

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B**                      **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/30/EG**  
av den 23 april 2009

om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 140, 5.6.2009, s. 88)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <b>M1</b>	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016	L 132	58	21.5.2016



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV  
2009/30/EG**

av den 23 april 2009

om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensen, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95, och artikel 175.1 såvitt avser artikel 1.5 och artikel 2 i detta direktiv,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen <sup>(3)</sup> fastställs minimispecifikationer med avseende på hälsa och miljö för bensen och dieselbränslen som används både i vägtransport och i andra sammanhang.
- (2) Ett av de mål som fastställts i gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram, inrättat genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG <sup>(4)</sup> av den 22 juli 2002, består i att uppnå en sådan luftkvalitet som inte leder till betydande negativa konsekvenser eller risker för människors hälsa eller miljön. I sitt uttalande som åtföljde Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft

<sup>(1)</sup> EUT C 44, 16.2.2008, s. 53.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 17 december 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 6 april 2009.

<sup>(3)</sup> EGT L 350, 28.12.1998, s. 58.

<sup>(4)</sup> EGT L 242, 10.9.2002, s. 1.

**▼B**

i Europa <sup>(1)</sup> erkände kommissionen att utsläppen av skadliga luftföroreningar måste minska för att betydande framsteg ska kunna göras mot de mål som fastställts i gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram, och kommissionen ställde i utsikt framför allt nya lagstiftningsförslag som ytterligare skulle minska medlemsstaternas tillåtna nationella utsläpp av de viktigaste föroreningarna, minska utsläpp som uppkommer då bensindrivna bilar tankas på bensinstationer och ta itu med svavelhalten i bränslen, inklusive marina bränslen.

- (3) Gemenskapen har inom ramen för Kyotoprotokollet åtagit sig att uppfylla mål för växthusgasutsläpp för perioden 2008–2012. Dessutom har gemenskapen åtagit sig att minska växthusgasutsläppen med 30 % fram till 2020 inom ramen för en övergripande överenskommelse och med 20 % unilateralt. Alla sektorer kommer att behöva bidra till dessa mål.
- (4) En aspekt av transportsektorns växthusgasutsläpp åtgärdas genom gemenskapens politik för koldioxid och bilar. Förbränning av transportbränsle bidrar i betydande grad till de totala växthusgasutsläppen i gemenskapen. Övervakning och minskning av växthusgasutsläppen från bränslen under hela livscykeln kan hjälpa gemenskapen att uppfylla sina mål rörande minskade växthusgasutsläpp genom att minska användningen av kolbaserat transportbränsle.
- (5) Gemenskapen har antagit förordningar om begränsning av förorenande utsläpp från lätta och tunga vägfordon. Bränslespecifikationen är en av de faktorer som påverkar möjligheterna att begränsa den typen av utsläpp.
- (6) Undantag från det högsta ångtrycket för bensin sommartid bör begränsas till de medlemsstater som har låga lufttemperaturer sommartid. Det är därför lämpligt att klargöra i vilka medlemsstater ett sådant undantag bör tillåtas. Det gäller i princip de medlemsstater där medeltemperaturen i större delen av deras territorium understiger 12 °C under minst två av de tre månaderna juni, juli och augusti.
- (7) I Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg <sup>(2)</sup> fastställs utsläppsgränser för motorer som används i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för vägtransport. Dessa typer av maskiner behöver kunna få viss typ av bränsle för att motorerna ska fungera på rätt sätt.

<sup>(1)</sup> EUT L 152, 11.6.2008, s. 43.

<sup>(2)</sup> EGT L 59, 27.2.1998, s. 1.

**▼B**

- (8) Förbränning av vägtransportbränsle utgör 20 % av växthusgasutsläppen i gemenskapen. Ett sätt att minska utsläppen är att minska dem under bränslets hela livscykel. Detta kan göras på flera olika sätt. Mot bakgrund av gemenskapens ambitioner att ytterligare minska växthusgasutsläppen och det betydande bidrag som utsläppen från vägtransport utgör i det sammanhanget är det lämpligt att fastställa ett system som ställer krav på bränsleleverantörerna att rapportera växthusgasutsläppen under hela livscykeln för det bränsle som de levererar och att minska utsläppen från och med 2011. Metoderna för beräkning av växthusgasutsläppen under hela livscykeln från biodrivmedel bör vara identiska med de metoder för beräkning av växthusgasernas påverkan som fastställts i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor <sup>(1)</sup>.
- (9) Leverantörerna bör gradvis minska växthusgasutsläppen under hela livscykeln per energienhet från bränslen och energi som levererats med upp till 10 % fram till den 31 december 2020. Genom att använda biodrivmedel, alternativa bränslen och minska avfacklingen och utluftningen på produktionsställena bör de, fram till den 31 december 2020, uppnå en minskning på minst 6 % jämfört med den genomsnittliga EU-nivån för utsläpp per energienhet under hela livscykeln från fossila bränslen under 2010. Beroende på resultaten av en översyn bör det ingå en ytterligare minskning på 2 % genom användning av miljövänlig teknik för avskiljning och lagring av koldioxid samt elfordon och dessutom en ytterligare minskning på 2 % genom inköp av tillgodohavanden enligt Kyotoprotokollets mekanism för ren utveckling. Dessa ytterligare minskningar bör inte vara bindande för medlemsstaterna eller för bränsleleverantörer vid ikraftträdandet av detta direktiv. Översynen bör ta upp att de inte är bindande.
- (10) Biodrivmedelsproduktion bör ske på ett hållbart sätt. De biodrivmedel som används för att uppnå de mål för minskning av växthusgasutsläpp som fastställs i detta direktiv bör därför uppfylla hållbarhetskriterier. För att uppnå överensstämmelse mellan energi- och miljöpolitiken och för att undvika extrakostnader för företagen och inkonsekvenser på miljöområdet som skulle bli följden av bristande överensstämmelse är det viktigt att tillhandahålla samma hållbarhetskriterier för användning av biodrivmedel med stöd av det här direktivet som dem som används med stöd av direktiv 2009/28/EG. Av samma skäl bör dubbel rapportering undvikas i detta sammanhang. Kommissionen och de behöriga nationella myndigheterna bör dessutom koordinera sina verksamheter inom ramen för den kommitté som är särskilt ansvarig för hållbarhetsaspekter.

<sup>(1)</sup> Se sidan 16 i detta nummer av EUT.

**▼B**

- (11) Den ökade globala efterfrågan på biodrivmedel och de stimulansåtgärder för användning av dessa produkter som föreskrivs i detta direktiv bör inte få leda till att landområden med biologisk mångfald förstörs. Dessa ändliga resurser, som i olika internationella fördrag anses vara viktiga för hela mänskligheten, bör bevaras. Konsumenter i gemenskapen skulle dessutom anse det vara moraliskt oacceptabelt om deras ökade användning av biodrivmedel kunde leda till att områden med biologisk mångfald förstörs. Det är av dessa skäl nödvändigt att fastställa hållbarhetskriterier varigenom biodrivmedel bara kan bli föremål för stimulansåtgärder om man kan garantera att de inte producerats i områden med biologisk mångfald eller, när det gäller områden som utsetts till naturskyddsområden eller till skyddsområden för sällsynta, hotade eller utrotningshotade ekosystem eller arter, att relevanta behöriga myndigheter visar att produktionen av råvarorna inte inverkar negativt på dessa syften. De hållbarhetskriterier som valts bör betrakta skogar som biologiskt rika när det rör sig om naturskog, enligt den definition som FN:s organisation för livsmedel och jordbruk (FAO) använder i sin globala bedömning av skogsresurserna och som länder allmänt använder för att rapportera om naturskogens utbredning, eller om de omfattas av nationell naturskyddslagstiftning. Områden där uttag av icke träbaserade skogsprodukter förekommer bör ingå, förutsatt att den mänskliga inverkan är liten. Andra typer av skog enligt de definitioner som används av FAO, t.ex. modifierad naturlig skog, halvnaturlig skog, och planterad skog bör inte betraktas som naturskog. Med tanke på vissa typer av gräsmark med stor biologisk mångfald, såväl tempererade som tropiska, bland annat savanner med stor biologisk mångfald, stäpper, områden med buskvegetation och prärier, bör biodrivmedel som framställs av råvaror från sådan mark inte kunna bli föremål för stimulansåtgärder enligt detta direktiv. Kommissionen bör, i enlighet med senaste vetenskapliga rön och tillämpliga internationella normer, ta fram kriterier och geografiska avgränsningar för att fastställa vilka områden som utgör sådan gräsmark med stor biologisk mångfald.
- (12) Vid beräkning av hur mycket förändrad markanvändning påverkar växthusgaserna bör de ekonomiska aktörerna ha möjlighet att använda sig av faktiska värden för kollagren för referensmarkanvändningen och markanvändningen efter omställningen. De bör också kunna använda sig av standardvärden. Arbetet inom FN:s panel för klimatförändringar är den lämpliga utgångspunkten för sådana standardvärden. Detta arbete är för närvarande inte tillgängligt i en form som kan användas direkt av ekonomiska aktörer. Därför bör kommissionen utarbeta vägledning, baserad på detta arbete, som kan tjäna som grund för beräkning av kollagrens förändring i enlighet med detta direktiv, inbegripet sådana förändringar när det gäller beskogade områden med ett krontak på mellan 10 och 30 %, savanner, stäpper, buskvegetation och prärier.
- (13) Det är lämpligt att kommissionen utarbetar en metodik i syfte att bedöma effekterna av dikning av torvmark på växthusgasutsläppen.

**▼B**

- (14) Land bör inte ställas om för produktion av biodrivmedel om minskningen av dess kollager vid omställningen inte inom rimlig tid – mot bakgrund av behovet av att snabbt ta itu med klimatförändringen – kan kompenseras med minskade växthusgasutsläpp på grund av produktionen av biodrivmedel. Detta skulle förhindra att ekonomiska aktörer tvingas utföra onödigt betungande forskning och att man ställer om sådan mark med stora kollager som i efterhand visar sig vara olämplig för produktion av råvaror för biodrivmedel. Kartläggningar av världens kollager leder till slutsatsen att våtmarker och kontinuerligt beskogade områden med krontak som täcker mer än 30 % av ytan bör ingå i denna kategori. Beskogade områden med krontak som täcker mellan 10 och 30 % bör också ingå, om det inte kan visas att deras kollager är tillräckligt lågt för att motivera en omställning i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv. Vid hänvisningen till våtmarker bör definitionen i konventionen om våtmarker av internationell betydelse, särskilt ”livsmiljö för våtmarksfåglar”, som antogs den 2 februari 1971 i Ramsar, beaktas.
- (15) Stimulansåtgärderna i detta direktiv kommer att uppmuntra till ökad produktion av biodrivmedel i hela världen. I de fall biodrivmedel framställs ur råvaror som producerats inom gemenskapen, bör de också uppfylla gemenskapens miljökrav på jordbruksområdet, inklusive de krav som gäller skydd av grundvattnets och ytvattnets kvalitet, samt sociala krav. Det finns emellertid farhågor för att produktionen av biodrivmedel i vissa tredjeländer inte respekterar minimikrav på miljöområdet och det sociala området. Det är därför lämpligt att försöka få till stånd multilaterala och bilaterala avtal och frivilliga internationella och nationella system vilka omfattar centrala miljömässiga och sociala överväganden, i syfte att främja produktionen av biodrivmedel i hela världen på ett hållbart sätt. I avsaknad av sådana avtal eller system bör medlemsstaterna kräva att ekonomiska aktörer rapporterar om dessa frågor.
- (16) Hållbarhetskriterier kommer endast att fungera, om de leder till förändringar i marknadsaktörernas beteende. Dessa förändringar kommer bara att ske, om biodrivmedel som uppfyller dessa kriterier kan säljas till ett högre pris än sådana som inte gör det. Enligt massbalansmetoden för kontroll av efterlevnad finns det en fysisk koppling mellan produktionen av biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna och användningen av biodrivmedel i gemenskapen, varigenom man uppnår en jämvikt mellan tillgång och efterfrågan och säkerställer en prismässig fördel som är större än i system där en sådan koppling saknas. Massbalansmetoden bör därför användas för att kontrollera efterlevnad, i syfte att säkerställa att biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna kan säljas till ett högre pris. Detta bör säkerställa att systemet fungerar på ett enhetligt sätt samtidigt som man undviker att industrin belastas orimligt hårt. Andra kontrollmetoder bör dock undersökas.

