



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 31.1.2007
KOM(2007) 18 endelig

2007/0019 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 98/70/EF dels for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie, dels ved indførelse af en mekanisme for overvågning og nedsættelse af emissionerne af drivhusgasser som følge af brug af brændstoffer til vejtransport, om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til indlandstransport, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2007) 55}

{SEK(2007) 56}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

• **Begrundelse og formål**

Direktiv 98/70/EF¹ fastsætter minimumsspecifikationer for benzin og dieselolie til brug i vejgående og ikke-vejgående køretøjer og mobile maskiner. Disse specifikationer var begrundet i sundheds- og miljøhensyn. Dette forslag til revision af direktiv 98/70/EF vil bidrage til at nedbringe emissionerne af luftforurenende stoffer og drivhusgasser fra brug af brændstoffer til køretøjer og ikke-vejgående maskiner og understøtte gennemførelsen af EU's strategier for luftkvalitet og klimaændringer. Det vil mindske emissionerne af partikler. Det vil også gøre det muligt at anvende biobrændstoffer i større omfang, samtidig med at der tages miljø- og sundhedshensyn. Det vil reducere drivhusgasemissionerne fra de brændstoffer, der er omfattet af lovgivningen.

Hovedårsagerne til den fornyede gennemgang af direktivet skal findes i den nye brændstof- og motorteknologi og den stigende anvendelse af biobrændstof. Målsætningerne for EU's luftkvalitet, der er fastlagt i temastrategien for luftforurening, og det stigende behov for at mindske drivhusgasemissioner er andre væsentlige faktorer, der har påvirket beslutningen om at revidere direktivet.

• **Generel baggrund**

Direktiv 98/70/EF er senest ændret ved direktiv 2003/17/EF². Denne ændring havde kun betydning for direktivets grænser for svovlindhold i benzin og diesel. Den stadige udvikling i EU's lovgivning om forurenende emissioner og forbindelsen mellem bilteknologi og brændstofkvalitet betyder, at det samtidig er vigtigt at se på brændstofkvaliteten.

Nødvendigheden af at gennemgå og muligvis revidere direktiv 98/70/EF er omhandlet i artikel 9. Her hedder det, at det i lyset af:

- fremskridt med hensyn til forurenende emissioner fra motorkøretøjer,
- udviklingen af strategien for CO₂ og motorkøretøjer,
- og udviklingen af alternative brændstoffer,

bør overvejes, om disse faktorer har skabt et behov for at revidere specifikationerne for brændstoffer. Også andre spørgsmål bør indgå i overvejelserne. Omfattende drøftelser med interessenterne afdækkede en række andre forhold, som skulle indgå i gennemgangen.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/17/EF af 3. marts 2003 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

I direktiv 98/70/EF ændret ved direktiv 2003/17/EF fastsættes minimumspecifikationerne for den benzin og diesel, som fremover vil blive solgt i EU. Direktivet omfatter også svovlgrænsen for dieselolie til mobile ikke-vejgående maskiner.

Direktiv 1999/32/EF³ fastsætter svovlgrænserne for visse flydende brændstoffer og henviser bl.a. specifikt til brændstoffer til fartøjer på indre vandveje.

Tidligere var svovlindholdet i flydende brændstoffer omfattet af direktiv 93/12/EØF⁴, men efter at det blev ændret ved direktiv 98/70/EF og 1999/32/EF, er kun en enkelt artikel i dette direktiv fortsat i kraft.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Temastrategien for luftforurening indeholder en række mål for nedbringelsen af luftforureningen i EU. Forslaget er i overensstemmelse med disse mål, fordi det sigter mod at mindske eller i hvert fald ikke øge emissionen af de vigtigste forurenende stoffer.

Ydermere er dette forslag en integrerende del af EU's Kyoto-strategi, der er baseret på samordnede aktiviteter inden for industri, transport, energi, byggeri og landbrug.

