

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 37/2002

fastlagt af Rådet den 15. april 2002

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/.../EF om ændring af direktiv 98/70/EF af ... om kvaliteten af benzin og dieselolie

(2002/C 145 E/04)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF ⁽⁴⁾ fastsætter miljøspecifikationer for brændstoffer.

(2) I traktatens artikel 95 er det fastsat, at forslag fra Kommissionen inden for bl.a. sundhed og miljøbeskyttelse, der vedrører det fælles markeds oprettelse og funktion, skal bygge på et højt miljøbeskyttelsesniveau, og at Europa-Parlamentet og Rådet også bestræber sig på at nå dette mål.

(3) Der skal foretages en revision af direktiv 98/70/EF for at opfylde kravene i Fællesskabets luftkvalitetsstandarder og dermed forbundne målsætninger og for at supplere de obligatoriske specifikationer, der allerede er fastsat i direktivets bilag III og IV.

⁽¹⁾ EFT C 213 E af 31.7.2001, s. 255.

⁽²⁾ EFT C 36 af 8.2.2002, s. 115.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 29.11.2001 (endnu ikke offentliggjort i EFT), Rådets fælles holdning af 15. april 2002 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i EFT).

⁽⁴⁾ EFT L 350 af 28.12.1998, s. 58. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2000/71/EF (EFT L 287 af 14.11.2000, s. 46).

(4) En reduktion af svovlindholdet i benzin og dieselolie kan bidrage til at nå disse mål.

(5) Det er klart dokumenteret, at svovl i benzin og dieselolie svækker effektiviteten af katalysator-teknologien til efterbehandling af udstødningsgassen fra vejgående motorkøretøjer og i stigende grad fra mobile ikke-vejgående maskiner.

(6) For vejgående motorkøretøjer anvendes i stadig højere grad katalysatorer som middel til at opfylde emissionsgrænserne i Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer ⁽⁵⁾ og Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof ⁽⁶⁾. En reduktion af svovlindholdet i benzin og dieselolie kan derfor forventes at få større virkninger på udstødningsgassen end ændringer af de andre brændstofparametre.

(7) Indførelsen af brændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg vil gøre det muligt at opnå de forbedringer af brændstofeffektiviteten, som de nye teknologier for motorkøretøjer giver mulighed for, og bør undersøges i forbindelse med mobile ikke-vejgående maskiner og føre til en væsentlig mindskelse af emissionen af konventionelle luftforurenende stoffer fra bestående køretøjer. Fordelene vil opveje den øgede emission af CO₂, som fremstilling af benzin og diesel med lavere svovlindhold medfører.

(8) Der bør derfor træffes foranstaltninger til, at der indføres og sikres adgang til brændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg. Fiskale foranstaltninger har vist sig at være et effektivt middel til at fremme en hurtig indførelse af brændstoffer af bedre kvalitet i overensstemmelse med de enkelte medlemsstats behov og prioriteringer og forkorte overgangsperioden med to forskellige kvaliteter på markedet.

⁽⁵⁾ EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/100/EF (EFT L 16 af 18.1.2002, s. 32).

⁽⁶⁾ EFT L 36 af 9.2.1988, s. 33. Senest ændret ved Kommissionen direktiv 2001/27/EF (EFT L 107 af 18.4.2001, s. 10).