**▼B**

- (17) När så är lämpligt bör kommissionen ta vederbörlig hänsyn till FN:s millenniebedömning av ekosystem, som innehåller användbara uppgifter för bevarande av åtminstone de områden som i kritiska lägen erbjuder grundläggande ekosystemtjänster, bl.a. skydd av avrinningsområden och erosionskydd.
- (18) Vid beräkningen av växthusgasutsläpp bör samprodukter från produktion och användning av bränslen tas med. Substitutionsmetoden är lämplig för analys av åtgärdernas effekter, men inte i regleringssyfte avseende enskilda ekonomiska aktörer eller enskilda leveranser av transportdrivmedel. I dessa fall är i stället energifördelningsmetoden den mest lämpliga, eftersom den är lätt att tillämpa och förutsägbar på längre sikt samt minimerar kontraproduktiva stimulansåtgärder och ger resultat som generellt sett är jämförbara med resultaten av substitutionsmetoden. När kommissionen i olika rapporter analyserar åtgärdernas effekter bör även resultaten enligt substitutionsmetoden anges.
- (19) För att undvika en orimligt stor administrativ börda bör en förteckning över normalvärden för vanliga produktionskedjor för biodrivmedel fastställas och denna förteckning bör uppdateras och utvidgas, när nya pålitliga uppgifter finns att tillgå. Ekonomiska aktörer bör alltid vara berättigade att tillgodoräkna sig de värden avseende minskade växthusgasutsläpp för biodrivmedel som anges i förteckningen. När normalvärdet för minskade växthusgasutsläpp från en produktionskedja är lägre än det fastställda minimivärdet för minskade växthusgasutsläpp, bör producenter som önskar visa att de uppfyller minimivärdet ha skyldighet att visa att de faktiska utsläppen från produktionsprocessen är lägre än de som användes då normalvärdena räknades fram.
- (20) Det är lämpligt att de uppgifter som används vid beräkningen av dessa normalvärden tas från oberoende vetenskapliga expertkällor och uppdateras på lämpligt sätt efterhand som dessa källor fortsätter sitt arbete. Kommissionen bör uppmuntra dessa källor att inom ramen för uppdateringen av sitt arbete behandla utsläpp i samband med odling, effekterna av regionala och klimatbetingade förhållanden, effekterna av odling med hållbara och ekologiska produktionsmetoder och vetenskapliga bidrag från producenter både inom gemenskapen och i tredjeländer samt från det civila samhället.
- (21) För att undvika att odling av råvaror för biodrivmedel uppmuntras i områden där detta skulle medföra stora växthusgasutsläpp, bör användningen av normalvärden för odling begränsas till regioner där sådana effekter med säkerhet kan uteslutas. För att de administrativa bördorna inte ska bli för tunga, bör medlemsstaterna emellertid fastställa nationella eller regionala medelvärden för utsläpp från odling, inbegripet användning av gödningsmedel.

**▼B**

- (22) Efterfrågan på jordbruksråvaror i världen ökar. Denna ökande efterfrågan kommer delvis att tillgodoses genom att jordbruksarealen utökas. Att återställa allvarligt skadad eller starkt förorenad mark, som följaktligen inte kan användas för jordbruksändamål i sitt nuvarande skick, är en metod för att utöka den areal som kan användas för grödor. Eftersom efterfrågan på jordbruksråvaror kommer att öka om man främjar biodrivmedel, bör hållbarhetsystemet främja utnyttjandet av återställd skadad mark. Även om biodrivmedel framställs av råmaterial från mark som redan används som åkermark, kan den nettoökning av efterfrågan på grödor som uppstått till följd av att biodrivmedel främjats medföra en nettoökning av odlingsarealen. Detta skulle kunna påverka mark med stora kollager, vilket skulle resultera i skadliga förluster av kollager. För att minska denna risk är det lämpligt att införa kompletterande åtgärder i syfte att uppmuntra en ökad produktivitet på mark som redan används för odling av grödor, användning av skadad mark och antagande av hållbarhetskrav, jämförbara med dem som fastställs i detta direktiv med avseende på användningen av biodrivmedel i gemenskapen, i andra jurisdiktioner där biodrivmedel används. Kommissionen bör utarbeta en konkret metodik för att minimera växthusgasutsläpp som orsakas av indirekta ändringar i markanvändning. I detta syfte bör kommissionen analysera, på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga rön, särskilt möjligheten att inkludera en faktor för indirekta ändringar i markanvändningen vid beräkning av växthusgasutsläpp och behovet att ge incitament till hållbara biodrivmedel som minimerar effekterna av ändringar i markanvändningen och förbättrar biodrivmedlens hållbarhet med avseende på ändringar i indirekt markanvändning. Vid utarbetandet av denna metodik bör kommissionen bland annat ta upp de potentiella indirekta ändringarna i markanvändning som sker till följd av biodrivmedel som producerats av cellulosa från icke-livsmedel samt av material som innehåller både cellulosa och lignin.
- (23) Eftersom de åtgärder som föreskrivs i artiklarna 7b–7e i direktiv 98/70/EG även har en effekt på den inre marknadens funktion, genom att de harmoniserar hållbarhetskriterierna för biodrivmedel för redovisningsmålen enligt det direktivet, och därigenom underlättar, i enlighet med artikel 7b.8 i det direktivet, handel mellan medlemsstaterna med biodrivmedel som uppfyller kraven, är de baserade på artikel 95 i fördraget.
- (24) Fortsatta framsteg inom fordons- och bränsletekniken kombinerat med en fortsatt önskan att se till att miljö- och hälsoskyddet är optimerat förutsätter att bränslespecifikationerna ses över regelbundet på grundval av ytterligare studier och analyser av hur tillsatser och komponenter i biodrivmedel påverkar de förorenande utsläppen. Därför bör regelbundna rapporter utarbetas om möjligheten att underlätta en minskning av kolinnehållet i transportbränsle.



**▼B**

- (25) Användning av rengörande tillsatser kan bidra till att hålla motorerna rena och därmed minska de förorenande utsläppen. För närvarande finns det inget tillfredsställande sätt att testa rengöringsegenskaperna hos bränslen. Ansvaret för att informera kunderna om fördelarna med rengörande tillsatser och hur de ska användas åligger därför leverantörerna av bränslet och fordonen. Kommissionen bör emellertid undersöka om en vidareutveckling skulle kunna leda till en bättre metod för att optimera användningen av och fördelarna hos rengörande tillsatser.
- (26) De närmare bestämmelserna om blandningar av etanol och bensin bör ses över på grundval av erfarenheterna från tillämpningen av direktiv 98/70/EG. Denna översyn bör särskilt avse bestämmelserna beträffande gränsvärdena för ångtryck och eventuella alternativ för att se till att etanolblandningarna inte överskrider godtagbara gränser för ångtryck.
- (27) Blandas bensin med etanol ökar bränslets ångtryck. Vidare bör ångtrycket för bensin hållas nere för att begränsa luftförorenande utsläpp.
- (28) Blandningar av etanol och bensin ger en icke-linjär förändring av ångtrycket. Det är lämpligt att tillåta ett undantag från det högsta ångtrycket för bensin sommartid för sådana blandningar, efter en lämplig bedömning av kommissionen. Ett undantag bör förutsätta att gemenskapens lagstiftning om luftkvalitet och luftföroreningar följs. Ett sådant undantag bör motsvara den faktiska ökningen av ångtrycket som uppstår när en viss procent etanol blandas i bensen.
- (29) För att främja användningen av bränslen med lågt kolinnehåll samtidigt som luftföroreningsmålen iakttas, bör bensinraffinaderierna när så är möjligt tillhandahålla bensin med lågt ångtryck i de volymer som behövs. Eftersom detta inte är fallet för närvarande bör gränsen för etanolblandningars ångtryck ökas, under vissa förutsättningar, så att biodrivmedelsmarknaden kan utvecklas.
- (30) I vissa äldre fordon gäller inte garantin om de körs på bensin med hög andel biodrivmedel. Fordon av det slaget kan färdas från en medlemsstat till en annan. Därför är det lämpligt att se till att det under en övergångstid ständigt finns sådan bensin att tillgå som lämpar sig för dessa fordon. Medlemsstaterna bör, i samråd med de berörda parterna, säkerställa en lämplig geografisk täckning som återspeglar efterfrågan på sådan bensin. Märkningen av bensin, till exempel med E5 eller E10, bör följa den relevanta standard som utarbetats av den europeiska standardiseringskommittén (CEN).

**▼B**

- (31) Det är lämpligt att anpassa bilaga IV till direktiv 98/70/EG så att det blir möjligt att släppa ut på marknaden dieselbränslen med högre andel biodrivmedel ("B7") än vad som föreskrivs i standarden EN 590:2004 ("B5"). Denna standard bör uppdateras i konsekvens härmed och bör också fastställa gränser för tekniska parametrar som inte ingår i den bilagan, såsom oxidationsstabilitet, flampunkt, kolrester, askhalt, vattenhalt, föroreningar totalt, kopparbandskorrosion, smörjförmåga, kinematisk viskositet, grumlingspunkt, filtrerbarhet i kyla, fosforhalt, syratalt, peroxider, variation av syratalet, förorening av injektorn och stabiliserande tillsatser.
- (32) För att underlätta effektiv marknadsföring av biodrivmedel uppmuntras CEN att fortsätta med att snabbt ta fram en standard som gör det möjligt att blanda in högre halter av biobränslekomponenter i dieselbränsle och, framför allt, att utveckla en standard för "B10".
- (33) Av tekniska skäl behövs det en gräns för halten av fettsyrametylester (Fame) i dieselbränsle. Någon sådan gräns behövs emellertid inte för andra biobränslekomponenter, såsom rena dieselbränsleliknande kolväten som framställts från biomassa med hjälp av Fischer-Tropsch-processen, eller för vätebehandlad vegetabilisk olja.
- (34) Medlemsstaterna och kommissionen bör vidta lämpliga åtgärder för att underlätta utsläppandet på marknaden av gasoljor som innehåller 10 ppm svavel före den 1 januari 2011.
- (35) Användningen av vissa metalltillsatser, särskilt metylcyclopentadienyl-mangantrikarbonyl (MMT), kan öka risken för skador på människors hälsa och skada fordonens motorer och utrustning för utsläppskontroll. Många fordonstillverkare avråder från användning av bränsle med metalltillsatser, och användningen av sådana bränslen kan medföra att fordonens garantier blir ogiltiga. Det är därför lämpligt att, i samråd med alla berörda parter, fortlöpande se över effekterna av att MMT används i bränsle. I avvaktan på en ytterligare översyn måste det vidtas åtgärder för att begränsa svårigheten av eventuella skador som kan uppstå. Det är därför lämpligt att det fastställs en övre gräns för användningen av MMT i bränslen, utgående från den vetenskapliga kunskap som finns att tillgå i dag. Detta gränsvärde bör endast höjas om det kan påvisas att användningen av högre halter inte medför några skadeverkningar. För att undvika att konsumenterna utan att veta om det gör sina fordonsgarantier ogiltiga måste det också ställas krav på märkning av alla bränslen som innehåller metalltillsatser.
- (36) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning <sup>(1)</sup> uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så vitt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

