Uskutečnila se dvě zasedání a stranám bylo umožněno zasílat další připomínky písemně. Většina respondentů souhlasila se zveřejněním svých připomínek, které se nacházejí na adrese: http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library.

Shrnutí odpovědí a způsob jejich zohlednění

Vzhledem k široké škále otázek pokrytých tímto přezkumem není možné shrnout všechny poznámky zúčastněných stran. Zpráva o posouzení dopadů uvádí hlavní stanoviska zúčastněných stran ke každému aspektu přezkumu, a to zejména v případech, kdy se tato stanoviska navzájem liší. V takových případech se Komise pokusila o nalezení nejdůvěryhodnějšího přístupu, přičemž uznává nejistoty a předchází rizikům nežádoucích důsledků pro životní prostředí a zdraví.

• Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Dotčené vědecké a odborné oblasti

Přezkum zahrnuje otázky týkající se převážně znečištění ovzduší, technologie spalování a motorů, rafinace ropy, technologie biopaliv a emisí skleníkových plynů.

Použitá metodika

Přezkum směrnice o jakosti paliv pokrývá širokou škálu oblastí a zahrnuje celou řadu průmyslových odvětví. Mnohé aspekty a otázky jsou vysoce odborné povahy.

Vzhledem k těmto faktorům Komise pojala úmysl obrátit se na organizace s příslušnými odbornými znalostmi. Společné výzkumné středisko (SVS) splnilo tuto funkci a zajistilo strukturované vyjednávání se zúčastněnými stranami formou dialogu a jednání s jednotlivými stranami nebo jejich skupinami.

SVS provedlo za účasti různých zúčastněných stran vědecký výzkum zaměřený na podporu některých technických oblastí přezkumu. O učiněném pokroku podávalo SVS zprávy na jednáních se zúčastněnými stranami, kde též odpovídky na otázky a připomínky. Závěrečná zpráva SVS byla obdržena dne 28. února 2006.

Hlavní konzultované organizace / konzultovaní odborníci

Na experimentální práci organizované SVS se podílely i výzkumné organizace evropského automobilového průmyslu (EUCAR) a výzkumné organizace evropského ropného průmyslu (CONCAWE). Značný počet zúčastněných stran poskytl pro tento proces příspěvky, jejichž podrobnosti jsou uvedeny v příloze I posouzení dopadů.

Shrnutí získaného a využitého poradenství

Ohledně výsledků panuje u velké řady oblastí hodnocených v přezkumu shoda nebo jen nepatrná neshoda. Těmito oblastmi jsou: skupiny vozidel pro vymezené oblasti, mezní datum pro motorovou naftu s obsahem síry 10 ppm, přezkum směrnice 1999/96/ES, přezkum politiky týkající se CO₂ a automobilů, přezkum směrnice 1999/30/ES.

V některých oblastech odráží jednotlivé postoje zvláštní zájmy jednotlivých průmyslových odvětví. Tak je tomu v případě mezní hodnoty obsahu FAME v motorové naftě, specifikace motorové nafty pro nesilniční pojízdné stroje, hustoty motorové nafty, obsahu kyslíkatých sloučenin v benzinu, tlaku par u benzinu.

V řadě dalších oblastí se názory různých odvětví, zpravidla odvětví výroby vozidel a ropného průmyslu, zřetelně liší. Týká se to zejména Celosvětové charty pohonných hmot (World Wide Fuel Charter), polycyklických aromatických uhlovodíků, detergentů a kovových aditiv. Neshoda panuje v otázkách dopadu kovových aditiv na systémy pro sledování emisí a mezních hodnot pro ethanol a tlak par.

Některá průmyslová odvětví prohlašují, že kovová aditiva zvyšují riziko poškození systémů pro sledování emisí z výfuku, zatímco výrobci aditiv taková tvrzení zpochybňují. Doposud se nepodařilo dosáhnout shody ohledně zkušební metody, kterou by se ověřilo, zda kovová aditiva opravdu škodu způsobují.

Využití ethanolu v benzinových směsích může vést ke zvýšeným emisím škodlivých látek, které jsou prekurzory přízemního ozonu. Směsi s vyšším podílem ethanolu nejsou vhodné pro některá vozidla. Využití ethanolu a dalších biopaliv je možností, jak snížit emise skleníkových plynů během životního cyklu paliv používaných v silniční dopravě. Posouzení těchto dopadů je zpochybňováno zejména odvětvím dodávajícím ethanol.

V některých oblastech byla konstatována existence potenciálně závažných rizik s nevratnými důsledky, například ze strany výrobců vozidel a ropného průmyslu. Mezi taková rizika patří riziko poškození vozidel a růst emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů.

Prostředky použité ke zveřejnění odborného posudku

Připomínky zúčastněných stran ke všem rozličným aspektům přezkumu byly zveřejněny na internetu (jak je uvedeno výše) s výjimkou případů, kdy zúčastněné strany požádaly, aby jejich připomínky byly považovány za důvěrné.