- (9) Som følge af den brede adgang til brændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg, vil bilfabrikanterne have mulighed for at gøre væsentlige yderligere fremskridt hen imod en forbedring af nye køretøjers brændstoeffektivitet. Når de nuværende miljøtilsagn tages op til revision sammen med bilfabrikanterne i 2003, vil det potentielle bidrag fra brændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg til opnåelsen af Fællesskabets mål på 120 g/km for de gennemsnitlige CO₂-emissioner for nye biler blive evalueret.
- (10) Der skal fra 1. januar 2005 være adgang til tilstrækkelige mængder benzin og dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg baseret på en passende geografisk fordeling, så der sikres fri bevægelighed for nye biler, der kræver disse brændstoffer. Samtidig skal det sikres, at reduktionen af CO₂-emissionerne fra nye biler mere end opvejer de yderligere emissioner, som fremstillingen af disse brændstoffer medfører.
- (11) Fristen for fuldstændig indtrængning på markedet for benzin og dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg bør fastsættes til 1. januar 2009, så brændstofindustrien får tilstrækkelig tid til at foretage de nødvendige investeringer til tilpasning af sine produktionsplaner. Med den fuldstændige indførelse af benzin og dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg fra 1. januar 2009 vil emissionen af konventionelle forureningsstoffer fra de bestående biler endvidere mindskes, hvilket vil føre til forbedring af luftkvaliteten, samtidig med at det sikres, at der ikke sker en samlet stigning af drivhusgasemissionerne. I den forbindelse vil det, for så vidt angår dieselolie, være nødvendigt at bekræfte denne dato senest den 31. december 2005.
- (12) For at beskytte menneskers sundhed og/eller miljøet i bestemte byområder eller i bestemte, økologisk eller miljømæssigt følsomme områder med særlige forureningsproblemer bør medlemsstaterne efter en procedure, der fastsættes i dette direktiv, kunne kræve, at brændstoffer kun må markedsføres, hvis de, for så vidt angår problematiske forurenende stoffer, opfylder strengere miljøspecifikationer end dem, der er fastsat i dette direktiv. Denne procedure er en undtagelse fra den informationsprocedure, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationsfundets tjenester⁽¹⁾.
- (13) Emissionerne fra motorer i mobile ikke-vejgående maskiner og landbrugs- og skovbrugstraktorer skal opfylde grænseværdierne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/68/EF af 16. december 1997 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner⁽²⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/25/EF af 22. maj 2000 om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til fremdrift af landbrugs- og skovbrugstraktorer og om ændring af Rådets direktiv 74/150/EØF⁽³⁾. Opfyldelsen af disse emissionsgrænseværdier vil i stigende grad afhænge af kvaliteten af de gasolier, der anvendes til disse motorer, hvorfor det er vigtigt, at der indføres en definition på disse brændstoffer i direktiv 98/70/EF.
- (14) Der bør indføres et ensartet system for overvågning af brændstofkvaliteten eller nationale systemer, der sikrer lige så pålidelige resultater, og systemer for indberetning, således at overholdelsen af de foreskrevne miljøspecifikationer for brændstofkvaliteten kan vurderes.
- (15) Der bør fastlægges en procedure for ajourføring af de målemetoder, der anvendes til at sikre, at de foreskrevne brændstofkvalitetsspecifikationer overholdes.
- (16) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 98/70/EF bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁽⁴⁾.
- (17) Bestemmelserne i direktiv 98/70/EF bør tages op til revision under hensyn til Fællesskabets nye lovgivning om luftkvalitet og de dermed forbundne miljømålsætninger, såsom behovet for at fremme alternative brændstoffer, herunder biobrændstoffer, og til udviklingen af nye forureningsbekæmpelsesteknologier og effekten af metaliske tilsætningsstoffer og andre relevante spørgsmål vedrørende deres effektivitet, og med henblik på i givet fald at bekræfte datoen for fuldstændig indførelse af dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg, så det sikres, at der ikke sker en samlet stigning af emissionen af drivhusgasser.
- (18) Der bør foretages en omfattende undersøgelse af alle alternative brændstoffer, herunder biobrændstoffer, og behovet for en specifik lovgivning herom bør drøftes.

⁽¹⁾ EFT L 204 af 21.7.1998, s. 37. Ændret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 af 5.8.1998, s. 18).

⁽²⁾ EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/63/EF (EFT L 227 af 23.8.2001, s. 41).

⁽³⁾ EFT L 173 af 12.7.2000, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

(19) Medlemsstaterne bør indføre bestemmelser om sanktioner og bøder for overtrædelser af direktiv 98/70/EF og sikre, at de gennemføres.

(20) Direktiv 98/70/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 98/70/EF ændres således:

1) Artikel 2 affattes således:

»Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »benzin«: ethvert flygtigt mineralolieprodukt, som henhører under KN-kode 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 og 2710 11 59 (*), og som er bestemt til brug som brændstof i forbrændingsmotorer med styret tænding til fremdrift af motorkøretøjer
- 2) »dieselolie«: gasolie, som henhører under KN-kode 2710 19 41 (*), og som anvendes til fremdrift af motorkøretøjer som omhandlet i direktiv 70/220/EØF og 88/77/EØF
- 3) »gasolier, som er bestemt til brug i mobile ikke-vejgående maskiner og i landbrugs- og skovbrugstraktorer«: ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, som henhører under KN-kode 2710 19 41 og 2710 19 45 (*), og som er bestemt til brug i de i direktiv 97/68/EF (**) og 2000/25/EF (***) omhandlede motorer
- 4) »regioner i Fællesskabets yderste periferi«: for Frankrig: de franske oversøiske departementer, for Portugal: Azorerne og Madeira og for Spanien: De Kanariske Øer.

For medlemsstater med arktiske eller strenge klimaforhold kan det maksimale destillationspunkt på 65 % ved 250 °C for dieselolie og gasolier erstattes med et maksimalt destillationspunkt på 10 % (vol/vol) ved 180 °C.

(*) KN-kodenumrene er numrene i den fælles toldtarif som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2031/2001 (EFT L 279 af 23.10.2001, s. 1).

(**) EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2001/63/EF (EFT L 227 af 23.8.2001, s. 41).

(***) EFT L 173 af 12.7.2000, s. 1.

2) I artikel 3, stk. 2, tilføjes følgende litra:

- »d) Uden at det berører litra c), træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at blyfri benzin med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg markedsføres på deres område efterhånden, dog senest den 1. januar 2005. Medlemsstaterne påser, at adgangen til denne blyfri benzin er passende fordelt geografisk, og at den i alle andre henseender er i overensstemmelse med specifikationerne i bilag III.

Medlemsstaterne kan dog for regionerne i Fællesskabets yderste periferi udarbejde specifikke bestemmelser om indførelsen af benzin med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg. Medlemsstater, der anvender denne bestemmelse, underretter Kommissionen herom.