<sup>(1)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

**▼B**

- (37) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra direktiv 98/70/EG bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.
- (38) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att anta genomförandeåtgärder avseende systemet för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, anpassa de metodologiska principer och värden som krävs för att bedöma huruvida hållbarhetskriterierna har uppfyllts när det gäller biodrivmedel, fastställa kriterier och geografisk räckvidd för gräsområden med stor biologisk mångfald, se över gränsvärdet för MMT-halten i bränsle och utgående från teknikens och vetenskapens framsteg anpassa metoderna för beräkning av växthusgasutsläpp under hela livscykeln, de tillåtna analysmetoderna i samband med bränslespecifikationerna och det tillåtna undantaget för ångtryck för bensin som innehåller bioetanol. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom en anpassning av metodologiska principer och värden, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (39) I direktiv 98/70/EG finns ett antal bränslespecifikationer varav somliga har blivit inaktuella. Det innehåller även ett antal undantag som inte längre är aktuella. Av tydlighetsskäl bör dessa bestämmelser utgå.
- (40) Rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen <sup>(2)</sup> behandlar vissa aspekter av bränsleanvändning på inre vattenvägar. Avgränsningen mellan det direktivet och direktiv 98/70/EG måste klargöras. I båda direktiven fastställs den högsta svavelhalten i gasoljor som används för transporter på inre vattenvägar. För tydlighetens och rätts säkerhetens skull bör de direktiven anpassas så att bara ett av dem fastställer denna svavelhalt.
- (41) Ny, renare motorteknik har utvecklats för fartyg som används på inre vattenvägar. Dessa motorer kan drivas bara med mycket lågsvavligt bränsle. Svavelhalten i bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar bör sänkas så fort som möjligt.
- (42) Direktiven 98/70/EG och 1999/32/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (43) Rådets direktiv 93/12/EEG av den 23 mars 1993 om svavelhalten i vissa flytande bränslen <sup>(3)</sup> har genomgått omfattande förändringar under åren och innehåller inte längre några bestämmelser av betydelse. Det bör därför upphävas.

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> EGT L 121, 11.5.1999, s. 13.

<sup>(3)</sup> EGT L 74, 27.3.1993, s. 81.

**▼B**

- (44) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa en inre marknad för bränsle för vägtransporter och mobila maskiner som inte är avsedda att användas för vägtransporter och att säkerställa efterlevnad av minimigränserna för miljöskydd vid användning av detta bränsle, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

**Ändring av direktiv 98/70/EG**

Direktiv 98/70/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

*”Artikel 1*

**Tillämpningsområde**

I detta direktiv fastställs för vägfordon och mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar när de inte är till sjöss), jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt fritidsbåtar när de inte är till sjöss

- a) hälso- och miljöbaserade tekniska specifikationer för bränslen som är avsedda för motorer med styrd tändning och med kompressionständning, med beaktande av de tekniska kraven på sådana motorer, och
- b) ett mål för minskade växthusgasutsläpp under hela livscykeln.”

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

- a) I första stycket ska

- i) punkt 3 ersättas med följande:

”3. *gasoljor avsedda att användas i mobila maskiner som inte används för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar) och i jord- och skogsbruksmaskiner samt fritidsbåtar: alla petroleumbaserade flytande bränslen som omfattas av KN-nummer 2710 19 41 och 2710 19 45 (\*) och är avsedda att användas i de motorer med kompressionständning som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG (\*\*), 97/68/EG (\*\*\*) och 2000/25/EG (\*\*\*\*).*

(\*) KN-numren följer gemensamma tulltaxan (EGT L 256, 7.6.1987, s. 1).

(\*\*) EGT L 164, 30.6.1994, s. 15.

(\*\*\*) EGT L 59, 27.2.1998, s. 1.

(\*\*\*\*) EGT L 173, 12.7.2000, s. 1.”

▼B

ii) följande punkter läggs till:

- ”5. *medlemsstater med låga lufttemperaturer sommartid*: Danmark, Estland, Finland, Irland, Lettland, Litauen, Sverige och Förenade kungariket.
6. *växthusgasutsläpp under hela livscykeln*: alla nettoutsläpp av CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> och N<sub>2</sub>O som är att hänföra till bränslet (inklusive alla dess blandningskomponenter) eller till den energi som levererats. Detta inkluderar alla relevanta faser från extraktion eller odling inklusive ändrad markanvändning, transport och distribution, bearbetning och förbränning, oavsett var sådana utsläpp inträffar.
7. *växthusgasutsläpp per energienhet*: totala massan växthusgasutsläpp i koldioxidekvivalenter som har samband med bränslet eller den energi som levererats, delat med bränslets eller den levererade energins totala energiinnehåll (för bränsle uttryckt som dess låga värmevärde).
8. *leverantör*: en enhet som ansvarar för överföring av bränsle eller energi genom en punkt för punktskatteuppbörd, eller, om ingen punktskatt ska uppbäras, vilken som helst annan relevant enhet som utsetts av en medlemsstat.
9. *biodrivmedel*: samma innebörd som i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (\*).

(\*) EUT L 140, 5.6.2009, s. 16.”

b) Andra stycket ska utgå.

3. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 2–6 ska ersättas med följande:

”2. Medlemsstaterna ska säkerställa att bensin kan saluföras inom deras territorium endast om den uppfyller miljöspecifikationerna i bilaga I.

Medlemsstaterna får emellertid för de yttersta randområdena utfärda särskilda bestämmelser om införande av bensin med en högsta svavelhalt av 10 mg/kg. Medlemsstater som använder sig av denna bestämmelse ska underrätta kommissionen om detta.

**▼B**

3. Medlemsstaterna ska kräva att det på marknaden släpps ut bensin med en högsta syrehalt av 2,7 % och en högsta etanolhalt av 5 % fram till 2013, och får kräva att sådan bensin släpps ut på marknaden under längre tid om de anser detta nödvändigt. De ska se till att konsumenterna får lämplig information om andelen biodrivmedel i bensin och framför allt om lämplig användning av olika bensinblandningar.

4. Medlemsstater med låga sommartemperaturer får, med förbehåll för punkt 5, tillåta att bensin med ett högsta ångtryck av 70 kPa släpps ut på marknaden under sommarperioden.

Medlemsstater som inte omfattas av undantaget i första stycket får, med förbehåll för punkt 5, tillåta att bensin som innehåller etanol med ett högsta ångtryck av 60 kPa, plus det tillåtna undantaget för ångtryck enligt bilaga III, släpps ut på marknaden under sommarperioden, förutsatt att den använda etanolen är ett biodrivmedel.

5. Medlemsstater som vill tillämpa någotdera av undantagen i punkt 4 ska underrätta kommissionen om detta och lämna all relevant information. Kommissionen ska bedöma huruvida undantaget är önskvärt och hur länge det i så fall ska gälla, med beaktande av

- a) de socioekonomiska problem som undviks genom det högre ångtrycket, inklusive tidsbegränsade tekniska anpassningsbehov, och
- b) de miljö- eller hälsomässiga konsekvenserna av det högre ångtrycket och framför allt följderna för efterlevnaden av gemenskapens lagstiftning om luftkvalitet, såväl i den berörda medlemsstaten som i övriga medlemsstater.

Om kommissionens bedömning visar att undantaget kommer att leda till bristande efterlevnad av gemenskapens lagstiftning om luftkvalitet eller luftföreningar, inklusive tillämpliga gränsvärden och utsläppstak, ska ansökan avslås. Kommissionen ska även beakta tillämpliga målvärden.

Om kommissionen inte har framfört några invändningar inom sex månader efter det att all relevant information inkommit får medlemsstaten börja tillämpa undantaget.

**▼B**

6. Utan hinder av punkt 1 får medlemsstaterna även fortsättningsvis tillåta försäljning av små mängder blyhaltig bensin med en blyhalt på högst 0,15 g/l med högst 0,03 % av den totala försäljningen, för användning i äldre fordon av karakteristiskt slag och för distribution genom särskilda intressegrupper.”

b) Punkt 7 ska utgå.

4. Artikel 4 ska ersättas med följande:

*”Artikel 4*

**Dieselbränsle**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att dieselbränslen kan släppas ut på marknaden inom deras territorium endast om de uppfyller specifikationerna i bilaga II.

Trots kraven i bilaga II får medlemsstaterna tillåta att diesel med en halt av fettsyrametylester (Fame) på över 7 % släpps ut på marknaden.

Medlemsstaterna ska se till att konsumenterna får lämplig information om andelen biodrivmedel i dieselbränslen, särskilt om halten av Fame.

2. Medlemsstaterna ska se till att gasoljor som är avsedda att användas i mobila maskiner som inte används för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar), i jord- och skogsbruksmaskiner och i fritidsbåtar senast den 1 januari 2008 får släppas ut på marknaden inom deras territorium endast om dessa gasoljor har ett svavelinnehåll på högst 1 000 mg/kg. Från och med den 1 januari 2011 ska den högsta tillåtna svavelhalten i sådana gasoljor vara 10 mg/kg. Medlemsstaterna ska se till att andra flytande bränslen än sådana gasoljor får användas i fartyg på inre vattenvägar och i fritidsbåtar endast om bränslenas svavelhalt inte överstiger den högsta tillåtna svavelhalten i gasoljorna.

För att ta hänsyn till smärre föroreningar i leveranskedjan får dock medlemsstaterna från och med den 1 januari 2011 tillåta att gasoljor som är avsedda att användas i mobila maskiner som inte används för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar), och i jord- och skogsbruksmaskiner och fritidsbåtar har en svavelhalt på upp till 20 mg/kg vid den slutliga distributionen till slutanvändarna. Medlemsstaterna får fram till och med den 31 december 2011 även tillåta fortsatt utsläppande på marknaden av gasoljor med en svavelhalt på upp till 1 000 mg/kg, avsedda för järnvägsfordon och jord- och skogsbruksmaskiner, om de kan garantera att utsläppskontrollsystemens funktion inte kommer att äventyras.

**▼B**

3. Medlemsstaterna får för de yttersta randområdena utfärda särskilda bestämmelser om införande av dieselbränsle och gasoljor med en högsta svavelhalt av 10 mg/kg. Medlemsstater som använder sig av denna bestämmelse ska underrätta kommissionen om detta.

4. För medlemsstater med strängt vinterklimat får den maximala destillationspunkten på 65 % vid 250 °C för dieselbränslen och gasoljor ersättas med en maximal destillationspunkt på 10 % (volympcent) vid 180 °C.”

5. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 7a*

**Minskade växthusgasutsläpp**

1. Medlemsstaterna ska utse den leverantör eller de leverantörer som ansvarar för övervakningen och rapporteringen av växthusgasutsläpp per energienhet under hela livscykeln från det bränsle eller den energi som levereras. Medlemsstaterna ska se till att leverantörer av el avsedd för vägfordon kan välja att bidra till minskningskravet enligt punkt 2 om de kan visa att de på ett adekvat sätt kan mäta och övervaka den levererade elen till sådana fordon.

Med verkan från och med den 1 januari 2011 ska leverantörerna årligen rapportera till den myndighet som utsetts av medlemsstaten om växthusgasintensiteten hos de bränslen och den energi som levererats inom varje medlemsstat, genom att tillhandahålla minst följande information:

a) Den totala volymen för varje typ av bränsle eller energi som levererats samt uppgifter om var bränslet eller energin köpts och om dess ursprung.

b) Växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln.

Medlemsstaterna ska se till att rapporterna blir granskade.

Kommissionen ska vid behov ta fram riktlinjer för genomförandet av denna punkt.