Forslaget er i overensstemmelse med strategien for en bæredygtig udvikling, da målet er så vidt muligt at mindske eller undgå forøgelse af uønskede, forurenende emissioner, der påvirker miljø og sundhed, og nedbringe drivhusgasemissionerne fra transport. Dette skal dog ske på en omkostningseffektiv måde, der tager hensyn til fordelene for samfundet.

Direktivforslaget vil også gøre det lettere at nå EU's nuværende og fremtidige mål for biobrændstoffer. Det hedder i Kommissionens strategi for biobrændstoffer⁵, at den skal fokusere på at sikre, "at anvendelsen af biobrændstoffer ikke skaber miljømæssige eller tekniske problemer". Gennemgangen af direktivet vedrører begrænsningerne for anvendelse af biobrændstoffer og gennemførlige ændringer, der ikke øger miljøbelastningen. Kommissionen erkender også, at det kan blive nødvendigt med en yderligere gennemgang af grænserne og instrumenterne i takt med udviklingen af biobrændstofteknologi og -mængder.

Forslaget får følger for Lissabon-strategien og det indre marked. Brændstofs-specifikationerne påvirker ikke alene brændstofleverandørerne, men også producenterne af køretøjer, mobile ikke-vejgående maskiner og komponenter til udstødningssystemer. En ændring af disse specifikationer kan øge eller mindske disse sektors omkostninger. Specifikationerne kan også indvirke på udgifterne til de leverede brændstoffer, brændstofmarkedernes størrelse samt det samlede energiforbrug, drivhusgasemissioner og luftforureningens sundhedsindvirkning.

³ Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EØF.

⁴ Rådets direktiv 93/12/EØF af 23. marts 1993 om svovlindholdet i visse flydende brændstoffer

⁵ En EU-strategi for biobrændstoffer – KOM(2006) 34 af 8.2.2006.

Følgerne af eventuelle prisudsving skal indgå i vurderingerne, og de foreslåede ændringer forventes ikke at øge samfundets samlede omkostninger.

Forslaget er også i tråd med principperne om bedre lovgivning, fordi det forenkler de forpligtelser, der pålægges industrien, ophæver et direktiv og sikrer sammenhæng med målet for klimaændringsstrategien, biobrændstofstrategien og temastrategien, nemlig at forbedre luftkvaliteten.

De foreslåede specifikationer er fastlagt på grundlag af de bedste tilgængelige teknikker og tager sigte på at mindske emissionerne af forurenende stoffer og drivhusgasser mest muligt uden samtidig at skade miljøet. Der er foretaget en vurdering af, om en reduktion af f.eks. svovlindholdet vil øge drivhusgasemissionerne.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

• Høring af interesserede parter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

På grund af direktivets yderst tekniske indhold blev der iværksat en høring af de relevante interessenter på EU-plan. Under høringsprocessen drøftede man, hvilke punkter der skulle gennemgås, og interessenterne blev opfordret til at fremlægge deres holdning til alle de forskellige aspekter. Der blev afholdt to møder, og interessenterne fik også mulighed for at fremsætte skriftlige kommentarer. De fleste deltagere accepterede at få deres kommentarer offentliggjort, og disse kan ses på: http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library.

Sammenfatning af svarene, og hvordan de indgår i gennemgangen

Da gennemgangen dækker en bred vifte af spørgsmål, er det ikke muligt at give en overordnet sammenfatning af interessenternes kommentarer her. Interessenternes generelle holdning til hvert enkelt aspekt af gennemgangen kan læses i konsekvensanalysen, der navnlig belyser områder med divergerende holdninger. Hvor dette er tilfældet, har Kommissionen søgt at følge den mest troværdige tilgang, idet den dog erkender usikkerheden og samtidig undgår risikoen for uønskede følger for miljø og sundhed.

• Ekspertbistand

Relevante videnskabs-/ekspertområder

Gennemgangen dækker især luftforurening, forbrændings- og motorteknologi, olieraffinering, biobrændstoffeknologi og drivhusgasemissioner.

Metodologi

Gennemgangen af direktivet om brændstoffers kvalitet omhandler en lang række områder og et stort antal industrisektorer. Mange aspekter og bagvedliggende forhold er yderst tekniske.