- e) Medlemsstaterne påser, at blyfri benzin senest den 1. januar 2009 kun kan markedsføres på deres område, såfremt den er i overensstemmelse med miljøspecifikationerne i bilag III, med undtagelse af svovlindholdet, som maksimalt må være 10 mg/kg.«

3) I artikel 4:

a) tilføjes følgende litra i stk. 1:

- »d) Uden at dette berører litra c), træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg markedsføres på deres område efterhånden, dog senest den 1. januar 2005. Medlemsstaterne påser, at adgangen til denne dieselolie er passende fordelt geografisk, og at den i alle andre henseender er i overensstemmelse med specifikationerne i bilag IV.

Medlemsstaterne kan dog for regionerne i Fællesskabets yderste periferi udarbejde specifikke bestemmelser om indførelsen af dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg. Medlemsstater, der anvender denne bestemmelse, underretter Kommissionen herom.

- e) Medlemsstaterne påser, med forbehold af bestemmelserne i artikel 9, stk. 1, litra a), at dieselolie senest den 1. januar 2009 kun kan markedsføres på deres område, såfremt den er i overensstemmelse med miljøspecifikationerne i bilag IV, med undtagelse af svovlindholdet, som maksimalt må være 10 mg/kg.«

b) tilføjes følgende stykke:

»5. Medlemsstaterne påser, at gasolier, der er bestemt til brug i mobile ikke-vejpgående maskiner og landbrugs- og skovbrugstraktorer, og som markedsføres på deres område, indeholder under 2 000 mg/kg svovl. Senest den 1. januar 2008 må svovlindholdet i gasolier bestemt til brug i mobile ikke-vejpgående maskiner og landbrugs- og skovbrugstraktorer maksimalt være 1 000 mg/kg. Medlemsstaterne kan imidlertid kræve en lavere grænse eller det samme svovlindhold som det, der i dette direktiv er fastsat for dieselolie.«

4) I artikel 6:

a) affattes stk. 1 således:

»1. Uanset artikel 3, 4 og 5 og i overensstemmelse med traktatens artikel 95, stk. 10, kan en medlemsstat træffe foranstaltninger til at kræve, at brændstoffer, for så vidt angår hele bilparken eller en del af den, i bestemte områder kun må markedsføres på dens område, såfremt de er i overensstemmelse med strengere miljøspecifikationer end dem, der er fastsat i dette direktiv, med det formål at beskytte befolkningens sundhed i et bestemt byområde eller miljøet i et bestemt økologisk eller miljømæssigt følsomt område i denne medlemsstat, når luftforurening eller forurening af grundvandet er eller må formodes at blive et alvorligt og tilbagevendende problem for menneskers sundhed eller for miljøet.«

b) affattes stk. 3 således:

»3. Den berørte medlemsstat forelægger Kommissionen relevante miljøoplysninger om det pågældende område og de påtænkte foranstaltningers forventede virkning på miljøet.«

c) udgår stk. 7 og 8.

5) Artikel 8 affattes således:

»Artikel 8

Overvågning og rapportering

1. Medlemsstaterne overvåger på grundlag af analysemetoderne i europæisk standard EN 228:1999 og EN 590:1999, at kravene i artikel 3 og 4 for henholdsvis benzin og dieselolie overholdes.

2. Medlemsstaterne opretter et system til brændstofkvalitetsovervågning, som er i overensstemmelse med kravene

i den relevante europæiske standard. Medlemsstaterne kan anvende et andet system til brændstofkvalitetsovervågning, hvis det sikrer tilsvarende pålidelige resultater.

3. Medlemsstaterne forelægger senest den 30. juni hvert år en rapport med brændstofkvalitetsdata for det foregående kalenderår. Den første rapport forelægges senest den 30. juni 2002. Fra 1. januar 2004 skal rapporten udformes i overensstemmelse med modellen i den relevante europæiske standard. Derudover indberetter medlemsstaterne den samlede mængde benzin og dieselolie, der er markedsført på deres område, og den markedsførte mængde blyfri benzin og dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg. Medlemsstaterne aflægger endvidere hvert år rapport om adgangen på et passende geografisk grundlag til benzin og dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg, der markedsføres på deres område.

4. Kommissionen sikrer, at de oplysninger, der indgives i henhold til stk. 3, straks stilles til rådighed via passende kanaler. Kommissionen offentliggør hvert år og første gang senest den 31. december 2003 en rapport om den aktuelle brændstofkvalitet i de forskellige medlemsstater og om den geografiske dækning med brændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg med henblik på at give overblik over situationen med hensyn til brændstofkvalitet i de forskellige medlemsstater.«

6) Artikel 9 affattes således:

»Artikel 9

Revisionsprocedure

1. Kommissionen tager senest den 31. december 2005 brændstoffspekifikationer i bilag III og IV, bortset fra svovlindhold, op til revision og foreslår, hvis det er hensigtsmæssigt, ændringer hertil i overensstemmelse med de nuværende og kommende krav i fællesskabslovgivningen om emissioner fra køretøjer og luftkvalitet og de hermed forbundne mål. Kommissionen overvejer navnlig:

a) Nødvendigheden af at ændre tidsfristen for fuldstændig indførelse af dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg for at sikre, at der ikke sker en samlet stigning i drivhusgasemissionerne. I denne analyse tages der hensyn til udviklingen i raffineringsteknologien, de forventede forbedringer af køretøjernes brændstoføkonomi og den hastighed, hvormed ny brændstoffeffektiv teknologi indføres i bilparken.