• Posouzení dopadů

Komise provedla posouzení dopadů uvedené v pracovním programu. Tato zpráva je dostupná jako dokument SEK(2007) 55. V posouzení dopadů je zváženo těchto šestnáct oblastí:

- a) Zda by specifikace paliv obsažené ve směrnici měly být nahrazeny specifikacemi uvedenými v Celosvětové chartě paliv (World Wide Fuel Charter) navržené automobilovým průmyslem.
- b) Zda v případě neexistence mezní hodnoty by do směrnice měla být zavedena maximální mezní hodnota pro FAME (bionafta) obsaženou v motorové naftě. Tato mezní hodnota by omezila množství FAME, které lze přimíchat.
- c) Zda by stanovení minimálních specifikací pro zkapalnělý ropný plyn, zemní plyn a biopaliva směrnicí bylo přínosem pro životní prostředí.
- d) Zda by zavedení zvláštní specifikace paliva pro skupiny vozidel pro vymezené oblasti bylo přínosem pro životní prostředí.
- e) Jaká závazná lhůta by měla být stanovena pro maximální obsah síry 10 ppm v motorové naftě. Tento obsah síry napomáhá lepšímu fungování technologií pro sledování emisí škodlivých látek.
- f) Zda po přezkumu směrnice 1999/96/ES⁶ je třeba změnit některé parametry, aby se zajistilo správné fungování vozidel splňujících přísnější specifikace emisí.
- g) Zda po přezkumu dobrovolných smluv o CO₂ a automobilech je třeba změnit některé parametry, aby se výrobcům automobilů umožnilo plnit jejich závazky.
- h) Zda po přezkumu směrnice 1999/30/ES⁷ je k dosažení mezních hodnot kvality ovzduší třeba změnit některé parametry paliva.
- i) Zda za účelem omezení emisí znečišťujících látek z vozidel má být změněn maximální obsah polycyklických aromatických uhlovodíků (v současnosti je jeho výše stanovena na 11 %).
- j) Zda je třeba změnit specifikace plynových olejů určených pro nesilniční pojízdné stroje, aby se zavedly stroje, které splňují nové mezní hodnoty emisí.

⁶ Směrnice 1999/96/ES o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem a o změně směrnice Rady 88/77/EHS a potvrzení povinné normy pro NOx těžkých užitkových motorů.

⁷ Směrnice 1999/30/ES o mezních hodnotách pro oxid siřičitý, oxid dusičitý a oxidy dusíku, částice a olovo ve vnějším ovzduší.

- k) Zda je třeba změnit směrnici, aby bylo možno využívat potenciálního environmentálního přínosu vyplývajícího z širšího využívání detergentů v palivech.
- l) Zda je třeba změnit směrnici v souvislosti s potenciálním využitím kovových aditiv v palivech vzhledem k tomu, že jejich účinek na vozidla i emise je nejasný.
- m) Zda by měla být změněna maximální hustota motorové nafty s ohledem na vyšší hustotu FAME (bionafta), aby se zjednodušilo její přimíchávání do motorové nafty.
- n) Zda je vzhledem k potřebě prosazovat využívání biopaliv třeba měnit maximální mezní hodnoty pro kyslíkaté sloučeniny v benzínu.
- o) Zda je vzhledem k potřebě prosazovat využívání biopaliv třeba měnit maximální mezní hodnoty pro tlak par u benzínu s přihlédnutím ke skutečnosti, že změna tlaku par by mohla vést ke zvýšení emisí těkavých organických sloučenin.
- p) Zda je žádoucí měnit směrnici za účelem zohlednění emisí skleníkových plynů během životního cyklu paliv, a tím bez ohledu na použitou technologii podpořit dekarbonizaci pohonných hmot a vývoj nových a lepších biopaliv.

V každé oblasti se zvažované možnosti liší. V bodech f) a g) se zachování stávající situace jeví jako jediná proveditelná možnost. Ve všech ostatních oblastech se zachování stávající situace zvažovalo spolu s jednou až šesti dalšími možnostmi. Mezi tyto další možnosti patří dobrovolná opatření přijatá jedním nebo několika odvětvími průmyslu, zpřísnění stávajících mezních hodnot ve specifikacích a rovněž zavedení nových prvků do směrnice.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

• Shrnutí navrhovaných opatření

Ve většině posuzovaných oblastí se došlo k závěru, že je lepší zachovat stávající situaci. V řadě oblastí změny směrnice povedou ke snižování emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů a k nižším celkovým nákladům. Hlavní navržené změny směrnice jsou:

- 1) Rok 2009 byl stanoven jako závazná lhůta pro maximální obsah síry 10 ppm v motorové naftě. Důsledkem toho dojde ke snížení emisí škodlivých látek, zejména ve formě částic, k snadnějšímu zavádění zařízení pro sledování emisí škodlivých látek a také k poskytnutí jistoty průmyslu.
- 2) Maximální obsah polycyklických aromatických uhlovodíků v motorové naftě se od roku 2009 sníží na 8 %. To by mohlo vést k omezení emisí částic i polycyklických aromatických uhlovodíků. Úroveň a datum byly vybrány tak, aby navrhovaná změna nebyla zdrojem žádných nákladů.
- 3) Maximální obsah síry plynových olejů určených pro nesilniční pojízdné stroje se sníží z 1000 ppm na 10 ppm při pozemním využití a z 1000 ppm na

300 ppm při využití u vnitrozemské plavby. U pozemního využití změna usnadní zavádění dokonalejších motorů a zařízení na kontrolu emisí a zároveň sníží emise částic ze stávajících zařízení. Změny u vnitrozemské plavby zajistí, že tyto motory budou fungovat při povolené úrovni emisí znečišťujících látek.

- 4) Pro dosažení vyššího objemu biopaliv v benzínu byla zavedena speciální benzinová směs s povoleným vyšším obsahem kyslíkatých sloučenin (včetně až 10 % ethanolu). Ze stejného důvodu je zvýšena mezní hodnota tlaku par pro benzin smíchaný s ethanolem. Všechny směsi dostupné na trhu budou jasně označeny. Tyto změny usnadní rozvoj trhu s biopalivy a zároveň zamezí případnému riziku poškození stávajících vozidel. Vyšší emise těkavých organických sloučenin budou kontrolovány prostřednictvím odběru emisí všech paliv u čerpacích stanic. V roce 2007 Komise předloží návrh povinného zavedení odsávání výparů u benzinových pump.
- 5) Povinné sledování životního cyklu skleníkových plynů se zavádí od roku 2009. Od roku 2011 se tyto emise musí ročně snižovat o 1 %. Tím bude zajištěno, aby odvětví paliv přispívalo k dosažení dlouhodobějšího cíle Společenství, kterým je snížení emisí skleníkových plynů, a zároveň se podílelo na zlepšování účinnosti vozů. Podnítí též další rozvoj nízkouhlíkových paliv a dalších opatření na snížení emisí z výrobního řetězce.
- 6) Za účelem rozvoje průmyslu biopaliv v počátečních letech byl pozměněn maximální povolený tlak par u směsí s ethanolem. Vzhledem k tomu, že lze vyrábět benzin s vyšším obsahem biopaliv a ethanolu a nižším tlakem par, byly ropné společnosti vyzvány, aby tyto směsi rozvinuly i v Evropě. Až bude dostupné dostatečné množství benzínu s nižším tlakem par, bude možné přezkoumat mezní hodnotu tlaku par.