2. Medlemsstaterna ska ålägga leverantörerna att så gradvis som möjligt minska växthusgasutsläppen per energienhet från bränslen och energi under hela livscykeln med upp till 10 % fram till den 31 december 2020, jämfört med den lägsta standard för bränslen som avses i punkt 5 b. Minskningen ska åstadkommas enligt följande:



**▼B**

- a) 6 % senast den 31 december 2020. Medlemsstaterna får kräva att leverantörerna för att åstadkomma denna minskning ska uppnå ett etappmål på 2 % senast den 31 december 2014 och på 4 % senast den 31 december 2017.
- b) Ett vägledande ytterligare mål, om inget annat följer av artikel 9.1 h, på 2 % fram till den 31 december 2020, vilket ska åstadkommas genom en av eller båda följande metoder:
- i) Leverans av energi avsedd för transportändamål för användning i alla typer av vägfordon, mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar), jord- och skogsbruksmaskiner och fritidsbåtar.
  - ii) Användning av varje slag av teknik (inklusive avskiljning och lagring av koldioxid) som kan bidra till att minska växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln från det bränsle eller den energi som levereras.
- c) Ett vägledande ytterligare mål, om inget annat följer av artikel 9.1 i, på 2 % fram till den 31 december 2020, vilket ska åstadkommas genom användning av tillgodohavanden som förvärfvas genom Kyotoprotokollets mekanism för ren utveckling på de villkor som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (\*), i syfte att få till stånd minskningar i bränsleleveranssektorn.
3. Växthusgasutsläpp under hela livscykeln från biodrivmedel ska beräknas i enlighet med artikel 7d. Växthusgasutsläpp under hela livscykeln från andra bränslen och från energi ska beräknas enligt en metod som fastställs i enlighet med punkt 5 i den här artikeln.
4. Medlemsstaterna ska se till att en grupp leverantörer kan välja att uppfylla minskningskraven enligt punkt 2 gemensamt. I sådana fall ska de anses vara en enda leverantör för de syften som anges i punkt 2.
5. De åtgärder som krävs för genomförandet av denna artikel, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11.4. Dessa åtgärder omfattar särskilt
- a) en metod för beräkning av växthusgasutsläpp under hela livscykeln från andra bränslen än biodrivmedel och från energi,

**▼B**

- b) en metod för att för de syften som anges i punkt 2 före den 1 januari 2011 fastställa en lägsta standard för bränslen baserad på växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln från fossila bränslen under 2010,
- c) eventuella bestämmelser som krävs för tillämpningen av punkt 4,
- d) en metod för att beräkna bidraget från eldrivna vägfordon, vilken ska vara förenlig med artikel 3.4 i direktiv 2009/28/EG.

(\*) EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.”

6. Följande artiklar ska införas:

*”Artikel 7b*

**Hållbarhetskriterier för biodrivmedel**

1. Oavsett om råvarorna odlats inom eller utanför gemenskapens territorium ska energi från biodrivmedel beaktas för de syften som anges i artikel 7a endast om de uppfyller hållbarhetskriterierna i punkterna 2–6 i den här artikeln.

Biodrivmedel som framställts av avfall och restprodukter, utom restprodukter från jordbruk, vattenbruk, fiske och skogsbruk, behöver emellertid endast uppfylla hållbarhetskriterierna i punkt 2 i den här artikeln för att beaktas för de syften som anges i artikel 7a.

2. De minskade växthusgasutsläppen genom användningen av biodrivmedel för de syften som anges i punkt 1 ska vara åtminstone 35 %.

Från och med den 1 januari 2017 ska de minskade växthusgasutsläppen genom användningen av biodrivmedel för de syften som anges i punkt 1 vara åtminstone 50 %. Från och med den 1 januari 2018 ska denna minskning av växthusgasutsläppen vara åtminstone 60 % för biodrivmedel som producerats i anläggningar vars produktion startat den 1 januari 2017 eller senare.

De minskade växthusgasutsläppen genom användning av biodrivmedel ska beräknas i enlighet med artikel 7d.1.

För biodrivmedel som har producerats i anläggningar som var i drift den 23 januari 2008, ska det första stycket tillämpas från och med den 1 april 2013.

**▼B**

3. Biodrivmedel som beaktas för de syften som anges i punkt 1 får inte produceras från råvaror från mark som har stort värde för den biologiska mångfalden, dvs. mark vars status i januari 2008 eller därefter utgjordes av något av följande, oavsett om marken fortfarande har denna status:

a) Naturskog och annan trädbevuxen mark, dvs. skog och annan trädbevuxen mark med inhemska arter, där det inte finns några klart synliga tecken på mänsklig verksamhet och där de ekologiska processerna inte störts i betydande utsträckning.

b) Områden som utsetts

i) i lag eller av den relevanta behöriga myndigheten för naturskyddssyften, eller

ii) för att skydda sällsynta, hotade eller utrotningshotade ekosystem eller arter som är erkända i internationella avtal eller ingår i förteckningar som utarbetats av mellanstatliga organisationer eller av Internationella naturskyddsunionen, förutsatt att de erkänts i enlighet med artikel 7c.4 andra stycket,

om det inte finns belägg för att produktionen av råvarorna inte påverkar dessa naturskyddssyften.

c) Gräsmark med stor biologisk mångfald som är

i) naturlig, dvs. gräsmark som skulle förbli gräsmark i avsaknad av mänsklig verksamhet och som bibehåller den naturliga artsammansättningen och ekologiska särdrag och processer, eller

ii) icke naturlig, dvs. gräsmark som skulle upphöra att vara gräsmark i avsaknad av mänsklig verksamhet och som är rik på arter och inte skadad, om det inte finns belägg för att insamlande av råvaran är nödvändig för att bevara markens status som gräsmark.

Kommissionen ska fastställa kriterier och geografisk räckvidd för de gräsområden som ska omfattas av första stycket c. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11.4.

4. Biodrivmedel som beaktas för de syften som anges i punkt 1 ska inte produceras från råvaror från mark med stora kollager, dvs. mark vars status i januari 2008 utgjordes av något av följande, men som inte längre gör det.

**▼B**

- a) Våtmarker, dvs. mark som under hela året, eller en betydande del av året, är täckt eller genomdränkt av vatten.
- b) Kontinuerligt beskogade områden, dvs. mark som omfattar mer än en hektar med träd som är högre än fem meter och ett krontak som täcker mer än 30 % av ytan, eller med befintliga träd som kan uppnå dessa värden.
- c) Mark som omfattar mer än en hektar med träd som är högre än fem meter och ett krontak som täcker mellan 10 % och 30 % av ytan eller med befintliga träd som kan uppnå dessa värden, om det inte kan visas att kollagret i området före och efter omställning är sådant att, när metoden som anges i del C i bilaga IV tillämpas, villkoren i punkt 2 i denna artikel skulle uppfyllas.

Bestämmelserna i den här punkten gäller inte om marken, vid tidpunkten då råvarorna anskaffades, hade samma status som i januari 2008.

5. Biodrivmedel som beaktas för de syften som anges i punkt 1 ska inte framställas från råvaror som erhålls från mark som var torvmark i januari 2008, om det inte finns belägg för att odling och skörd av detta råmaterial inte medför dränering av tidigare odikad mark.

6. Jordbruksråvaror som odlats i gemenskapen och som används för produktion av biodrivmedel som beaktas för de syften som anges i artikel 7a ska införskaffas i enlighet med kraven och normerna i de bestämmelser som avses under rubriken Miljö i del A och i punkt 9 i bilaga II till rådets förordning (EG) nr 73/2009 av den 19 januari 2009 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för direktstöd för jordbrukare inom den gemensamma jordbrukspolitiken och om upprättande av vissa stödssystem för jordbrukare (\*) samt i enlighet med de minimikrav för god jordbrukshävd och goda miljöförhållanden som anges i artikel 6.1 i den förordningen.

7. Kommissionen ska, för tredjeländer och medlemsstater som är viktiga källor till biodrivmedel eller till råvaror för biodrivmedel som används i gemenskapen, vartannat år för Europaparlamentet och rådet lägga fram en rapport om de nationella åtgärder som vidtas för att beakta hållbarhetskriterierna i punkterna 2–5 och för att skydda mark, vatten och luft. Den första rapporten ska överlämnas 2012.

Kommissionen ska vartannat år rapportera till Europaparlamentet och rådet om vilken inverkan den ökade efterfrågan på biodrivmedel har haft på den sociala hållbarheten i gemenskapen och i tredjeländer och om vilken verkan gemenskapens biodrivmedelspolitik har haft på tillgången till livsmedel till överkomligt pris, särskilt

**▼B**

för människor som lever i utvecklingsländer, samt om bredare utvecklingsfrågor. Rapporterna ska ta upp respekten för markrättigheter. Rapporterna ska för tredjeländer och medlemsstater som är viktiga källor för råvaror till biodrivmedel som används i gemenskapen ange huruvida landet har ratificerat och genomfört var och en av följande ILO-konventioner:

- Konvention (nr 29) angående tvångs- eller obligatoriskt arbete.
- Konvention (nr 87) angående föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten.
- Konvention (nr 98) angående tillämpning av principerna för organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten.
- Konvention (nr 100) angående lika lön för män och kvinnor för arbete av lika värde.
- Konvention (nr 105) angående avskaffande av tvångsarbete.
- Konvention (nr 111) angående diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning.
- Konvention (nr 138) om minimiålder för tillträde till arbete.
- Konvention (nr 182) om förbud mot och omedelbara åtgärder för att avskaffa de värsta formerna av barnarbete.

Dessa rapporter ska för tredjeländer och medlemsstater som är viktiga källor till råvaror för biodrivmedel som används inom gemenskapen ange huruvida landet har ratificerat och genomfört

- Cartagena-protokollet om biosäkerhet,
- konventionen om internationell handel med utrotningshotade arter av vilda djur och växter.

Den första rapporten ska överlämnas 2012. Kommissionen ska vid behov föreslå korrigerande åtgärder, i synnerhet om det visar sig att produktionen av biodrivmedel i betydande grad påverkar livsmedelspriserna.

8. Med avseende de syften som anges i punkt 1 får medlemsstaterna inte av andra skäl som rör hållbarhet vägra att beakta biodrivmedel som erhållits i enlighet med denna artikel.

**▼B***Artikel 7c***Kontroll av överensstämmelse med hållbarhetskriterierna för biodrivmedel**

1. I de fall biodrivmedel ska beaktas för de syften som anges i artikel 7a, ska medlemsstaterna kräva att de ekonomiska aktörerna visar att de hållbarhetskriterier som anges i artikel 7b.2–7b.5 har uppfyllts. För detta syfte ska de kräva att de ekonomiska aktörerna använder ett massbalanssystem som

- a) medger att partier med råvaror eller biodrivmedel med olika hållbarhetsegenskaper kan blandas,
- b) kräver information om hållbarhetsegenskaperna hos och storleken på de partier som avses i led a förblir kopplade till blandningen, och
- c) fastställer att summan av alla partier som tas från blandningen ska beskrivas ha samma hållbarhetsegenskaper, i samma mängder, som summan av alla partier som har tillförts blandningen.

2. Kommissionen ska 2010 och 2012 rapportera till Europaparlamentet och rådet om driften av den massbalansmetod för kontroll av överensstämmelse som beskrivs i punkt 1 och om möjligheten att tillåta andra kontrollmetoder för vissa eller alla typer av råvaror eller biodrivmedel. Kommissionen ska i sin bedömning beakta de kontrollmetoder där information om hållbarhetsegenskaper inte behöver vara fysiskt kopplad till vissa partier eller blandningar. Vid bedömningen ska man beakta behovet av att bibehålla kontrollsystemets integritet och effektivitet, samtidigt som man undviker att lägga en orimligt tung börda på industrin. Rapporten ska när så är lämpligt åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet beträffande användningen av andra kontrollmetoder.

3. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att se till att de ekonomiska aktörerna tillhandahåller tillförlitlig information och att de på begäran gör de uppgifter som låg till grund för informationen tillgängliga för medlemsstaten. Medlemsstaterna ska kräva att de ekonomiska aktörerna ser till att informationen genomgår en tillfredsställande oberoende granskning och att de tillhandahåller bevis på att detta har gjorts. Granskningen ska kontrollera att de system som de ekonomiska aktörerna använder är korrekta, tillförlitliga och skyddade mot bedrägerier. Granskningen ska också innehålla en utvärdering av provtagningens frekvens och den metod som använts för den samt av uppgifternas tillförlitlighet.

**▼B**

Den information som avses i första stycket ska i synnerhet inbegripa information om hur hållbarhetskriterierna i artikel 7b.2–7b.5 har respekterats och lämplig och relevant information om de åtgärder som vidtagits för att skydda mark, vatten och luft, för att återställa skadad mark, för att undvika överdriven vattenförbrukning i områden med knapp vattentillgång samt lämplig och relevant information om de åtgärder som vidtagits för att ta hänsyn till de aspekter som avses i artikel 7b.7 andra stycket.

Kommissionen ska i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 11.3 upprätta en förteckning över den lämpliga och relevanta information som avses i de första två styckena. Den ska särskilt se till att tillhandahållandet av informationen inte innebär en orimligt tung administrativ börda för aktörerna i allmänhet och för småbrukare, producentorganisationer och kooperativ i synnerhet.

De skyldigheter som anges i denna punkt ska gälla oavsett om biodrivmedlen produceras inom gemenskapen eller importeras.

Medlemsstaterna ska i aggregerad form lägga fram den information som avses i första stycket för kommissionen. Kommissionen ska offentliggöra denna information på den öppenhetsplattform som avses i artikel 24 i direktiv 2009/28/EG i sammanfattad form, där konfidentialiteten hos kommersiellt känsliga uppgifter bevaras.

4. Gemenskapen ska sträva efter att ingå bilaterala eller multilaterala avtal med tredjeländer vilka innehåller bestämmelser om hållbarhetskriterier som motsvarar de kriterier som fastställs i detta direktiv. När gemenskapen har ingått avtal vilka innehåller bestämmelser i ämnen som omfattas av de hållbarhetskriterier som anges i artikel 7b.2–7b.5, får kommissionen besluta att dessa avtal visar att biodrivmedel som produceras från råvaror som odlats i dessa länder uppfyller hållbarhetskriterierna i fråga. Vid ingåendet av dessa avtal ska särskild uppmärksamhet ägnas de åtgärder som vidtagits för att bevara områden som erbjuder grundläggande ekosystemtjänster i kritiska lägen (bl.a. skydd av avrinningsområden och erosions-skydd), skydd av mark, vatten och luft, indirekta ändringar i markanvändning, återställande av skadad mark, undvikande av överdriven vattenförbrukning i områden med knapp vattentillgång samt de aspekter som avses i artikel 7b.7 andra stycket.

Kommissionen får besluta att frivilliga nationella eller internationella system med normer för produktion av biomassaprodukter innehåller tillförlitliga uppgifter för de syften som anges i artikel 7b.2 eller visar att leveranserna av biodrivmedel uppfyller hållbarhetskriterierna i artikel 7b.3–7b.5. Kommissionen får besluta att dessa system innehåller tillförlitliga uppgifter om vilka åtgärder som vidtagits för att skydda områden som erbjuder grundläggande ekosystemtjänster i kritiska lägen (bl.a. skydd av avrinningsområden och erosions-skydd), skydd av mark, vatten och luft, återställande

**▼B**

av skadad mark, undvikande av överdriven vattenförbrukning i områden med knapp vattentillgång samt om de aspekter som avses i artikel 7b.7 andra stycket. Kommissionen får också erkänna skyddsområden för sällsynta, hotade eller utrotningshotade ekosystem eller arter som erkänns genom internationella avtal eller ingår i förteckningar som utarbetats av mellanstatliga organisationer eller av Internationella naturskyddsunionen, vid tillämpning av artikel 7b.3 b ii.

Kommissionen får besluta att frivilliga nationella eller internationella system för att mäta minskningen av växthusgasutsläpp innehåller tillförlitliga uppgifter för de syften som anges i artikel 7b.2.

Kommissionen får besluta att mark som omfattas av ett nationellt eller regionalt program för återställande av allvarligt skadad eller kraftigt förorenad mark uppfyller de kriterier som fastställs i del C punkt 9 i bilaga IV.

5. För att kommissionen ska fatta beslut i enlighet med punkt 4 krävs det att avtalet eller systemet uppfyller tillfredsställande normer för tillförlitlighet, öppenhet och oberoende granskning. System för att mäta minskningen av växthusgasutsläpp ska också uppfylla de krav på metoder som anges i bilaga IV. Förteckningar över de områden med stort värde för den biologiska mångfalden som avses i artikel 7b.3 b ii ska uppfylla tillfredsställande normer för objektivitet och överensstämma med internationellt erkända normer samt kunna överklagas på lämpligt sätt.

6. Beslut enligt punkt 4 ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 11.3. De ska ha en giltighetsperiod på högst fem år.

7. Om en ekonomisk aktör lägger fram bevis eller uppgifter som erhållits i enlighet med ett avtal eller system som varit föremål för ett beslut enligt punkt 4, i den utsträckning som omfattas av det beslutet, får en medlemsstat inte kräva att leverantören tillhandahåller ytterligare bevis på överensstämmelse med de hållbarhetskriterier som fastställs i artikel 7b.2–7b.5 eller information om de åtgärder som avses i punkt 3 andra stycket i den här artikeln.

8. På begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ ska kommissionen undersöka tillämpningen av artikel 7b i fråga om en källa för biodrivmedel och, inom sex månader från mottagandet av en begäran och i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 11.3, besluta om den berörda medlemsstaten får beakta biodrivmedel från den källan med avseende på de syften som anges i artikel 7a.



**▼B**

9. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om

- a) effektiviteten hos systemet för tillhandahållande av information om hållbarhetskriterier, och
- b) huruvida det är genomförbart och lämpligt att införa bindande krav i fråga om skyddet av luft, mark eller vatten, med hänsyn till de senaste vetenskapliga rönen och till gemenskapens internationella förpliktelser.

Vid behov ska kommissionen föreslå korrigerande åtgärder.

*Artikel 7d***Beräkning av växthusgaspåverkan av biodrivmedel under hela livscykeln**

1. Med avseende på tillämpningen av artikel 7a och artikel 7b.2 ska de minskade växthusgasutsläppen genom användning av biodrivmedel under hela livscykeln beräknas enligt följande, nämligen

- a) genom att använda normalvärdet när ett normalvärde för minskningen av växthusgasutsläppen för en produktionskedja för biodrivmedel fastställs i del A eller B i bilaga IV och när  $e_f$ -värdet för dessa biodrivmedel, som beräknas i enlighet med del C punkt 7 i bilaga IV, är lika med eller mindre än noll,
- b) genom att använda ett faktiskt värde som beräknas i enlighet med den metod som fastställs i del C i bilaga IV, eller
- c) genom att använda ett värde beräknat som summan av faktorerna i den formel som avses i del C punkt 1 i bilaga IV, varvid de disaggregerade normalvärdena i del D eller E i bilaga IV får användas för vissa faktorer, och faktiska värden beräknade i enlighet med den metod som fastställs i del C i bilaga IV för alla övriga faktorer.

2. Senast den 31 mars 2010 ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en rapport med en förteckning över de områden på deras territorier som klassificeras som nivå 2 enligt den gemensamma nomenklaturen för statistiska territoriella enheter (Nuts) eller som en mer disaggregerad Nuts-nivå i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1059/2003 av den 26 maj 2003 om inrättande av en gemensam nomenklatur för statistiska territoriella enheter (Nuts) (\*\*), när de typiska växthusgasutsläppen

**▼B**

från odling av jordbruksråvaror kan förväntas vara lägre än eller lika höga som de utsläpp som rapporterats under rubriken 'Disaggregerade normalvärden för odling' i del D i bilaga IV till detta direktiv, varvid rapporten ska åtföljas av en beskrivning av den metod och de uppgifter som använts för att sammanställa förteckningen. Metoden ska beakta markegenskaperna, klimatet och förväntad skördenivå.

3. Normalvärdena i del A i bilaga IV och de disaggregerade normalvärdena för odling i del D i bilaga IV får användas endast om råvarorna

- a) odlas utanför gemenskapen,
- b) odlas inom gemenskapen i områden som ingår i de förteckningar som avses i punkt 2, eller
- c) är avfall eller restprodukter som inte härrör från jordbruk, vattenbruk eller fiske.

För biodrivmedel som inte omfattas av led a, b eller c ska de faktiska värdena för odling användas.

4. Senast den 31 mars 2010 ska kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om möjligheten att upprätta förteckningar över områden i tredjeländer där de typiska växthusgasutsläppen från odling av jordbruksråvaror kan förväntas bli lägre än eller lika höga som de utsläpp som rapporterats under rubriken 'Odling' i del D i bilaga IV, varvid rapporten om möjligt ska åtföljas av sådana förteckningar och en beskrivning av den metod och de uppgifter som använts för att sammanställa dem. Rapporten ska vid behov åtföljas av relevanta förslag.

5. Kommissionen ska senast den 31 december 2012 och därefter vartannat år rapportera om de uppskattade typiska värdena och normalvärdena i delarna B och E i bilaga IV, med särskilt beaktande av utsläpp från transporter och bearbetning, och får om nödvändigt besluta att korrigera värdena. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11.4.

6. Kommissionen ska senast den 31 december 2010 lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet med en översyn av konsekvenserna av indirekta ändringar av markanvändning på växt-  
husgasutsläppen och möjliga vägar för att minimera dessa konsekvenser. Rapporten ska, vid behov, åtföljas av ett förslag, som grundar sig på bästa tillgängliga vetenskapliga rön, och innehålla en konkret metod för utsläpp från förändringar i kollager som orsakas av indirekta ändringar av markanvändningen, för att säkerställa efterlevnad av detta direktiv, särskilt artikel 7b.2.

**▼B**

Ett sådant förslag ska omfatta nödvändiga skyddsåtgärder för att ge säkerhet åt investeringar, som gjorts innan denna metod tillämpas. Med avseende på anläggningar som producerade biodrivmedel före slutet av 2013 ska tillämpningen av de åtgärder som avses i första stycket inte, förrän den 31 december 2017, leda till att biodrivmedel som produceras i dessa anläggningar inte anses uppfylla hållbarhets-kriterierna enligt detta direktiv om de annars hade gjort det, under förutsättning att dessa biodrivmedel medför en minskning av växthusetgasutsläpp på minst 45 %. Detta ska gälla för biodrivmedels-anläggningarnas kapacitet vid slutet av 2012.

Europaparlamentet och rådet ska sträva efter att fatta beslut senast den 31 december 2012 om sådana eventuella förslag som lagts fram av kommissionen.

7. Bilaga IV får anpassas till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, bland annat genom tillägg av värden för ytterligare produktionskedjor för biodrivmedel för samma eller för andra råvaror och genom ändring av den metod som fastställs i del C. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11.4.

När det gäller anpassning av normalvärdena och den metod som fastställs i bilaga IV, ska särskild uppmärksamhet ägnas

- redovisningsmetoden för avfall och restprodukter,
- redovisningsmetoden för samprodukter,
- redovisningsmetoden för kraftvärme, och
- den status som tilldelas skörderester som samprodukter.

Normalvärdena för biodiesel av vegetabilisk eller animalisk avfall-solja ska ses över så snart som möjligt.

Eventuella ändringar av eller tillägg till förteckningen över normalvärden i bilaga IV ska uppfylla följande:

- a) Om bidraget till de totala utsläppen från en faktor är litet, om avvikelserna är begränsade eller om det är mycket dyrt eller besvärligt att fastställa de faktiska värdena, ska normalvärdena vara typiska för normala produktionsprocesser.
- b) I alla övriga fall ska normalvärdena vara konservativa jämfört med normala produktionsprocesser.