b) Konsekvenserne af ny fællesskabslovgivning, der fastsætter luftkvalitetsnormer for stoffer som f.eks. polycykliske aromatiske kulbrinter.

c) Resultatet af den revision, der er omhandlet i artikel 10 i Rådets direktiv 1999/30/EF af 22. april 1999 om luftkvalitetsgrænseværdier for svovldioxid, kvælstofdioxid og kvælstofoxider, partikler og bly i luften (*).

d) Resultatet af revisionen af japanske (**), koreanske (***) og europæiske (****) bilfabrikanter forskellige forpligtelser til at nedbringe brændstofforbruget og kuldioxid-emissionerne for nye personbiler på baggrund af de ændringer af brændstofkvaliteten, der indføres med dette direktiv, og fremskridt mod Fællesskabets mål på 120 g/km for de gennemsnitlige CO₂-emissioner fra biler.

e) Resultatet af revisionen i medfør af artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/96/EF af 13. december 1999 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof, og om ændring af Rådets direktiv 88/77/EØF (*****), samt bekræftelsen af den bindende emissionsstandard for NO_x for motorer til tunge køretøjer.

f) Effektiviteten af ny forureningsbegrænsende teknologi, påvirkningen fra metalliske tilsætningsstoffer og andre relevante emner vedrørende deres ydeevne samt udviklingen på de internationale brændstofmarkeder.

g) Behovet for at ændre andre parametre i brændstofs-specifikationerne samt for at tilskynde til indførelse af alternative brændstoffer, herunder biobrændstoffer.

2. Under forberedelsen af næste fase i spørgsmålet om emissionsstandarder for motorer med kompressionstænding i ikke-vejgående maskiner skal Kommissionen sideløbende fastsætte kvalitetskravene til brændstoffer. Kommissionen skal i den forbindelse tage hensyn til omfanget af emissionerne fra denne sektor, de samlede miljøfordele, konsekvenserne i medlemsstaterne for så vidt angår brændstoffdistributionen samt omkostninger og fordele ved en mere restriktiv grænse for svovlindholdet end den, der i øjeblikket kræves for brændstof, der anvendes i motorer med kompressionstænding i ikke-vejgående maskiner, herunder det samme maksimale svovlindhold som det, der i dette direktiv er fastsat for vejgående køretøjer.

3. Ud over hvad der er fastsat i stk. 1, kan Kommissionen bl.a. forelægge:

— forslag, der tager hensyn til den særlige situation for bilparker tilhørende selskaber og nødvendigheden af at foreslå specifikationsniveauer for de særlige brændstoffer, de bruger

— forslag om fastsættelse af specifikationsniveauer for flaskegas (LPG), naturgas og biobrændstoffer.

(*) EFT L 163 af 29.6.1999, s. 41. Senest ændret ved Kommissionens beslutning 2001/744/EF (EFT L 278 af 23.10.2001, s. 35).

(**) EFT L 100 af 20.4.2000, s. 57.

(***) EFT L 100 af 20.4.2000, s. 55.

(****) EFT L 40 af 13.2.1999, s. 49.

(*****) EFT L 44 af 16.2.2000, s. 1.«

7) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 9a

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af gennemførelsesbestemmelserne til dette direktiv. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.«

8) Artikel 10, stk. 1, affattes således:

»De målemetoder, der anvendes i forbindelse med de parametre, der er anført i bilag I og III, er de analysemetoder, der er opstillet i europæisk standard EN 228:1999. De målemetoder, der anvendes i forbindelse med de parametre, der er anført i bilag II og IV, er de analysemetoder, der er opstillet i europæisk standard EN 590:1999. Medlemsstaterne kan vedtage andre analysemetoder end EN 228:1999 eller EN 590:1999, hvis det er hensigtsmæssigt, og hvis deres nøjagtigheds- og præcisionsniveau er mindst lige så højt som for de analysemetoder, de erstatter. Bliver det nødvendigt at tilpasse de tilladte analysemetoder til den tekniske udvikling, kan Kommissionen vedtage de fornødne ændringer efter proceduren i artikel 11, stk. 2.«

9) Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12 i direktiv 96/62/EF (*).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (**), jf. dens artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

(*) EFT L 296 af 21.11.1996, s. 55.

(**) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.«

ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 3

10) Bilag I til IV erstattes med teksten i bilaget.

Artikel 2

Medlemsstaterne vedtager og offentliggør de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv senest den 30. juni 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Medlemsstaterne anvender disse bestemmelser fra 1. januar 2004.

Udfærdiget i ...