Navrhovaná směrnice navíc vyjasňuje možnosti uplatnit odchylku pro mezní hodnoty tlaku par v arktických nebo jiných drsných zimních podmínkách, aby se předešlo nesprávnému výkladu a zvýšila právní jistota, a zavádí novou doložku o přezkumu. Navrhovaná směrnice též aktualizuje směrnici 98/70/ES, kterou mění tím, že odstraňuje nadbytečné prvky.

• **Právní základ**

Tato směrnice má dva právní základy (článek 95 a článek 175), neboť jeden právní akt mění a druhý ruší, přičemž oba jsou založeny na článku 95 (bývalý článek 100a), a mění třetí právní akt, který je založen na článku 175 (bývalý článek 130s).

• **Zásada subsidiarity**

Členské státy nemohou uspokojivě dosáhnout cílů návrhu, neboť pro silniční vozidla existuje celoevropský trh a důležitým aspektem jejich řádného fungování je jakost dostupného paliva. Přijetí opatření pouze na úrovni členských států by vedlo k zániku jednotného trhu v oblasti paliv pro silniční dopravu v důsledku používání různých specifikací. To by bylo z hospodářského hlediska škodlivé. Důsledkem by byla snížená bezpečnost dodávek energie, neboť trh každého členského státu by závisel na dodávkách odpovídajících pouze jeho specifikacím, což by vedlo ke znesnadnění výměny mezi členskými státy v případě narušení trhu.

Zavedení jednotné specifikace paliv v rámci Evropské unie zvýší výhody vyplývající z omezení škod na životním prostředí a zdraví způsobené používáním paliva v silniční dopravě a zároveň sníží náklady. Vzhledem k tomu, že látky znečišťující ovzduší se přenášejí přes hranice, je žádoucí zajistit přijetí společných opatření ke snížení emisí v celém Společenství.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Návrh má formu směrnice, která stanoví minimální specifikace paliv z důvodu ochrany zdraví a životního prostředí. Směrnice se nezabývá dalšími technickými aspekty specifikací paliv. Ty se v souladu se zásadou zlepšování právních předpisů řídí evropskými normami.

Návrh nezvyšuje finanční nebo správní zátěž kladenou na Společenství, ani na vnitrostátní, regionální nebo místní orgány. Požadavky kladené na tyto orgány zůstaly stejné jako ve stávající směrnici.

Jak je podrobně uvedeno v posouzení dopadů, při přípravě těchto návrhů byly analyzovány náklady a přínosy. Navrhovaná opatření byla vybrána tak, aby se zajistilo, že přínosy vždy převáží náklady. Tímto způsobem byly minimalizovány náklady občanů i hospodářských subjektů.

- **Volba nástrojů**

Navrhovaný nástroj: směrnice.

Jiné prostředky by nebyly adekvátní, neboť pro zajištění bezpečnosti je nutné, aby se jakost paliva řídila závaznými právními předpisy. To vylučuje všechny jiné možnosti než směrnici nebo nařízení. Jelikož je nutné kontrolovat pouze konečnou specifikaci paliva a nikoli způsob, jakým je zajištěno její dodržování, bylo by nařízení nadměrně přísné.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

5. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

- **Zjednodušení**

Návrh stanoví zjednodušení právních předpisů změnou dvou stávajících směrnic (směrnice 98/70/ES a směrnice 1999/32/ES⁸). Výsledné směrnice jsou kratší,

⁸

Viz výše uvedené poznámky pod čarou 1 a 3.

jasnější, navzájem se již nepřekrývají a ponechávají méně prostoru pro právní nejistotu.

- **Zrušení platných právních předpisů**

Návrh povede ke zrušení stávající nadbytečné směrnice (93/12/EHS⁹).

- **Přezkum / revize / ustanovení o ukončení platnosti**

Návrh obsahuje doložku o přezkumu.

- **Srovnávací tabulka**

Po členských státech se požaduje, aby Komisi sdělily znění vnitrostátních prováděcích předpisů k dané směrnici a srovnávací tabulku mezi ustanoveními uvedených předpisů a této směrnice.

- **Evropský hospodářský prostor**

Navrhovaný akt se týká EHP, a proto by jeho oblast působnosti měla být rozšířena i na Evropský hospodářský prostor.

6. POPIS JEDNOTLIVÝCH ZMĚN

Článek 1

Bod 1. Mění článek 2, do něhož se přidává nový odstavec 5, který jasněji definuje arktické nebo jiné drsné zimní podmínky.

Bod 2. Mění článek 3. V odstavci 2 se zrušují písmena a) a b), neboť jsou nadbytečná. Písmeno c) se mění, aby se povolilo uvádění na trh benzinu, který je v souladu s přílohou V.

Odstavec 3 se nahrazuje, aby se požadovalo označování všech paliv, které dodržují specifikace stanovené v příloze III a příloze V.

Odstavce 4, 5 a 6 se zrušují, protože jsou nadbytečné vzhledem k tomu, že všechny odchylky by vypršely v letech 2003, 2005 nebo 2007.