**▼B**

8. Detaljerade definitioner ska fastställas, inbegripet de tekniska specifikationer som krävs för de kategorier som anges i del C punkt 9 i bilaga IV. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11.4.

*Artikel 7e***Genomförandeåtgärder och rapporter om hållbarhet när det gäller biodrivmedel**

1. De genomförandeåtgärder som avses i artiklarna 7b.3 andra stycket, 7c.3 tredje stycket, 7c.6, 7c.8, 7d.5, 7d.7 första stycket och 7d.8 ska även fullt ut beakta de syften som anges i direktiv 2009/28/EG.

2. De rapporter från kommissionen till Europaparlamentet och rådet som avses i artiklarna 7b.7, 7c.2, 7c.9, 7d.4, 7d.5 och 7d.6 första stycket, liksom de rapporter och den information som lämnats in i enlighet med artikel 7c.3 första och femte styckena och artikel 7d.2, ska utarbetas och överlämnas i enlighet med såväl direktiv 2009/28/EG som med det här direktivet.

---

(\*) EUT L 30, 31.1.2009, s. 16.

(\*\*) EUT L 154, 21.6.2003, s. 1.”

7. Artikel 8.1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska övervaka att kraven i artiklarna 3 och 4 uppfylls för bensin och dieselbränslen, på grundval av de analysmetoder som anges i Europastandarderna EN 228:2004 och EN 590:2004.”

8. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 8a***Metalltillsatser**

1. Kommissionen ska göra en bedömning av de risker för hälsa och miljö som är förenade med användningen av metalltillsatser i bränsle och ska utveckla en testmetod för detta ändamål. Den ska rapportera sina slutsatser till Europaparlamentet och rådet senast den 31 december 2012.

2. Innan en testmetod enligt punkt 1 har utvecklats ska förekomsten av metalltillsatsen metylcyclopentadienyl-mangantrikarbonyl (MMT) i bränsle begränsas till 6 mg Mn per liter från och med den 1 januari 2011. Gränsvärdet ska vara 2 mg Mn per liter från och med den 1 januari 2014.

**▼B**

3. Det gränsvärde för MMT-halten i bränsle som anges i punkt 2 ska ses över på grundval av resultaten från den bedömning som ska göras med användning av den testmetod som avses i punkt 1. Det får sänkas till noll om detta är motiverat enligt riskbedömningen. Gränsvärdet får inte höjas om detta inte är motiverat enligt riskbedömningen. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11.4.
  4. Medlemsstaterna ska se till att en märkning med uppgifter om innehållet av metalltillsatser i bränsle visas på alla ställen där ett bränsle med metalltillsatser tillhandahålls konsumenter.
  5. Märkningen ska innehålla följande text: 'Innehåller metalltillsatser'.
  6. Märkningen ska fästas väl synlig på det ställe där bränsletypen anges. Märkningen ska ha en storlek och ett typsnitt som gör den väl synlig och lätt att läsa."
9. Artikel 9 ska ersättas med följande:

*"Artikel 9*

**Rapportering**

1. Kommissionen ska, senast den 31 december 2012 och därefter vart tredje år, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet, vid behov tillsammans med ett förslag om ändringar av detta direktiv. Rapporten ska särskilt behandla följande:
  - a) Användningen och utvecklingen av fordonsteknik, särskilt möjligheten att öka den högsta tillåtna andelen biodrivmedel i bensin och diesel och behovet att se över det datum som anges i artikel 3.3.
  - b) Gemenskapens politik för koldioxidutsläpp från vägtransportfordon.
  - c) Möjligheten att tillämpa kraven i bilaga II, särskilt gränsvärdet för polycykliska aromatiska kolväten, på mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport (inklusive fartyg på inre vattenvägar), jord- och skogsbruksmaskiner och fritidsbåtar.
  - d) Ökad användning av rengörande tillsatser i bränsle.
  - e) Användningen av andra metalltillsatser än MMT i bränsle.

**▼B**

- f) Den totala volym komponenter som används i bensin och diesel med beaktande av gemenskapens miljölagstiftning, inklusive målen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (\*) och dess dotterdirektiv.
- g) De konsekvenser som minskningsmålet för växthusgasutsläpp i artikel 7a.2 får för systemet för handel med utsläppsrätter.
- h) Det eventuella behovet att anpassa artiklarna 2.6, 2.7 och 7a.2 b för att bedöma tänkbara bidrag till uppnåendet av minskningsmålet för växthusgasutsläpp på upp till 10 % fram till 2020. Dessa överväganden ska baseras dels på möjligheterna att minska växthusgasutsläppen under hela livscykeln från bränslen och energi inom gemenskapen, med särskild hänsyn till utvecklingen i fråga om miljösäker användning av teknik för avskiljning och lagring av koldioxid och eldrivna vägfordon, dels på kostnadseffektiviteten hos metoderna för utsläppsminskning enligt artikel 7a.2 b.
- i) Möjligheten att införa ytterligare åtgärder för leverantörer, så att de kan minska växthusgasutsläppen per energienhet under hela livscykeln med 2 % jämfört med den lägsta standard för bränsle som avses i artikel 7a.5 b, genom att använda tillgodohavanden som förvärvats via Kyotoprotokollets mekanism för ren utveckling i enlighet med de villkor som fastställs i direktiv 2003/87/EG, för att bedöma ytterligare tänkbara bidrag till uppnåendet av minskningsmålet för växthusgasutsläpp på upp till 10 % fram till 2020 i enlighet med artikel 7a.2 c i detta direktiv.
- j) En uppdaterad analys av kostnaden och nyttan och av konsekvenserna av att det högsta tillåtna ångtrycket för bensin under sommarperioden minskas till under 60 kPa.

2. Senast 2014 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om uppnåendet av 2020 års mål för växthusgasutsläpp enligt artikel 7a, varvid hänsyn ska tas till behovet av konsekvens mellan detta mål och målet om andelen förnybar energi på transportområdet enligt artikel 3.3 i direktiv 2009/28/EG, mot bakgrund av de rapporter som avses i artikel 23.8 och 23.9 i det direktivet.

Vid behov ska kommissionen till sin rapport foga ett förslag om ändring av målet.

(\*) EGT L 327, 22.12.2000, s. 1.”

**▼B**

10. Artikel 10.1 ska ersättas med följande:

”1. Om de tillåtna analytiska metoder som avses i bilaga I eller II måste anpassas till tekniska framsteg får ändringar som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11.4. Bilaga III får också anpassas till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11.4.”

11. Artikel 11 ska ersättas med följande:

*”Artikel 11*

**Kommittéförfarande**

1. Med undantag för de fall som avses i punkt 2 ska kommissionen biträdas av kommittén för bränslekvalitet.

2. För frågor som rör hållbarhet för biodrivmedel enligt artiklarna 7b, 7c och 7d ska kommissionen biträdas av den kommitté för hållbarhet för biodrivmedel och flytande biobränslen som avses i artikel 25.2 i direktiv 2009/28/EG.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.”

12. Artikel 14 ska utgå.

13. Bilagorna I, II, III och IV ska ersättas med den text som återges i bilagan till det här direktivet.

**▼M1****▼B**

*Artikel 3*

**Upphävande**

Direktiv 93/12/EEG ska upphöra att gälla.

*Artikel 4*

**Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 2010.

**▼B**

De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 5***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 6***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.





## BILAGA

## ”BILAGA I

MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA  
FÖR FORDON MED STYRD TÄNDNINGTyp: **Bensin**

Parameter <sup>(1)</sup>	Enhet	Gränsvärden <sup>(2)</sup>	
		Minsta	Högsta
Forskningsoktantal		95 <sup>(3)</sup>	—
Motoroktantal		85	—
Ångtryck, sommartid <sup>(4)</sup>	kPa	—	60,0 <sup>(5)</sup>
Destillering:			
— avdunstning vid 100 °C	% v/v	46,0	—
— avdunstning vid 150 °C	% v/v	75,0	—
Kolväteanalys			
— olefiner	% v/v	—	18,0
— aromatiska föreningar	% v/v	—	35,0
— bensen	% v/v	—	1,0
Syrehalt	% m/m		3,7
Oxygenater			
— Metanol	% v/v		3,0
— Etanol (stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt)	% v/v		10,0
— Isopropylalkohol	% v/v	—	12,0
— Tertiär-butylalkohol	% v/v	—	15,0
— Isobutylalkohol	% v/v	—	15,0
— Etrar som innehåller fem eller flera kolatomer per molekyl	% v/v	—	22,0
— Andra oxygenater <sup>(6)</sup>	% v/v	—	15,0
Svavelhalt	mg/kg	—	10,0
Blyhalt	g/l	—	0,005

<sup>(1)</sup> Testmetoderna ska vara de som specificeras i EN 228:2004. Medlemsstaterna får anta de analytiska metoder som specificeras i EN 228:2004 som ersättningsstandard om det kan visas att dessa är minst lika tillförlitliga och exakta som den analysmetod de ersätter.

<sup>(2)</sup> De värden som anges i specifikationen är verkliga värden. Vid fastställandet av gränsvärden har villkoren i EN ISO 4259:2006 ”Petroleum products – Determination and application of precision data in relation to methods of test” tillämpats, och vid fastställandet av ett minimivärde har en minsta skillnad på 2R över noll beaktats (R = reproducerbarhet). Resultatet från enskilda mätningar ska tolkas på grundval av de kriterier som anges i EN ISO 4259:2006.

<sup>(3)</sup> Medlemsstaterna får besluta att fortsätta att tillåta utsläppande på marknaden av vanlig blyfri bensin med ett lägsta motoroktantal (MON) på 81 och ett lägsta forskningsoktantal (RON) på 91.

<sup>(4)</sup> Sommarperioden ska börja senast den 1 maj och sluta tidigast den 30 september. För medlemsstater med låga sommartemperaturer ska sommarperioden börja senast den 1 juni och sluta tidigast den 31 augusti.

<sup>(5)</sup> För medlemsstater med låga sommartemperaturer som omfattas av ett undantag enligt artikel 3.4 och 3.5 ska det maximala ångtrycket vara högst 70 kPa. För medlemsstater som i enlighet med artikel 3.4 och 3.5 omfattas av ett undantag för bensin som innehåller etanol ska det maximala ångtrycket vara 60 kPa, plus undantaget för ångtryck enligt bilaga III.

<sup>(6)</sup> Andra primära alkoholer och etrar med en slutlig kokpunkt som högst motsvarar den som anges i EN 228:2004.



## BILAGA II

**MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA  
FÖR FORDON MED FÖRBRÄNNINGSMOTORER MED  
KOMPRESIONSTÄNDNING**

Typ: Diesel

Parameter <sup>(1)</sup>	Enhet	Gränsvärden <sup>(2)</sup>	
		Minsta	Högsta
Cetantal		51,0	—
Densitet vid 15 °C	kg/m <sup>(3)</sup>	—	845,0
Destillering:			
— temp. vid 95 % v/v:	°C	—	360,0
Polycykliska aromatiska kolväten	% m/m	—	8,0
Svavelhalt	mg/kg	—	10,0
Fame-halt – EN 14078	% v/v	—	7,0 <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Testmetoderna ska vara de som specificeras i EN 590:2004. Medlemsstaterna får anta de analytiska metoder som specificeras i EN 590:2004 som ersättningsstandard om det kan visas att dessa är minst lika tillförlitliga och exakta som den analysmetod de ersätter.