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

BILAG

»BILAG I

MILJØSPECIFIKATIONER FOR BRÆNDSTOFFER TIL BRUG I KØRETØJER MED MOTOR MED STYRET
TÆNDINGType: **Benzin**

Parameter ⁽¹⁾	Enhed	Grænseværdier ⁽²⁾	
		Minimum	Maksimum
Researchoktantal		95 ⁽³⁾	—
Motoroktantal		85	—
Damptryk, sommer ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Destillation:			—
— fordampet ved 100 °C	% v/v	46,0	
— fordampet ved 150 °C	% v/v	75,0	—
Kulbrinter:			
— alkener	% v/v	—	18,0 ⁽⁶⁾
— aromater	% v/v	—	42,0
— benzen	% v/v	—	1,0
Oxygenindhold	% m/m	—	2,7
Oxygenater			
— methanol, stabilisatorer skal være tilsat	% v/v	—	3
— ethanol, stabilisatorer kan være tilsat	% v/v	—	5
— isopropylalkohol	% v/v	—	10
— tertbutylalkohol	% v/v	—	7
— isobutylalkohol	% v/v	—	10
— ethere med 5 kulstofatomer pr. molekyle og derover	% v/v	—	15
— andre oxygenater ⁽⁷⁾	% v/v	—	10
Svovlindhold	mg/kg	—	150
Blyindhold	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ Prøvningsmetoderne er de i EN 228:1999 anførte metoder. Medlemsstaterne kan vedtage en anden analysemetode end EN 228:1999, hvis dens nøjagtigheds- og præcisionsniveau er mindst lige så højt som for den analysemetode, den erstatter.

⁽²⁾ De anførte værdier er »sande værdier«. Opstillingen af grænseværdierne bygger på ISO 4259 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, og ved fastsættelsen af en minimumsværdi er der medregnet en minimumsdifference på 2 R over nul (R = reproducerbarhed). Resultaterne af de individuelle målinger skal fortolkes på grundlag af kriterierne i ISO 4259 (offentliggjort i 1995).

⁽³⁾ Blyfri normalbenzin kan markedsføres med et motor-oktantal (MON) på mindst 81 og research-oktantal (RON) på mindst 91.

⁽⁴⁾ Sommerperioden begynder senest 1. maj og slutter tidligst 30. september. For medlemsstater med arktiske eller strenge klimaforhold begynder sommerperioden senest den 1. juni og slutter tidligst den 31. august.

⁽⁵⁾ For medlemsstater med arktiske eller strenge klimaforhold må damptrykket ikke overstige 70 kPa i sommerperioden.

⁽⁶⁾ Blyfri normalbenzin må markedsføres med et maksimalt indhold af alkener på 21 % v/v.

⁽⁷⁾ Andre monovalente alkoholer og ethere, hvis slutkogepunkt ikke er højere end det slutkogepunkt, der er fastsat i EN 228:1999.

BILAG II

MILJØSPECIFIKATIONER FOR BRÆNDSTOFFER TIL BRUG I KØRETØJER MED MOTOR MED KOMPRES-
SIONSTÆNDINGType: **Dieselloolie**

Parameter ⁽¹⁾	Enhed	Grænseværdier ⁽²⁾	
		Minimum	Maksimum
Cetantal		51,0	—
Massefylde ved 15 °C	kg/m ³	—	845
Destillation:			
— mindst 95 % (v/v)	°C	—	360
Polycykliske aromatiske kulbrinter	% m/m	—	11
Svovlindhold	mg/kg	—	350

⁽¹⁾ Prøvningsmetoderne er de i EN 590:1999 anførte metoder. Medlemsstaterne kan vedtage en anden analysemetode end EN 590:1999, hvis dens nøjagtigheds- og præcisionsniveau er mindst lige så højt som for den analysemetode, den erstatter.

⁽²⁾ De anførte værdier er »sande værdier«. Opstillingen af grænseværdierne bygger på ISO 4259 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, og ved fastsættelsen af en minimumsværdi er der medregnet en minimumsdifference på 2 R over nul (R = reproducerbarhed). Resultaterne af de individuelle målinger skal fortolkes på grundlag af kriterierne i ISO 4259 (offentliggjort i 1995).

BILAG III

MILJØSPECIFIKATIONER FOR BRÆNDSTOFFER TIL BRUG I KØRETØJER MED MOTOR MED STYRET TÆNDING

Type: **Benzin**

Parameter ⁽¹⁾	Enhed	Grænseværdier ⁽²⁾	
		Minimum	Maksimum
Researchoktantal		95 ⁽³⁾	—
Motoroktantal		85	—
Damptryk, sommer ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Destillation:			—
— fordampet ved 100 °C	% v/v	46,0	
— fordampet ved 150 °C	% v/v	75,0	—
Kulbrinter:			
— alkener	% v/v	—	18,0
— aromater	% v/v	—	35,0
— benzen	% v/v	—	1,0
Oxygenindhold	% m/m	—	2,7
Oxygenater			
— methanol, stabilisatorer skal være tilsat	% v/v	—	3
— ethanol, stabilisatorer kan være tilsat	% v/v	—	5
— isopropylalkohol	% v/v	—	10
— tertbutylalkohol	% v/v	—	7
— isobutylalkohol	% v/v	—	10
— ethere med 5 kulstofatomer pr. molekyle og derover	% v/v	—	15
— andre oxygenater ⁽⁶⁾	% v/v	—	10
Svovlindhold	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽⁷⁾
Blyindhold	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ Prøvningsmetoderne er de i EN 228:1999 anførte metoder. Medlemsstaterne kan vedtage en anden analysemetode end EN 228:1999, hvis dens nøjagtigheds- og præcisionsniveau er mindst lige så højt som for den analysemetode, den erstatter.