Odstavec 7 se nahrazuje, aby se ujasnil maximální obsah olova u olovnatého benzinu, jehož prodej v malých množstvích by členské státy mohly i nadále povolovat.

Bod 3. Mění článek 4. V odstavci 1 se zrušují písmena a) a b), neboť jsou nadbytečná. Písmeno e) se nahrazuje tak, aby bylo potvrzeno datum 1. ledna 2009 jako datum, kdy pro veškerou motorovou naftu je stanoven maximální obsah síry ve výši 10 mg/kg.

⁹

Viz výše uvedená poznámka pod čarou 4.

Odstavce 2 a 3 se zrušují, protože jsou nadbytečné vzhledem k tomu, že všechny odchylky by vypršely v letech 2003 a 2007. Odstavec 4 se zrušuje, neboť postup pro řešení odchylek podle odstavců 2 a 3 se již nadále nepožaduje.

Odstavec 5 je nahrazen za účelem zavedení přísnějších specifikací síry pro plynový olej používaný v nesilničních pojízdných strojích.

Doplňuje se odstavec 6 za účelem zavedení přísnějšího maximálně přípustného obsahu síry v plynových olejích pro plavidla vnitrozemské plavby do 31. prosince 2009. Další snížení se zavede nejpozději do 31. prosince 2011.

Bod 4. Mění název a do článku 6 zavádí nový odstavec, který požaduje na členských státech, které si přejí využít odchylky pro tlak par v letní sezoně v arktických nebo jiných drsných zimních podmínkách, aby obdržely souhlas Komise.

Bod 5. Vkládá dva nové články. První článek požaduje na členských státech, aby dodavatelům paliv uložily, aby podávali zprávy o emisích skleníkových plynů během životního cyklu paliv, která dodávají. Metodika týkající se mechanismu podávání zpráv se stanoví koordinovaně s ustanoveními směrnice 2003/30/ES. Předmětem dodatečného požadavku, který vstupuje v platnost později, je snížení hladin hlášených emisí.

Druhý článek stanoví, že Komise postupem podle čl. 11 odst. 2 přijme opatření na změny specifikací o přimíchávání ethanolu do benzínu a zejména o tlaku par.

Bod 6. Vkládá nový článek, který požaduje, aby Komise i nadále vyvíjela vhodnou zkušební metodiku pro používání kovových aditiv v palivech.

Bod 7. Nahrazuje původní článek, který požaduje, aby Komise podávala pravidelné zprávy o směrnici. První zpráva je stanovena do 31. prosince 2012 a další zprávy jsou stanoveny v pravidelných tříletých intervalech. V případě potřeby se ke zprávám přiloží návrhy. Článek upřesňuje údaje, které se mimo jiné uvedou ve zprávě.

Bod 8. Nahrazuje původní článek 11 (uvedený v příloze III bodu 80 nařízení (ES) č. 1882/2003¹⁰), aby byl učiněn odkaz na regulativní postup s kontrolou.

Bod 9. Zrušuje článek 14, který je nadbytečný.

Bod 10. Zrušuje přílohu I směrnice 98/70/ES, která je nadbytečná.

Bod 11. Zrušuje přílohu II směrnice 98/70/ES, která je nadbytečná.

Bod 12. V příloze III se zvyšuje maximální mezní hodnota pro tlak par u směsí s ethanolem.

Bod 13. V příloze IV se mění maximální obsah polycyklických aromatických uhlovodíků na 8 % a poznámka pod čarou 3 se mění v důsledku toho, že 1. leden 2009 byl potvrzen jako datum, ke kterému je maximální obsah síry ve veškeré motorové naftě stanoven na 10 mg/kg.

¹⁰

Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1.

Bod 14. Přidává se nová příloha V, která obsahuje specifikaci benzínu s obsahem až 10 % ethanolu, včetně vzrůstu maximálního obsahu všech kyslíkatých sloučenin a celkového obsahu kyslíkatých sloučenin na 3,7 %.

Bod 15. Doplnuje se nová příloha VI, která obsahuje zvýšení povoleného tlaku par u různých směsí s ethanolem.

Článek 2

Směrnice 1999/32/ES obsahuje odkazy na palivo určené k používání v plavidlech vnitrozemské plavby. Změny uvedené v tomto návrhu ke specifikacím paliva pro uvedená plavidla vyžadují odpovídající změny směrnice 1999/32/ES.

Článek 3

Dřívější změny směrnice 93/12/EHS směrnicemi 1998/70/ES a 1999/32/ES ponechaly v platnosti pouze jeden odstavec v článku 2 uvedené směrnice. Ten je nadbytečný, a tudíž se směrnice zrušuje.

Článek 4

Lhůta pro provedení této směrnice je stanovena nejpozději do 31. prosince 2008.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o změně směrnice 98/70/ES, pokud jde o specifikaci benzinu, motorové nafty a plynových olejů, o zavedení mechanismu pro sledování a snížení emisí skleníkových plynů pocházejících z paliv používaných v silniční dopravě, o změně směrnice Rady 1999/32/ES, pokud jde o specifikaci paliva používaného plavidly vnitrozemské plavby, a o zrušení směrnice 93/12/EHS
(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 a čl. 175 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹³,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy¹⁴,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzinu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS¹⁵ stanoví ze zdravotních a environmentálních důvodů minimální specifikace pro benzin a motorovou naftu používané v silničních a nesilničních pojízdných strojích.
- (2) Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu nazvané „Tematická strategie o znečišťování ovzduší“¹⁶ stanovila cíle za účelem snížení emisí znečišťujících látek do roku 2020. Tyto cíle jsou výsledkem rozsáhlé analýzy nákladů a zisků. Zejména byly stanoveny cíle pro snížení emisí SO₂ o 82 %, emisí Nox o 60 %, těžkých organických sloučenin (VOC) o 51 % a primárních částic (PM_{2.5}) o 59 % v porovnání

¹¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹³ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹⁴ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹⁵ Směrnice Rady 93/12/EHS ze dne 23. března 1993 o obsahu síry v některých kapalných palivech (Úř. věst. L 74, 27.3.1993, s. 81).

