

Zawiadomienie w sprawie zastosowania art. 3 dyrektywy 98/70/WE w odniesieniu do maksymalnej prężności par dla benzyny

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2020/C 127/02)

W załączniku I do dyrektywy 98/70/WE („dyrektywa w sprawie jakości paliw”) określono specyfikacje techniczne rodzajów benzyny, które mogą być wprowadzane do obrotu w państwach członkowskich zgodnie z art. 3 ust. 2 tej dyrektywy.

Specyfikacje te obejmują maksymalną prężność par, ustaloną na poziomie 60 kPa dla tzw. „benzyny letniej”, wprowadzanej do obrotu w okresie letnim. Okres letni zdefiniowano jako okres od dnia 1 maja do dnia 30 września. W przypadku państw członkowskich, w których występują niskie temperatury otoczenia w okresie letnim, zdefiniowanych w art. 2 pkt 5 dyrektywy w sprawie jakości paliw, okres letni obejmuje okres od dnia 1 czerwca do dnia 31 sierpnia. W przypadku przyznania odstępstwa zgodnie z art. 3 ust. 5 dyrektywy w sprawie jakości paliw maksymalna prężność par paliwa wprowadzanego do obrotu w państwach członkowskich o niskich temperaturach otoczenia może wynosić do 70 kPa w miesiącach letnich, jak określono w art. 3 ust. 4 tej dyrektywy. Celem tego wymogu w zakresie maksymalnej prężności par w odniesieniu do paliwa wprowadzanego do obrotu jest ochrona zdrowia publicznego i środowiska.

Na mocy art. 9a państwa członkowskie określają kary, które stosuje się w przypadku naruszenia wymogów określonych w przedmiotowej dyrektywie. Ustalone kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Kilka państw członkowskich poinformowało Komisję, że znaczny spadek popytu na benzynę spowodowany środkami podjętymi w odpowiedzi na kryzys związany z Covid-19 doprowadził do znacznego zmniejszenia sprzedaży „benzyny zimowej”, tj. paliwa niespełniającego specyfikacji paliw stosowanych w okresie letnim. Doprowadziło to do nieprzewidzianych zapasów „benzyny zimowej” w ramach łańcucha dostaw, które mogą utrzymać się do dnia 1 maja (lub odpowiednio 1 czerwca), kiedy zaczną obowiązywać specyfikacje paliwa stosowane w miesiącach letnich. Można zatem oczekiwać, że te zapasy „benzyny zimowej” nie zostaną zużyte przed tą datą. Oznacza to, że nie będzie można udostępnić „benzyny letniej” od daty zmiany, nie wyczerpawszy uprzednio zapasów „benzyny zimowej”.

Z tego względu, na podstawie sprawozdań, które Komisja otrzymała od licznych państw członkowskich, wydaje się, że różne państwa członkowskie rozważają szereg podejść, mających umożliwić dalsze wykorzystywanie w ramach krótkoterminowej dostępności paliw na potrzeby działalności transportowej, w tym transportu ratunkowego w sytuacji kryzysu.

Znaczna liczba państw członkowskich poinformowała Komisję o swoim zamiarze wdrożenia wymogu dotyczącego wprowadzania do obrotu benzyny o maksymalnej prężności par wynoszącej 60 kPa dopiero w okresie późniejszym niż początek okresu letniego zdefiniowany w dyrektywie w sprawie jakości paliw, z opóźnieniem od jednego do dwóch miesięcy od daty zmiany. Niektóre z tych państw zamierzają zmienić przepisy krajowe w tym zakresie lub już je zmieniły.

Inne państwa członkowskie rozważają podejście, które nie pociąga za sobą formalnej zmiany odpowiednich przepisów transponujących dyrektywę w sprawie jakości paliw, lecz odnosi się do obowiązku monitorowania spoczywającego na organach państwa członkowskiego na mocy tej dyrektywy lub egzekwowania zgodności ze specyfikacją paliwa dotyczącą prężności par w miesiącach letnich, ustanowionej przez tę dyrektywę.

Komisja pragnie niniejszym wypowiedzieć się na temat tych podejść.