⁽²⁾ De anførte værdier er »sande værdier«. Opstillingen af grænseværdierne bygger på ISO 4259 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, og ved fastsættelsen af en minimumsværdi er der medregnet en minimumsdifference på 2 R over nul (R = reproducerbarhed). Resultaterne af de individuelle målinger skal fortolkes på grundlag af kriterierne i ISO 4259 (offentliggjort i 1995).

⁽³⁾ Medlemsstaterne kan beslutte at tillade fortsat markedsføring af blyfri normalbenzin med et motoroktantal (MON) på mindst 81 og researchoktantal (RON) på mindst 91.

⁽⁴⁾ Sommerperioden begynder senest 1. maj og slutter tidligst 30. september. For medlemsstater med arktiske eller strenge klimaforhold begynder sommerperioden senest 1. juni og slutter tidligst 31. august.

⁽⁵⁾ For medlemsstater med arktiske eller strenge klimaforhold må damptrykket ikke overstige 70 kPa i sommerperioden.

⁽⁶⁾ Andre monovalente alkoholer og ethere, hvis slutkogepunkt ikke er højere end det slutkogepunkt, der er fastsat i EN 228:1999.

⁽⁷⁾ I overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, skal blyfri benzin med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg senest den 1. januar 2005 markedsføres på medlemsstaternes område og være tilgængelig med en passende geografisk fordeling. Senest den 1. januar 2009 skal svovlindholdet i al blyfri benzin, der markedsføres på en medlemsstats område, maksimalt være 10 mg/kg.

BILAG IV

MILJØSPECIFIKATIONER FOR BRÆNDSTOFFER TIL BRUG I KØRETØJER MED MOTOR MED KOMPRES-
SIONSTÆNDINGType: **Diesellole**

Parameter ⁽¹⁾	Enhed	Grænseværdier ⁽²⁾	
		Minimum	Maksimum
Cetantal		51,0	—
Massefylde ved 15 °C	kg/m ³	—	845
Destillation:			
— 95 % (v/v)	°C	—	360
Polycykliske aromatiske kulbrinter	% m/m	—	11
Svovlindhold	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽³⁾

⁽¹⁾ Prøvningsmetoderne er de i EN 590:1999 anførte metoder. Medlemsstaterne kan vedtage en anden analysemetode end EN 590:1999, hvis dens nøjagtigheds- og præcisionsniveau er mindst lige så højt som for den analysemetode, den erstatter.

⁽²⁾ De anførte værdier er »sande værdier«. Opstillingen af grænseværdierne bygger på ISO 4259 »Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test«, og ved fastsættelsen af en minimumsværdi er der medregnet en minimumsdifference på 2 R over nul (R = reproducerbarhed). Resultaterne af de individuelle målinger skal fortolkes på grundlag af kriterierne i ISO 4259 (offentliggjort i 1995).

⁽³⁾ I overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, skal diesellole med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg senest den 1. januar 2005 markedsføres på medlemsstaternes område og være tilgængelig med en passende geografisk fordeling. Herudover og med forbehold af revisionen i artikel 9, stk. 1, skal svovlindholdet i al diesellole, der markedsføres på en medlemsstats område, senest den 1. januar 2009 maksimalt være 10 mg/kg.»

UDKAST TIL RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde den 11. maj 2001 Rådet sit forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og diesellole.

2. Europa-Parlamentet afgav udtalelse den 29. november 2001.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 18. oktober 2001.

3. Rådet vedtog den 15. april 2001 sin fælles holdning i overensstemmelse med traktatens artikel 251, stk. 2.

II. FORMÅL

Med forslaget indføres krav om, at der, baseret på en afbalanceret geografisk fordeling, inden 1. januar 2005 markedsføres benzin og diesellole med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg, og denne grænseværdi gøres obligatorisk inden for en specificeret tidsfrist (1. januar 2011 i forslaget). Denne tidsfrist for diesellole kan tages op til fornyet behandling.