¹⁶ Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu: Tematická strategie o znečišťování ovzduší – KOM(2005) 446.

s výší emisí v roce 2000. Důsledky změn směrnice 98/70/ES s ohledem na emise VOC z čerpacích stanic by se měly zabývat budoucí právní předpisy.

- (3) Společenství se v rámci Kjótského protokolu zavázalo dosáhnout cílů stanovených pro emise skleníkových plynů na období 2008–2012. Vnitrozemská doprava představuje v dnešní době zhruba 20 % těchto emisí. Společenství zvažuje úroveň úspor emisí skleníkových plynů, které by mělo být dosaženo nad rámec kjótského závazku. Pro splnění budoucích cílů je potřebná spolupráce všech odvětví.
- (4) Jeden z aspektů emisí skleníkových plynů z dopravy se řešil pomocí politiky Společenství týkající se CO₂ a automobilů. Palivo používané v silniční dopravě významně přispívá k celkovým emisím skleníkových plynů ve Společenství. Sledování a snižování emisí skleníkových plynů z paliv během jejich životního cyklu může přispět k dosažení cílů Společenství, které se týkají snižování emisí skleníkových plynů prostřednictvím dekarbonizace paliv používaných v dopravě.
- (5) Společenství přijalo nařízení omezující emise znečišťujících látek z lehkých a těžkých nákladních vozidel. Specifikace paliva je jedním z faktorů, který rozhoduje o tom, jak snadno lze tyto mezní hodnoty emisí dodržet.
- (6) Cílem směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/30/ES ze dne 8. května 2003 o podpoře užívání biopaliv nebo jiných obnovitelných pohonných hmot v dopravě¹⁷ je podporovat používání biopaliv ve Společenství. Strategie Společenství v oblasti biopaliv byla rovněž předmětem sdělení Komise z roku 2006 nazvaného „Strategie Evropské unie pro biopaliva“¹⁸. Sdělení, které vyjadřuje souhlas s dalším rozvojem biopaliv a jejich technologie, jasně stanoví, že nárůst nesmí vyvolat zvýšené environmentální škody a zdůrazňuje nutnost většího snížení emisí skleníkových plynů. Sdělení rovněž uznává potřebu podpořit další rozvoj technologie biopaliv.
- (7) Směrnice 98/70/ES vytváří vazbu mezi odchylkou pro maximální tlak benzinových par v letním období a arktickými nebo drsnými zimními podmínkami. Vzhledem k tomu, že její použití vyvolalo právní nejistotu, je třeba vyjasnit podmínky, jimiž se řídí povolení uvedené odchylky.
- (8) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje¹⁹ stanoví mezní hodnoty emisí z motorů používaných u nesilničních pojízdných strojů. Pro tyto motory je třeba stanovit paliva umožňující jejich řádné fungování.
- (9) Spalování paliva v silniční dopravě způsobuje zhruba 20 % emisí skleníkových plynů Společenství. Jednou z možností, jak tyto emise omezit, je snižování emisí skleníkových plynů z těchto paliv během jejich životního cyklu. Lze je provést mnoha

¹⁷ Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 42.

¹⁸ Strategie Evropské unie pro biopaliva – KOM(2006) 34, 8.2.2006.

¹⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje (Úř. věst. L 59, 27.2.1998, s. 1) ve znění směrnice 2004/26/ES (Úř. věst. L 146, 30.4.2004, s. 1).

způsoby. S ohledem na cíl Společenství spočívající v dalším snížení emisí skleníkových plynů a na důležitou roli, kterou hrají emise ze silniční dopravy, je vhodné vypracovat mechanismus, který by od dodavatelů paliv vyžadoval podávání zpráv o emisích skleníkových plynů z jimi dodávaného paliva během jejich životního cyklu a snížení těchto emisí ve výši, která bude od roku 2010 stanovována ročně. Vzhledem k tomu, že jedním z důsledků této směrnice bude zvýšená možnost používání biopaliv, mechanismus podávání zpráv o skleníkových plynech a snižování emisí bude vypracován v souladu s ustanoveními směrnice 2003/30/ES.

- (10) Na dodávání různých paliv, která přispějí k dosažení dekarbonizace paliv v silniční dopravě, se podílí celá řada odvětví obchodu, a proto se uskuteční konzultace všech zúčastněných stran v souladu s ustanoveními směrnice 2003/30/ES.
- (11) Komise stanovila cíl dosažení minimálně 10% podílu biopaliv u paliv používaných v silniční dopravě do roku 2020. Neustálý technický pokrok v oblasti automobilové a palivové technologie a soustavné úsilí o zajištění optimalizace ochrany zdraví a životního prostředí vyžadují pravidelnou revizi palivových specifikací na základě dalších studií a analýz dopadu aditiv a složek biopaliv na emise znečišťujících látek. Proto by měly být o možnosti usnadnění dekarbonizace paliv používaných v silniční dopravě pravidelně podávány zprávy.
- (12) Používání detergentu může přispět k vyčištění motorů, a tím ke snížení emisí znečišťujících látek. V současnosti neexistuje žádný uspokojivý způsob, jakým by se ověřovaly čisticí schopnosti vzorků paliva. Dodavatelé paliva a vozidel mají proto povinnost informovat své zákazníky o výhodách detergentů a jejich používání. Komise by však měla posoudit, zda budoucí vývoj umožní lepší přístup pro optimalizaci používání a výhod detergentů.
- (13) Podrobnosti týkající se mísení ethanolu do benzínu, zejména mezní hodnoty tlaku par a případné alternativy k zajištění toho, aby směsi s ethanolem nepřekročily přípustné mezní hodnoty tlaku par, by měly být přezkoumávány na základě zkušeností s používáním směrnice 98/70/ES.
- (14) Mísení ethanolu do benzínu zvyšuje tlak par výsledného paliva, přičemž tlak par u benzinových směsí musí být kontrolován, aby se omezily emise látek znečišťujících ovzduší.
- (15) Mísením ethanolu do benzínu vzniká nelineární změna tlaku par u výsledné palivové směsi. Za účelem zajištění toho, aby tlak par u benzínu vzniklého smícháním jakýchkoli dvou povolených benzinových směsí s obsahem ethanolu nepřekročil mezní hodnotu pro povolený tlak par, je nezbytné definovat povolenou odchylku tlaku par pro takové směsi tak, aby odpovídala skutečnému zvýšení tlaku par vzniklému v důsledku přimísení daného procentního podílu ethanolu do benzínu.
- (16) Aby motivovaly k používání paliv s nízkým obsahem uhlíku a zároveň dodržovaly cíle týkající se znečišťování ovzduší, měly by ropné rafinérie v ideálním případě nabízet dostatečné množství benzínu s nízkým tlakem par. Protože tomu tak v současné době není, měla by být mezní hodnota pro tlak par směsí s ethanolem zvýšena, aby se mohl dále vyvíjet trh s biopalivy.