Przed wszystkim należy zauważyć, że spoczywający na organach państwa członkowskiego obowiązek monitorowania zgodności ze specyfikacjami benzyny wprowadzanej do obrotu zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie jakości paliw nie jest powiązany z żadną konkretną datą.

Po drugie, jeżeli chodzi o nakładanie kar zgodnie z art. 9a dyrektywy w sprawie jakości paliw, Komisja przypomina o obowiązku stosowania wszelkich krajowych przepisów dotyczących kar za naruszenie wymogów określonych w tej dyrektywie, z należyтым uwzględnieniem zasady proporcjonalności.

W tym kontekście i w celu skutecznego zastosowania tej ogólnej zasady prawa Unii należy uwzględnić łącznie następujące okoliczności:

- nadzwyczajne i nieprzewidziane okoliczności spowodowane kryzysem związanym z Covid-19;
- potrzebę dalszego krótkoterminowego udostępniania paliwa w Unii na potrzeby działalności transportowej, w tym transportu ratunkowego w sytuacji kryzysu;
- chociaż zgodność z wymogiem maksymalnej prężności par według danych i informacji, jakimi dysponuje Komisja, służy zasadniczo ograniczeniu emisji lotnych związków organicznych w wyższych temperaturach i chociaż pełna kwantyfikacja skutków obecnie nie jest możliwa, wydaje się, że ryzyko środowiskowe jest ograniczone z uwagi na ograniczoną ilość pozostałych zapasów „benzyny zimowej”, przewidywany krótki okres potrzebny, aby je wyczerpać, udział lotnych związków organicznych emitowanych ogólnie przez transport drogowy oraz konstrukcję pojazdów mającą ograniczać emisję par.

W świetle powyższego, jeżeli przepisy krajowe transponujące dyrektywę w sprawie jakości paliw zostaną zmienione w taki sposób, że nie będą już zgodne z tą dyrektywą, Komisja powstrzyma się od wszczynania postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, pod warunkiem że niezgodność ta pozostanie ograniczona w czasie, nie będzie wykroczać poza to, co jest konieczne do wprowadzenia do obrotu jedynie pozostających w magazynach ilości „paliwa zimowego”, nie będzie dotyczyć innych zobowiązań wynikających z dyrektywy w sprawie jakości paliw i tym samym zmniejszy ryzyko dla zdrowia publicznego i środowiska, co mają na celu specyfikacje paliw przewidziane w dyrektywie w sprawie jakości paliw.

Uwzględniając wyjątkową sytuację, w której zastosowano środki ograniczające w odpowiedzi na kryzys związany z Covid-19, zakłada się, że w okresie letnim 2020 r. nie będzie można wprowadzać do obrotu żadnej innej „benzyny zimowej” poza tą, która nadal pozostaje w magazynach w dniu 1 maja 2020 r. lub odpowiednio dniu 1 czerwca 2020 r. w państwach członkowskich, w których występują niskie temperatury otoczenia.

W międzyczasie Komisja będzie ściśle monitorować sytuację związaną z wdrażaniem dyrektywy w sprawie jakości paliw. Będzie to wymagało ścisłej współpracy z właściwymi organami państw członkowskich.

W związku z tym zwracamy się do wszystkich państw członkowskich z uprzejmą prośbą o poinformowanie Komisji do dnia 15 maja 2020 r. o

- 1) faktycznych ilościach benzyny, która nie jest zgodna ze specyfikacjami paliwa obowiązującymi w okresie letnim, pozostających w magazynach na ich terytorium w dniu 1 maja 2020 r. W przypadku państw członkowskich, w których występują niskie temperatury otoczenia w okresie letnim, zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 5 dyrektywy, zwracamy się z prośbą o przekazanie tych informacji jak najszybciej, a najpóźniej do dnia 15 czerwca 2020 r. w odniesieniu do benzyny pozostającej w magazynach w dniu 1 czerwca 2020 r.;
 - 2) okresie, w którym można się spodziewać wyczerpania pozostałych zapasów „benzyny zimowej”.
-