<sup>(2)</sup> De värden som anges i specifikationen är verkliga värden. Vid fastställandet av gränsvärden har villkoren i EN ISO 4259:2006 "Petroleum products – Determination and application of precision data in relation to methods of test" tillämpats, och vid fastställandet av ett minimivärde har en minsta skillnad på 2R över noll beaktats (R = reproducerbarhet). Resultatet från enskilda mätningar ska tolkas på grundval av de kriterier som anges i EN ISO 4259:2006.

<sup>(3)</sup> Fame ska överensstämma med EN 14214.

**▼B***BILAGA III***UNDANTAG FÖR ÅNGTRYCK FÖR BENSIN MED BIOETANOL**

Bioetanolhalt (%v/v)	Undantag för ångtryck (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

Det tillåtna undantaget för ångtryck för ett etanolinnehåll som ligger mellan de uppräknade värdena ska fastställas genom linjär interpolering mellan de värden för etanolhalt som ligger ovanför och under det mellanliggande värdet.



## BILAGA IV

**BESTÄMMELSER FÖR BERÄKNING AV VÄXTHUSGASPÅVERKAN  
FRÅN BIODRIVMEDEL UNDER HELA LIVSCYKELN**
**A. Typiska värden och normalvärden för biodrivmedel när de produceras utan några nettoutsläpp av koldioxidekvivalenter till följd av förändrad markanvändning**

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för minskningen av växthusgasutsläpp	Normalvärde för minskningen av växthusgasutsläpp
Etanol av sockerbeter	61 %	52 %
Etanol av vete (processbränsle inte specificerat)	32 %	16 %
Etanol av vete (brunkol som processbränsle i kraftvärmeverk)	32 %	16 %
Etanol av vete (naturgas som processbränsle i konventionell panna)	45 %	34 %
Etanol av vete (naturgas som processbränsle i kraftvärmeverk)	53 %	47 %
Etanol av vete (halm som processbränsle i kraftvärmeverk)	69 %	69 %
Etanol av majs, producerad inom gemenskapen (naturgas som processbränsle i kraftvärmeverk)	56 %	49 %
Etanol av sockerrör	71 %	71 %
ETBE (etyltertiärbutyleter), andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för etanol som används	
TAEE (tert-amyletyleter), andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för etanol som används	
Biodiesel av raps	45 %	38 %
Biodiesel av solros	58 %	51 %
Biodiesel av sojaböner	40 %	31 %
Biodiesel av palmolja (processen inte specificerad)	36 %	19 %
Biodiesel av palmolja (processen i oljefabriken sker med omhändertagande av metan)	62 %	56 %
Biodiesel av vegetabilisk eller animalisk (*) avfallsolja	88 %	83 %
Vätebehandlad vegetabilisk olja av raps	51 %	47 %
Vätebehandlad vegetabilisk olja av solros	65 %	62 %
Vätebehandlad vegetabilisk olja av palmolja (processen inte specificerad)	40 %	26 %
Vätebehandlad vegetabilisk olja av palmolja (processen i oljefabriken sker med omhändertagande av metan)	68 %	65 %
Ren vegetabilisk olja av raps	58 %	57 %
Biogas av organiskt kommunalt avfall, i form av komprimerad naturgas	80 %	73 %
Biogas från flytande gödsel, i form av komprimerad naturgas	84 %	81 %
Biogas från fast gödsel, i form av komprimerad naturgas	86 %	82 %

(\*) Inkluderar inte animalisk olja som produceras från animaliska biprodukter som klassificeras som kategori 3-material i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1774/2002 av den 3 oktober 2002 om hälsobestämmelser för animaliska biprodukter som inte är avsedda att användas som livsmedel<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> EGT L 273, 10.10.2002, s. 1.

▼ **B****B. Uppskattade typiska värden respektive normalvärden för framtida biodrivmedel som inte, eller bara i försumbar omfattning, fanns på marknaden i januari 2008, när de produceras utan några nettoutsläpp av koldioxidekvivalenter till följd av förändrad markanvändning**

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för minskningen av växthusgasutsläpp	Normalvärde för minskningen av växthusgasutsläpp
Etanol av vetehalm	87 %	85 %
Etanol av virkesavfall	80 %	74 %
Etanol av odlad skog	76 %	70 %
Fischer–Tropsch-diesel av virkesavfall	95 %	95 %
Fischer–Tropsch-diesel av odlad skog	93 %	93 %
DME (dimetyleter) av virkesavfall	95 %	95 %
DME av odlad skog	92 %	92 %
Metanol av virkesavfall	94 %	94 %
Metanol av odlad skog	91 %	91 %
MTBE (metyltertiärbutyleter), andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för metanol som används	

**C. Metod**

1. Växthusgasutsläppen från produktion och användning av biodrivmedel beräknas enligt följande:

$$E = e_{ec} + e_l + e_p + e_{td} + e_u - e_{sca} - e_{ccs} - e_{ccr} - e_{ee}$$

där

$E$  = totala utsläpp från användningen av bränslet,

$e_{ec}$  = utsläpp från utvinning eller odling av råvaror,

$e_l$  = på år fördelade utsläpp från förändringar av kollagret till följd av förändrad markanvändning,

$e_p$  = utsläpp från bearbetning,

$e_{td}$  = utsläpp från transport och distribution,

$e_u$  = utsläpp från bränsle som används,

$e_{sca}$  = utsläppsminskningar genom beständig inlagring av kol i marken genom förbättrade jordbruksmetoder,

$e_{ccs}$  = utsläppsminskningar genom avskiljning av koldioxid och geologisk lagring,

$e_{ccr}$  = utsläppsminskningar genom avskiljning och ersättning av koldioxid, och

$e_{ee}$  = utsläppsminskningar genom överskottsel vid kraftvärmeproduktion.

Utsläpp från tillverkning av maskiner och utrustning ska inte räknas med.

**▼B**

2. Växthusgasutsläpp från bränslen,  $E$ , ska uttryckas som gram koldioxidekvivalenter per MJ bränsle,  $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$ .
3. Med undantag från punkt 2 får värden som beräknas i form av  $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$  anpassas för att ta hänsyn till skillnader mellan bränslen när det gäller mängden nyttigt arbete, uttryckt som  $\text{km}/\text{MJ}$ . Sådana anpassningar får bara göras om man kan visa att det finns skillnader i mängden nyttigt arbete som utförts.
4. De minskade växthusgasutsläppen till följd av användningen av biodrivmedel beräknas enligt följande:

$$UTSLÄPPSMINSKNING = (E_F - E_B)/E_F$$

där

$E_B$  = totala utsläpp från biodrivmedlet,

$E_F$  = totala utsläpp från den fossila motsvarigheten.

5. De växthusgaser som omfattas av punkt 1 är  $\text{CO}_2$ ,  $\text{N}_2\text{O}$  och  $\text{CH}_4$ . Vid beräkningen av koldioxidekvivalenter ska följande värden användas för dessa gaser:

$\text{CO}_2$ : 1

$\text{N}_2\text{O}$ : 296

$\text{CH}_4$ : 23

6. Utsläpp från extraktion eller odling av råvaror,  $e_{\text{ec}}$ , ska omfatta utsläpp från själva extraktions- eller odlingsprocessen, från insamlingen av råvaror, från avfall och utlakning, och från produktionen av kemikalier eller produkter som används vid uttag eller odling. Avskiljning av koldioxid vid odlingen av råvaror ska inte räknas med. Certifierade minskningar av växthusgasutsläppen från fackling vid oljeproduktionsanläggningar överallt i världen ska dras av. Då man uppskattar utsläppen från odling är det tillåtet att, i stället för faktiska värden, utgå från medelvärden från geografiska områden som är mindre än de som används vid beräkningen av normalvärden.
7. De årliga utsläppen från kollagerförändringar till följd av ändrad markanvändning,  $e_l$ , beräknas genom att de totala utsläppen fördelas jämnt över 20 år. Följande formel ska användas:

$$e_l = (CS_R - CS_A) \times 3,664 \times 1/20 \times 1/P - e_B^{(1)},$$

där

$e_l$  = årligt växthusgasutsläpp från kollagerförändringar till följd av ändrad markanvändning (uttryckt som massan koldioxidekvivalenter per enhet biobränsleenergi),

<sup>(1)</sup> Den kvot som erhålls när molekylvikten för  $\text{CO}_2$  (44,010 g/mol) divideras med molekylvikten för kol (12,011 g/mol) är lika med 3,664.

**▼B**

$CS_R$  = kollager per ytenhet för referensmarkanvändningen (uttryckt som massan kol per ytenhet, inbegripet både mark och vegetation). Referensmarkanvändningen är den användning som marken hade antingen i januari 2008 eller 20 år innan råvaran erhöles, beroende på vilket som inträffar senare,

$CS_A$  = kollager per ytenhet för den faktiska markanvändningen (uttryckt som massan kol per ytenhet, inbegripet både mark och vegetation); om kollagret ackumuleras under mer än ett år ska det värde som tilldelas  $CS_A$  vara det beräknade lagret per ytenhet efter tjugo år eller när grödan når mognad, beroende på vilket som inträffar först,

$P$  = grödans produktivitet (uttryckt som mängden energi från biodrivmedel per ytenhet per år), och

$e_B$  = bonus på 29 gCO<sub>2eq</sub>/MJ biodrivmedel, om biomassa erhålls från återställd skadad mark under de förutsättningar som anges i punkt 8.

8. Bonusen på 29 gCO<sub>2eq</sub>/MJ ska beviljas om det kan styrkas att marken

a) i januari 2008 inte användes för jordbruk eller annan verksamhet, och

b) faller inom någon av följande kategorier:

i) Allvarligt skadad mark, inbegripet mark som tidigare användes för jordbruk.

ii) Kraftigt förorenad mark.

Bonusen på 29 gCO<sub>2eq</sub>/MJ ska vara tillämplig upp till 10 år från och med dagen för omställning av marken till jordbruk, om en regelbunden ökning av kollagret och en betydande minskning av erosionen för mark enligt led i garanteras och markföroreningen för mark enligt led ii minskas.

9. Kategorierna i 8 b definieras enligt följande:

a) *allvarligt skadad mark*: mark som under en längre tid antingen har försälsats i betydande omfattning eller vars halt av organiska ämnen varit särskilt låg och som drabbats av kraftig erosion.

b) *kraftigt förorenad mark*: mark som är olämplig för livsmedels- eller foderproduktion på grund av markförorening.

Sådan mark ska inbegripa mark som varit föremål för ett kommissionsbeslut i enlighet med artikel 7c.3 fjärde stycket.

10. Den vägledning som antagits i enlighet med punkt 10 i del C i bilaga V till direktiv 2009/28/EG ska tjäna som grund för beräkningen av kollager på land vid tillämpningen av det här direktivet.

**▼B**

11. Utsläpp från bearbetning,  $e_p$ , ska omfatta utsläpp från själva bearbetningen, från avfall och läckage, och från produktionen av kemikalier och produkter som används vid bearbetningen.

När man ska redovisa användningen av sådan el som inte producerats i bränsleproduktionsanläggningen ska växthusgasutsläppen vid produktion och distribution av denna el antas motsvara de genomsnittliga utsläppen vid produktion och distribution av el i en angiven region. Med undantag från denna bestämmelse får producenter använda sig av ett genomsnittsvärde för en enskild anläggning för elproduktion när det gäller el som producerats av den anläggningen, förutsatt att den inte är ansluten till elnätet.