- (17) Směrnice 98/70 ES stanoví, že je třeba přijmout některá opatření v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi²⁰.
- (18) Rozhodnutí 1999/468/ES bylo změněno rozhodnutím 2006/512/ES, kterým byl zaveden regulativní postup s kontrolou, jenž má být použit pro přijetí prováděcích opatření obecného významu, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků základního aktu přijatého postupem podle článku 251 Smlouvy, včetně změn provedených zrušením některých těchto prvků nebo doplněním aktu o nové jiné než podstatné prvky.
- (19) V rámci vytvoření nového mechanismu sledování emisí skleníkových plynů by Komisi měla být udělena pravomoc vypracovat metodiku, která by se používala při podávání zpráv o emisích skleníkových plynů z paliv používaných v silniční dopravě a paliv používaných pro nesilniční pojízdné stroje během jejich životního cyklu. Vzhledem k tomu, že tato opatření, stejně jako opatření pro přizpůsobování povolených zkušebních metod podle článku 10 směrnice 98/70/ES jsou obecného významu a mají doplnit tuto směrnici o nové jiné než podstatné prvky, měla by být přijata v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (20) Směrnice 98/70/ES stanoví řadu specifikací paliv, z nichž některé se staly nadbytečnými. Navíc upřesňuje určitý počet odchylek, které mezitím přestaly platit. V zájmu ujasnění je proto vhodné tyto údaje zrušit.
- (21) Technologie biopaliv se neustále vyvíjejí. Je zapotřebí další výzkum veškerých možností přeměny biomasy na paliva používaná v silniční dopravě. Je proto vhodné přijmout vyvážený přístup k mezním hodnotám stanoveným směrnicí s cílem případně zvýšit používání různých biopaliv. K těmto biopalivům patří: methanol, ethanol, vyšší alkoholy, ethery a jiné kyslíkaté sloučeniny.
- (22) Směrnice Rady 1999/32/ES ze dne 26. dubna 1999 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech a o změně směrnice 93/12/EHS²¹ stanoví některé aspekty používání paliv ve vnitrozemské vodní dopravě. Je třeba jasně vymezit použití ustanovení uvedené směrnice a ustanovení směrnice 98/70/ES. Obě směrnice stanoví mezní hodnoty pro maximální obsah síry v plynovém oleji používaném plavidly vnitrozemské plavby. V zájmu jasnosti a právní jistoty je proto vhodné obě uvedené směrnice upravit, aby tyto mezní hodnoty byly stanoveny pouze v jediném právním předpise.
- (23) Směrnice 98/70/ES a směrnice 99/32/ES by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny.

²⁰ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

²¹ Směrnice Rady 1999/32/ES ze dne 26. dubna 1999 o snižování obsahu síry v některých kapalných palivech a o změně směrnice 93/12/EHS (Úř. věst. L 121, 11.5.1999, s. 13).

- (24) Směrnice Rady 93/12/EHS ze dne 23. března 1993 o obsahu síry v některých kapalných palivech²² byla v průběhu let významně pozměňována, a proto již neobsahuje žádné významné prvky. Měla by proto být zrušena.
- (25) Jelikož cílů spojených se zajištěním jednotného trhu s palivy pro silniční dopravu a nesilniční pojízdné stroje a s dodržováním minimální úrovně ochrany životního prostředí v důsledku používání těchto paliv nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států a jelikož jich lze lépe dosáhnout na úrovni Společenství, zejména z důvodu zajištění jednotného trhu těchto paliv a usnadnění přístupu na tento trh vozidlům a strojům, které tato paliva používají, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality, jak je stanovena v uvedeném článku, tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je pro dosažení uvedených cílů nezbytné.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 98/70/ES

Směrnice 98/70/ES se mění takto:

1. V článku 2 se do prvního odstavce doplňuje nový bod 5, který zní:

„5. Arktickými nebo drsnými zimními podmínkami se rozumí průměrné zimní teploty, které jsou v období od října do dubna v dané oblasti nebo dotčeném členském státě nižší než průměr Společenství.“

2. Článek 3 se mění takto:

- a) V odstavci 2 se zrušují písmena a) a b).
- b) V odstavci 2 písm. c) se na konci věty doplňují slova „nebo příloze V“.
- c) Odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Palivo, které splňuje specifikace stanovené v příloze III, bude označeno v jazyce nebo jazycích států nápisem „Benzin s nízkým obsahem biopaliv“.