Forslaget afklarer også situationen med hensyn til det nuværende tilladte svovlindhold for diesel, der anvendes i mobile ikke-vejgående maskiner, men indfører ingen nye bestemmelser. Der foreslås også mindre ændringer i bestemmelserne om teknisk tilpasning og tilpasning til en uafklaret europæisk standard for overvågning af brændstofkvalitet. Der er ikke foreslået ændringer til andre parametre end svovlparametrene.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Generelt

De vigtigste spørgsmål er:

— den endelige dato, hvorefter det maksimale svovlindhold i al benzin og diesel, der sælges, skal være begrænset til 10 mg/kg: Kommissionen har foreslået 1. januar 2011, Europa-Parlamentet 1. januar 2008 og Rådet enedes om 1. januar 2009. Med hensyn til adgangen til dette brændstof inden 1. januar 2005 vedtog Rådet, at det skulle være baseret på en »passende« geografisk fordeling snarere end »afbalanceret« fordeling som i Kommissionens forslag;

— mobile ikke-vejgående maskiner: Kommissionen foreslog ikke at ændre dette, Europa-Parlamentet foreslog, at de samme krav skulle gælde fra 1. januar 2005, og Rådet har krævet, at Kommissionen fremsætter forslag vedrørende kvaliteten af brændstof til mobile ikke-vejgående maskiner; imidlertid kan medlemsstaterne nu anvende strengere standarder for svovlindhold, hvis de ønsker det;

— strengere miljøspecifikationer for benzin og diesel end direktivets, når det er begrundet i lokale miljøforhold: Rådet udvidede den nugældende bestemmelse i direktiv 98/70, hvorefter en medlemsstat af hensyn til luftkvaliteten kan søge om tilladelse til at indføre strengere miljøspecifikationer for benzin og/eller diesel inden for særlige områder af sit territorium, således at den også omfatter risiko for forurening af grundvandet.

Kommissionen har godkendt den fælles holdning, som Rådet har vedtaget.

2. Europa-Parlamentets ændringer

Ved afstemningen på plenarmødet den 29. november 2001 vedtog Europa-Parlamentet 36 ændringer til forslaget. 17 af dem er allerede blevet indarbejdet i Rådets fælles holdning (7 i artiklerne og 10 i betragtningerne) enten ordret, delvis eller i substansen.

a) De 19 ændringer, der ikke er blevet indarbejdet, kan grupperes således:

Fiskale incitamenters (*ændring 10, 19, og 27*): Europa-Parlamentet foreslog, at medlemsstaterne skal have en automatisk ret til at fremme snarlig indførelse af benzin og diesel med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg ved brug af fiskale incitamenters. Dette blev ikke godkendt af Rådet, da det er uforeneligt med retsgrundlaget for forslaget og eksisterende bestemmelser i fællesskabslovgivningen.

Undtagelser (*ændring 20, 21, 24 og 25*): Europa-Parlamentet foreslog at afskaffe en medlemsstats mulighed for at søge om undtagelse i indtil to år fra forpligtelsen til at markedsføre benzin og diesel med et svovlindhold på under 50 milliontedel fra 1. januar 2005. Dette blev ikke godkendt.

Definition af baseret på en afbalanceret geografisk fordeling (*Ændring 42/45 og 43/46*): Europa-Parlamentet foreslog, at Kommissionen ved en komitologiprocedure skal fastsætte kriterierne for, hvad der i den indledende fase udgør adgang til 10 mg/kg benzin og diesel baseret på en afbalanceret geografisk fordeling. Rådet fandt, at forskelligheden i de lokale forhold går imod udviklingen af sådanne fælles kriterier.

Mobile ikke-vejpgående maskiner (*ændring 3, 12, 26 og 37*): Europa-Parlamentet foreslog, at diesel, der anvendes i mobile ikke-vejpgående maskiner, fra 1. januar 2005 skal opfylde de samme miljøspecifikationer som diesel til vejpgående brug. Rådet godkendte imidlertid ikke disse ændringer, men det opfordrede i artikel 1, nr. 5, litra b), Kommissionen til at fastsætte de nødvendige specifikationer for diesel, når den forbereder næste fase i spørgsmålet om emissionsstandarder for motorer med kompressionstænding i ikke-vejpgående maskiner.

Endelig dato: (*ændring 5, 11, 15, 18, 23 og 32*): Europa-Parlamentet foreslog, at den endelige dato, efter hvilken benzin og diesel, der sælges, skal opfylde kravet om et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg, rykkes frem til 1. januar 2008, at Kommissionens mulighed for at bekræfte den endelige dato for diesels vedkommende fjernes, og at der gives mulighed for undtagelse af socioøkonomiske hensyn; disse ændringer afspejler sig ikke i den fælles holdning. Rådet gik imidlertid med til at fremrykke den endelige dato til 1. januar 2009, men opretholdt Kommissionens mulighed for at bekræfte datoen for diesels vedkommende senest den 31. december 2005.

b) De 17 ændringer, Rådet har indarbejdet i sin fælles holdning, kan grupperes således:

Indberetning (*ændring 29 og principielt 28*): Kommissionen var indforstået med at stille de oplysninger, der med ændring 29 kræves i det nye stykke, til rådighed (artikel 8, stk. 4); ændring 28 indfører kun små ændringer i formuleringen af det krav om indberetning (artikel 8, stk. 3), der stilles til medlemsstaterne. De fleste af disse ændringer var indarbejdet i den fælles holdning;

Datoer (*ændring 30*): Den i denne ændring foreslåede fremrykning af revisionsdatoen til 31. december 2005 for fuld gennemførelse af forslaget med hensyn til diesel er blevet godkendt ordret; dette passer med Rådets beslutning om at fremrykke tidsfristen to år i forhold til Kommissionens forslag;