12. Utsläpp från transporter och distribution,  $e_{td}$ , ska omfatta utsläpp från transport och lagring av råvaror och halvfabrikat och från lagring och distribution av färdigt material. Utsläpp från transporter och distribution som ska beaktas enligt punkt 6 ska inte omfattas av den här punkten.
13. Utsläpp från bränsle som används,  $e_u$ , ska antas vara noll för biodrivmedel.
14. Minskade utsläpp genom avskiljning av koldioxid och geologisk lagring,  $e_{ccs}$ , som inte redan har redovisats i  $e_p$  ska begränsas till utsläpp som undviks genom avskiljning och upptag av CO<sub>2</sub> med direkt koppling till extraktion, transport, bearbetning och distribution av bränsle.
15. Minskade utsläpp genom avskiljning och ersättning av koldioxid,  $e_{ccr}$ , ska begränsas till utsläpp som undviks genom avskiljning av CO<sub>2</sub> vars kol kommer från biomassa och som ersätter CO<sub>2</sub> av fossilt ursprung som används i kommersiella produkter och tjänster.
16. Minskade utsläpp genom överskottsel vid kraftvärmeproduktion,  $e_{ee}$ , ska beaktas i förhållande till överskottsel som producerats i bränsleproduktionssystem med kraftvärme, utom då det bränsle som används för kraftvärmeproduktionen är en produkt som erhålles tillsammans med drivmedlet i samma process (samprodukt) och som inte består av skörderester från jordbruket. Vid redovisningen av denna överskottsel ska kraftvärmeenheten antas vara så stor som krävs för att precis fylla minimibehovet av värme för bränsleproduktionen. De minskade växthusgasutsläpp som är kopplade till denna överskottsel ska antas motsvara mängden växthusgas som skulle släppas ut om en lika stor mängd el producerades i ett kraftverk där samma bränsle användes som i kraftvärmeenheten.
17. Om en bränsleproduktionsprocess både producerar det bränsle för vilket utsläpp beräknas och en eller flera andra produkter (samprodukter), ska växthusgasutsläppen fördelas mellan bränslet (eller dess mellanprodukt) och samprodukterna i förhållande till deras energiinnehåll (fastställt som det lägre värmevärdet när det gäller produkter andra samprodukter än el).



## ▼B

18. Vid beräkningen i punkt 17 ska de utsläpp som fördelas bestå av  $e_{ec} + e_l$  + de fraktioner av  $e_p$ ,  $e_{td}$  och  $e_{ee}$  som äger rum till och med det processteg där en samprodukt bildas. Om samprodukter redan har fått en sådan "tilldelning" i samband med ett tidigare processteg i livscykeln, ska i detta syfte fraktionen av de utsläpp som kopplas till det senaste processteget i produktionen av det mellanliggande bränslet användas i stället för de totala utsläppen vid beräkning av utsläpp från drivmedelsproduktionen.

Alla samprodukter, inbegripet el som inte omfattas av punkt 16, tas med i denna beräkning, utom skörderester som halm, bagass, skal, majscolvar och nötskal. Samprodukter med negativt energiinnehåll ska anses ha energiinnehållet noll då man gör beräkningen.

Avfall och skörderester som halm, bagass, skal, majscolvar och nötskal, liksom bearbetningsrester, inklusive råglycerin (glycerin som inte är raffinerat), ska anses ha värdet noll när det gäller växthusgasutsläppen över en livscykel, fram till dess att dessa material samlas in.

När det gäller bränslen som produceras i raffinaderier ska analysenheten för beräkningen i punkt 17 utgöras av raffinaderiet.

19. Vid beräkningen i punkt 4 ska den fossila motsvarigheten  $E_F$  vara de senast tillgängliga faktiska genomsnittsutsläppen från den fossila delen av bensin och diesel som förbrukats i gemenskapen enligt rapporteringen i enlighet med detta direktiv. Om sådana uppgifter saknas ska värdet 83,8 gCO<sub>2eq</sub>/MJ användas.

#### D. Disaggregerade normalvärden för biodrivmedel

Disaggregerade normalvärden för odling: "e<sub>ec</sub>" enligt definitionen i del C i denna bilaga

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)	Normalvärde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)
Etanol av sockerbeter	12	12
Etanol av vete	23	23
Etanol av majs, producerad inom gemenskapen	20	20
Etanol av sockerrör	14	14
ETBE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för etanol som används	
TAAE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för etanol som används	
Biodiesel av raps	29	29
Biodiesel av solros	18	18
Biodiesel av sojabönor	19	19
Biodiesel av palmolja	14	14
Biodiesel av vegetabilisk eller animalisk (*) avfallsolja	0	0
Vätebehandlad vegetabilisk olja av raps	30	30
Vätebehandlad vegetabilisk olja av solros	18	18
Vätebehandlad vegetabilisk olja av palmolja	15	15
Ren vegetabilisk olja av raps	30	30
Biogas av organiskt kommunalt avfall, i form av komprimerad naturgas	0	0
Biogas från flytande gödsel, i form av komprimerad naturgas	0	0
Biogas från fast gödsel, i form av komprimerad naturgas	0	0

(\*) Inkluderar inte animalisk olja som produceras från animaliska biprodukter som klassificeras som kategori 3-material i enlighet med förordning (EG) nr 1774/2002.

## ▼B

Disaggregerade normalvärden för bearbetning (inbegripet över-skottsel): "e<sub>p</sub> – e<sub>ee</sub>" enligt definitionen i del C i denna bilaga

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)	Normalvärde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)
Etanol av sockerbetor	19	26
Etanol av vete (processbränsle inte specificerat)	32	45
Etanol av vete (brunkol som processbränsle i kraftvärmeverk)	32	45
Etanol av vete (naturgas som processbränsle i konventionell panna)	21	30
Etanol av vete (naturgas som processbränsle i kraftvärmeverk)	14	19
Etanol av vete (halm som processbränsle i kraftvärmeverk)	1	1
Etanol av majs, producerad inom gemenskapen (naturgas som processbränsle i kraftvärmeverk)	15	21
Etanol av sockerrör	1	1
ETBE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för etanol som används	
TAAE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för etanol som används	
Biodiesel av raps	16	22
Biodiesel av solros	16	22
Biodiesel av sojaböner	18	26
Biodiesel av palmolja (processen inte specificerad)	35	49
Biodiesel av palmolja (processen i oljefabriken sker med omhändertagande av metan)	13	18
Biodiesel av vegetabilisk eller animalisk avfallsolja	9	13
Vätebehandlad vegetabilisk olja av raps	10	13
Vätebehandlad vegetabilisk olja av solros	10	13
Vätebehandlad vegetabilisk olja av palmolja (processen inte specificerad)	30	42
Vätebehandlad vegetabilisk olja av palmolja (processen i oljefabriken sker med omhändertagande av metan)	7	9
Ren vegetabilisk olja från raps	4	5
Biogas av organiskt kommunalt avfall, i form av komprimerad naturgas	14	20
Biogas från flytande gödsel, i form av komprimerad naturgas	8	11
Biogas från fast gödsel, i form av komprimerad naturgas	8	11

## ▼B

Disaggregerade normalvärden för transport och distribution:  
 ”e<sub>td</sub>” enligt definitionen i del C i denna bilaga

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)	Normalvärde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)
Etanol av sockerbetor	2	2
Etanol av vete	2	2
Etanol av majs, producerad inom gemenskapen	2	2
Etanol av sockerrör	9	9
ETBE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för etanol som används	
TAAE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för etanol som används	
Biodiesel av raps	1	1
Biodiesel av solros	1	1
Biodiesel av sojabönor	13	13
Biodiesel av palmolja	5	5
Biodiesel av vegetabilisk eller animalisk avfallsolja	1	1
Vätebehandlad vegetabilisk olja av raps	1	1
Vätebehandlad vegetabilisk olja av solros	1	1
Vätebehandlad vegetabilisk olja av palmolja	5	5
Ren vegetabilisk olja av raps	1	1
Biogas av organiskt kommunalt avfall, i form av komprimerad naturgas	3	3
Biogas från flytande gödsel, i form av komprimerad naturgas	5	5
Biogas från fast gödsel, i form av komprimerad naturgas	4	4

Totalt för odling, bearbetning, transport och distribution

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)	Normalvärde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)
Etanol av sockerbetor	33	40
Etanol av vete (processbränsle inte specificerat)	57	70
Etanol av vete (brunkol som processbränsle i kraftvärmeverk)	57	70
Etanol av vete (naturgas som processbränsle i konventionell panna)	46	55

▼ **B**

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)	Normalvärde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)
Etanol av vete (naturgas som processbränsle i kraftvärmeverk)	39	44
Etanol av vete (halm som processbränsle i kraftvärmeverk)	26	26
Etanol av majs, producerad inom gemenskapen (naturgas som processbränsle i kraftvärmeverk)	37	43
Etanol av sockerrör	24	24
ETBE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som i produktionskedja för etanol som används	
TAAE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som i produktionskedja för etanol som används	
Biodiesel av raps	46	52
Biodiesel av solros	35	41
Biodiesel av sojabönor	50	58
Biodiesel av palmolja (processen inte specificerad)	54	68
Biodiesel av palmolja (processen i oljefabriken sker med omhändertagande av metan)	32	37
Biodiesel av vegetabilisk eller animalisk avfallsolja	10	14
Vätebehandlad vegetabilisk olja av raps	41	44
Vätebehandlad vegetabilisk olja av solros	29	32
Vätebehandlad vegetabilisk olja av palmolja (processen inte specificerad)	50	62
Vätebehandlad vegetabilisk olja av palmolja (processen i oljefabriken sker med omhändertagande av metan)	27	29
Ren vegetabilisk olja av raps	35	36
Biogas av organiskt kommunalt avfall, i form av komprimerad naturgas	17	23
Biogas från flytande gödsel, i form av komprimerad naturgas	13	16
Biogas från fast gödsel, i form av komprimerad naturgas	12	15

## ▼B

## E. Uppskattade disaggregerade normalvärden för framtida biodrivmedel som inte, eller bara i försumbar omfattning, fanns på marknaden i januari 2008

Disaggregerade värden för odling: "e<sub>ec</sub>" enligt definitionen i del C i denna bilaga

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)	Normalvärde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)
Etanol av vetehalm	3	3
Etanol av virkesavfall	1	1
Etanol av odlad skog	6	6
Fischer-Tropsch-diesel av virkesavfall	1	1
Fischer-Tropsch-diesel av odlad skog	4	4
DME av virkesavfall	1	1
DME av odlad skog	5	5
Metanol av virkesavfall	1	1
Metanol av odlad skog	5	5
MTBE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för metanol som används	

Disaggregerade värden för bearbetning (inbegripet överskottsel): "e<sub>p</sub> - e<sub>ec</sub>" enligt definitionen i del C i denna bilaga

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)	Normalvärde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)
Etanol av vetehalm	5	7
Etanol av träråvara	12	17
Fischer-Tropsch-diesel av träråvara	0	0
DME av träråvara	0	0
Metanol av träråvara	0	0
MTBE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för metanol som används	

Disaggregerade värden för transport och distribution: "e<sub>td</sub>" enligt definitionen i del C i denna bilaga

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)	Normalvärde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2eq</sub> /MJ)
Etanol av vetehalm	2	2
Etanol av virkesavfall	4	4
Etanol av odlad skog	2	2
Fischer-Tropsch-diesel av virkesavfall	3	3
Fischer-Tropsch-diesel av odlad skog	2	2
DME av virkesavfall	4	4
DME av odlad skog	2	2
Metanol av virkesavfall	4	4
Metanol av odlad skog	2	2
MTBE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för metanol som används	

**▼B**

## Totalt för odling, bearbetning, transport och distribution

Produktionskedja för biodrivmedel	Typiskt värde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2</sub> eq/MJ)	Normalvärde för växthusgasutsläppen (gCO <sub>2</sub> eq/MJ)
Etanol av vete/halm	11	13
Etanol av virkesavfall	17	22
Etanol av odlad skog	20	25
Fischer–Tropsch-diesel av virkesavfall	4	4
Fischer–Tropsch-diesel av odlad skog	6	6
DME av virkesavfall	5	5
DME av odlad skog	7	7
Metanol av virkesavfall	5	5
Metanol av odlad skog	7	7
MTBE, andel från förnybara energikällor	Lika stor som andelen i den produktionskedja för metanol som används”	