Palivo, které splňuje specifikace stanovené v příloze V, bude označeno v jazyce nebo jazycích států nápisem „Benzin s vysokým obsahem biopaliv“.

- c) Odstavce 4, 5 a 6 se zrušují.
- d) Odstavec 7 se nahrazuje tímto:

„7. Bez ohledu na odstavec 1 mohou členské státy i nadále povolovat prodej malých množství olovnatého benzínu s obsahem olova nepřesahujícím 0,15 g/l nejvýše do

²² Úř. věst. L 74, 27.3.1993, s. 81, směrnice ve znění směrnice 1999/32/ES.

0,5 % celkového prodeje pro použití ve starých vozidlech zvláštního typu a prodej tohoto benzinu prostřednictvím zvláštních zájmových skupin“.

3. Článek 4 se mění takto:

(a) Odstavec 1 se mění takto:

- i. Zrušují se písmena a) a b).
- ii. V písmenu d) se zrušují slova „aniž jsou dotčena ustanovení písmene c)“.
- iii. Písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) Nejpozději do 31. prosince 2008 členské státy zajistí, aby motorová nafta mohla být uváděna na trh na jejich území pouze tehdy, splňuje-li environmentální specifikace stanovené v příloze IV.“

(b) Odstavce 2, 3 a 4 se zrušují.

(c) Odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Členské státy zajistí, aby obsah síry v plynových olejích určených pro používání nesilničními pojízdnými stroji a zemědělskými a lesnickými traktory uváděnými na trh na jejich území po 1. lednu 2008 byl menší než 1 000 mg/kg. Nejpozději do 31. prosince 2009 musí být maximálně přípustný obsah síry v plynových olejích pro nesilniční pojízdné stroje a zemědělské a lesnické traktory, s výjimkou plavidel vnitrozemské plavby, 10 mg/kg.

d) Doplnuje se nový odstavec 6, který zní:

„6. Nejpozději do 31. prosince 2009 členské státy zajistí, aby maximálně přípustný obsah síry v plynových olejích určených pro používání plavidly vnitrozemské plavby byl 300 mg/kg. Členské státy zajistí, že nejpozději do 31. prosince 2011 bude tento obsah snížen na 10 mg/kg.“

4. Článek 6 se mění takto:

(a) Nadpis se nahrazuje tímto: „Uvádění na trh paliv s přísnějšími environmentálními specifikacemi a vyšším tlakem par“.

(b) Vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Odchylně od přílohy III může členský stát přijmout opatření, která zajistí, aby na celém jeho území nebo ve zvláštních oblastech, ve kterých panují velice studené průměrné zimní teploty, byl povolen vyšší tlak par než tlak, který je stanoven jako maximální pro letní období podle poznámky pod čarou 5 v příloze III a poznámky pod čarou 4 v příloze V.“

(c) V odstavci 2 se slovo „odstavce 1“ nahrazuje slovy „odstavce 1 nebo 1a.“

5. Vkládají se nové články 7a a 7b, které znějí:

„Článek 7a

Snížení emisí skleníkových plynů

1. Ode dne 1. ledna 2009 budou členské státy požadovat po dodavatelích, kteří uvádějí na trh paliva pro silniční dopravu a nesilniční pojízdné stroje, aby sledovali emise skleníkových plynů z uvedených paliv během jejich životního cyklu a podávali o tom zprávy.
2. Ode dne 1. ledna 2011 budou členské státy požadovat po dodavatelích, kteří uvádějí na trh paliva pro silniční dopravu a nesilniční pojízdné stroje, aby snížili emise skleníkových plynů z uvedených paliv. Emise by měly být každý kalendářní rok až do roku 2020 včetně snižovány o další 1 % ve srovnání s rokem 2010. Úroveň emisí skleníkových plynů během jejich životního cyklu na jednotku energie zaznamenaná v roce 2020 nepřesáhne 90 % úrovně zaznamenané v roce 2010.
3. Opatření nezbytná pro sledování, podávání zpráv a ověřování emisí skleníkových plynů během jejich životního cyklu, která se zakládají na přesné definici údajů pro výpočet těchto emisí s cílem dodržet povinnosti podle odstavců 1 a 2 tohoto článku a jimiž mají být změněny jiné než podstatné prvky této směrnice, budou přijata v souladu s postupem stanoveným v čl. 11 odst. 2.

Článek 7b

Mísení ethanolu do benzínu

Opatření týkající se podrobných údajů o mísení ethanolu do benzínu, a zejména tlaku par podle přílohy VI a případných alternativ, jimiž mají být změněny a zčásti doplněny jiné než podstatné prvky této směrnice, budou přijata v souladu s postupem stanoveným v čl. 11 odst. 2.“

6. Vkládá se nový článek 8a, který zní:

„Článek 8a

Kovová aditiva

Komise bude i nadále vyvíjet vhodnou zkušební metodiku týkající se používání kovových aditiv v palivech.“

7. Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Podávání zpráv

Komise nejpozději do 31. prosince 2012 a poté každé tři roky předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu, která bude případně doplněna návrhem.

Tato zpráva zejména zohlední:

- (a) používání biopaliv v rámci této směrnice a používání a rozvoj automobilové technologie, s ohledem na cíl dosažení minimálně 10% používání biopaliv v palivech používaných v silniční dopravě do roku 2020, který byl stanoven ve strategickém přezkumu energetiky vypracovaném Komisí*, a na cíl dekarbonizace paliv používaných v silniční dopravě;
- (b) politiku Společenství týkající se emisí CO₂ ze silničních vozidel;
- (c) mezní hodnoty tlaku par pro benzinové směsi s obsahem ethanolu;
- (d) mezní hodnoty emisí škodlivých látek z motorů používaných ve vnitrozemské plavbě na základě přezkumu dopadů znečišťujících látek a skleníkových plynů;
- (e) nárůst používání detergentů v palivu;
- (f) používání kovových aditiv v palivech.