91 RON-benzin (*ændring 35*): Denne ændring giver mulighed for fortsat salg af 91 RON-benzin og indgik i den fælles holdning;

Revisionsbestemmelse (*ændring 48 og delvis 47*): Revisionsbestemmelsen (artikel 9), som man er nået til enighed om i den fælles holdning, indeholder et krav om at overveje behovet for ændre andre brændstofparametre og at tilskynde til indførelse af alternative brændstoffer, herunder biobrændstoffer (dette dækker principielt *ændring 48*). Ifølge revisionsbestemmelsen skal Kommissionen også overveje »påvirkningen fra metalliske tilsætningsstoffer og andre relevante emner vedrørende ydeevne« af forureningsbegrænsende teknologier (dette dækker principielt en del af *ændring 47*);

Styrkelse af frivillige aftaler (*ændring 34 principielt*): tanken med denne ændring er blevet indarbejdet i artikel 9, stk. 1, litra d) med to mindre ændringer af formuleringen;

Betragtninger (*ændring 1, 2, 4 (delvis), 6, 7, 8, 9, 13, 16 og 44*). Disse ændringer er blevet indarbejdet i betragtningerne i den fælles holdning; de drejer sig om:

Ændring 1 — fremhævelse af betydningen af svovlindhold i brændstoffer i såvel vejgående motorkøretøjer som mobile ikke-vejgående maskiner (betragtning 5);

Ændring 2 — præcisere henvisning til direktivets titel (betragtning 6);

Ændring 4 — understreger den virkning, lavere svovlindhold vil have på emissionen af CO₂ fra vejgående køretøjer (betragtning 7); delen om ikke-vejgående maskiner er ikke medtaget i den fælles holdning;

Ændring 6 — fremhæver den rolle, fiskale incitamenter kan spille (betragtning 8);

Ændring 7 — understreger behovet for at tage hensyn til udviklingen i retning af benzin og diesel med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg ved revisionen i 2003 af de frivillige aftaler med de større bilfabrikanter med henblik på at reducere CO₂-emissioner fra motorkøretøjer (betragtning 9);

Ændring 8 — afspejler sig delvist i betragtning 10, for så vidt som den forbedrer teksten, der henviser til det maksimale svovlindhold. Den del af ændringen, der henviser til den obligatoriske adgang til alle kvaliteter af benzin med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg, afspejles ikke i den fælles holdning;

Ændring 9 — indfører en ny betragtning, der henviser til behovet for at tillade fortsat markedsføring af blyfri normalbenzin; dette afspejles i bestemmelsen i fodnote 3 i bilag I og III.

Ændring 13 — afspejler sig i princippet i betragtning 14, idet de systemer for overvågning af brændstofkvaliteten, der er fastlagt, vil opfylde den samme målsætning, som ændringen tilstræber.

Ændring 16 og 44 — henviser til behovet for yderligere vurdering af alternative brændstoffer, biobrændstoffer og af virkningen af en række spørgsmål, herunder anvendelse af metalliske tilsætningsstoffer i forbindelse med forureningsbegrænsende udstyr; begge ændringer afspejles i betragtning 17.

3. De vigtigste fornyelser, Rådet har indført

Den vigtigste fornyelse, der samtidig er et skridt i retning af Europa-Parlamentets holdning (i *ændring 5, 11, 15, 18, 23 og 32*) er ændringen af tidsfristen for fuld markedsadgang til benzin og dieselbrændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg. Den dato, Kommissionen havde foreslået, var den 1. januar 2011, denne er i den fælles holdning rykket frem til den 1. januar 2009 (Europa-Parlamentet foreslog 1. januar 2008). På grund af den fremrykkede tidsfrist er Europa-Parlamentets ændring, der går ud på at rykke revisionsdatoen for dieselbrændstof frem fra 31. december 2006 til 31. december 2005, blevet indarbejdet i den fælles holdning.

Kommissionens forslag indeholdt ingen ændringer med hensyn til brændstofkravene for mobile ikke-vejgående maskiner. Rådet overvejede dette spørgsmål meget grundigt og ændrede forslaget med krav om, at Kommissionen fremsætter et forslag vedrørende brændstofkvalitet for mobile ikke-vejgående maskiner, når den forbereder næste fase af spørgsmålet om emissionsstandarder for motorer med kompressionstænding.

Rådet besluttede også at udvide en tidligere bestemmelse i artikel 6 i direktiv 98/70/EF, som i øjeblikket giver medlemsstaterne tilladelse til, under anvendelse af en EF-kontrolprocedure, på grund af luftforurening at kræve markedsføring af brændstof med strengere miljøspecifikationer i bestemte områder af en medlemsstat, til også at omfatte forurening af grundvandet.

IV. KONKLUSION

Rådet mener, at dets fælles holdning i vidt omfang tager hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse. Rådets fælles holdning har rykket Kommissionens forslag nærmere til Europa-Parlamentets udtalelse hvad angår de fleste af de ændringer, der ikke blev godkendt. Den udgør en afbalanceret løsning med hensyn til det ændrede direktiv, således at der med de nye grænser sikres miljøfordele, samtidig med at de krav, der stilles til industrien, kan gennemføres i praksis.