* KOM(2007)1 ze dne 10. ledna 2007.“

8. Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11
Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se ustanovení čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES, s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.“

9. Článek 14 se zrušuje.

10. Příloha I se zrušuje.

11. Příloha II se zrušuje.

12. Příloha III se mění takto:

Text v poznámce pod čarou 5 se doplňuje tímto: „Obsahuje-li palivo ethanol, může maximální tlak benzinových par v letním období překročit 60kPa o množství uvedené v tabulce přílohy VI.“

13. Příloha IV se mění takto:

- (a) v řádku pro „Polycyklické aromatické uhlovodíky“ se položka ve sloupci „Maximum“ nahrazuje položkou „8“.

(b) poznámka pod čarou 3 se nahrazuje tímto:

„3) Až do 31. prosince 2008 se motorová nafta s maximálním obsahem síry 10 mg/kg uvádí na trh na základě geograficky vyvážené dostupnosti na území členského státu. Od 1. ledna 2009 mají všechny motorové nafty uváděné na trh členského státu maximální obsah síry 10 mg/kg.“

14. Znění přílohy V se vkládá jako příloha této směrnice.
15. Znění přílohy VI se vkládá jako příloha této směrnice.

Článek 2 **Změny směrnice 1999/32/ES**

Článek 4b směrnice 1999/32/ES se mění takto:

- a) V odstavci 1 se zrušuje písmeno a).
- b) V odstavci 2 se zrušuje písmeno b).
- c) Vkládá se nový odstavec 2a, který zní:

„2a. Pokud se plavidla vnitrozemské plavby, která jsou držiteli osvědčení dokazujícího soulad s Mezinárodní úmluvou o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 ve znění pozdějších předpisů, nacházejí na moři, mohou používat palivo, jehož specifikace je obsažena v této směrnici.

Pokud se uvedená plavidla nenacházejí na moři, použijí palivo určené ve směrnici 98/70/ES.“

Článek 3 **Zrušení**

Směrnice 93/12/EHS se zrušuje.

Článek 4 **Provádění**

1. Členské státy uvedou v platnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [31. prosince 2008]. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů a srovnávací tabulku mezi ustanoveními těchto předpisů a této směrnicí.

Tato opatření přijatá členskými státy musejí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 5
Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 6
Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne [...].

Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně

Za Radu
předseda / předsedkyně

PŘÍLOHA **PŘÍLOHA V**

ENVIRONMENTÁLNÍ SPECIFIKACE PRO TRŽNÍ PALIVA URČENÁ PRO VOZIDLA VYBAVENÁ ZÁŽEHOVÝMI MOTORY

Druh: Benzin s vysokým obsahem biopaliv

Vlastnost ¹⁾	Jednotka	Mezní hodnoty ²⁾	
		Minimum	Maximum
Oktanové číslo výzkumnou metodou		95	—
Oktanové číslo motorovou metodou		85	—
Tlak par, letní období ³⁾	kPa	—	60,0 ⁴⁾
Destilace:			
— odpařené množství při 100 °C v procentech	% v/v	46,0	—
— odpařené množství při 150 °C v procentech	% v/v	75,0	—
Rozbor uhlovodíků:			
— olefiny	% v/v	—	18,0
— aromáty	% v/v	—	35,0
— benzen	% v/v	—	1,0
Obsah kyslíku	% m/m	—	3,7
Kyslíkaté sloučeniny			
— methanol			3
— ethanol (mohou být potřebné stabilizátory)	% v/v		10
— isopropanol	% v/v	—	12
— terc - butanol	% v/v	—	15
— isobutanol	% v/v	—	15
— ethery obsahující pět nebo více atomů uhlíků v molekule	% v/v	—	22
— jiné kyslíkaté sloučeniny ⁵⁾	% v/v	—	15
Obsah síry	mg/kg	—	10
Obsah olova	g/l	—	0,005

1) Zkušebními metodami musí být metody uvedené v normě EN 228:1999. Členské státy mohou podle potřeby přijmout analytické metody uvedené v normě, kterou se nahrazuje norma EN 228:1999, pokud lze prokázat, že správnost a přesnost této metody je přinejmenším stejná jako správnost a přesnost nahrazené analytické metody.

2) Hodnoty uvedené ve specifikaci jsou „skutečné hodnoty“. Při stanovení jejich mezních hodnot byla použita ustanovení normy ISO 4259 „Ropné výrobky — Stanovení a využití údajů shodnosti ve vztahu ke zkušebním metodám“ a při stanovení minimální hodnoty byl zohledněn minimální rozdíl 2R nad nulou (R = reprodukovatelnost). Výsledky jednotlivých měření se vyhodnocují na základě kritérií uvedených v normě ISO 4259 (vydané v roce 1995).

3) Letní období začíná nejpozději 1. května a nekončí dříve než 30. září. V případě členských států s arktickými nebo drsnými zimními podmínkami začíná letní období nejpozději 1. června a nekončí dříve než 31. srpna.

4) V případě členských států s arktickými nebo drsnými zimními podmínkami nesmí maximální tlak par překročit 70 kPa. Obsahuje-li palivo ethanol, může maximální tlak benzinových par v letním období překročit 60 kPa o množství uvedené v tabulce přílohy VI.

5) Ostatní monoalkoholy a ethery s koncem destilace, který nepřevyšuje údaj stanovený v normě EN 228:1999.

PŘÍLOHA VI

ODCHYLKA TLAKU PAR POVOLENÁ PRO BENZIN S OBSAHEM ETHANOLU

Obsah ethanolu (%v/v)	Povolená odchylka tlaku par (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Povolená odchylka tlaku par pro střední obsah ethanolu mezi hodnotami uvedenými v tabulce se určuje přímou lineární extrapolací mezi obsahem ethanolu bezprostředně nad a bezprostředně pod střední hodnotou.