Kommissionen har i lyset af disse faktorer søgt oplysninger fra organisationer med den relevante ekspertise. Der er kommet oplysninger fra Kommissionens Fælles Forskningscenter, via en struktureret interessentproces samt gennem dialog og møder med enkeltinteressenter og interessentgrupper.

Det Fælles Forskningscenter har med støtte fra forskellige interessenter forsket i nogle af de tekniske områder, der er blevet gennemgået. Forskningscentret har på møderne med interessenterne orienteret om, hvor langt man var nået, og besvaret spørgsmål og kommentarer. Sidste bidrag fra Forskningscentret er fra den 28. februar 2006.

Væsentligste organisationer/eksperter, der deltog i høringen

I forskningscentrets forsøgsarbejde deltog også den europæiske bilindustri og den europæiske olieindustri forskningsorganisationer (hhv. EUCAR og CONCAWE). En lang række interessenter, der har bidraget til processen, er anført i konsekvensanalysens bilag 1.

Sammenfatning af modtaget og anvendt information

På en lang række af de områder, der er gennemgået, var der ingen eller kun begrænset uenighed om resultaterne. Det drejer sig om områder som nærmere afgrænsede bilparker, den endelige frist for indførelse af en øvre grænse for svovlindholdet i diesel på 10 ppm, fornyet gennemgang af direktiv 1999/96/EF, gennemgang af CO₂- og bilpolitikken samt gennemgang af direktiv 1999/30/EF.

På nogle områder er det industriernes egne interesser, der bestemmer deres holdning. Det kan være grænsen for indhold af fedtsyremethylestere (FAME) i diesel, specifikationerne for diesel til ikke-vejbrug, diesels vægtfylde, oxygenatindholdet i benzin og benzins damptryk.

På en række andre områder er der en tydelig meningsforskel mellem forskellige sektorer, normalt mellem bilindustrien og olieindustrien: World Wide Fuel Charter, polycykliske aromatiske kulbrinter, detergenter og metalbaserede additiver. Der er uenighed om metalbaserede additivs indvirkning på emissionsbegrænsende systemer samt grænseværdierne for ethanol og damptryk.

Ifølge dele af industrien risikerer metalbaserede additiver at beskadige køretøjernes udstødningskontrolsystem, mens producenterne af disse additiver siger det modsatte. Indtil videre har det ikke været muligt at nå til enighed om en testmetode, der kan påvise, om metalbaserede additiver skader køretøjerne eller ikke.

Brugen af ethanol i benzinblandinger kan øge emissionerne af forurenende stoffer, der er prækursorer for ozon nær jordoverfladen. Øget ethanolindhold i benzinblandinger kan skabe problemer i visse køretøjer. Ethanol og andre biobrændstoffer kan potentielt nedbringe drivhusgasemissionerne fra motorbrændstoffer. Især ethanolindustrien sætter spørgsmålstegn ved vurderingen af disse følger.

På nogle områder har der været talt om potentielt alvorlige risici med irreversible følger, f.eks. fra bilfabrikanternes og oliebranchens side. Risiciene består i bl.a. skader på køretøjer og større emissioner af forurenende stoffer og drivhusgasser.

Offentlig adgang til ekspertråd

Alle interessenternes bemærkninger til de forskellige aspekter af gennemgangen er gjort offentligt tilgængelige på internettet som nævnt ovenfor, undtagen i tilfælde hvor interessenterne har anmodet om, at deres bemærkninger holdes fortrolige.

• **Konsekvensanalyse**

Kommissionen har som anført i arbejdsprogrammet udarbejdet en konsekvensanalyse. Rapporten er offentliggjort som dokument SEK(2007) 55. Konsekvensanalysen omhandler følgende seksten områder:

- a) Hvorvidt brændstofs-specifikationerne i direktivet skal erstattes med de specifikationer, som bilindustrien har opstillet i World Wide Fuel Charter.
- b) Hvorvidt direktivet skal indeholde en grænse for det maksimale indhold af FAME (biodiesel) i diesel. En maksimumgrænse vil begrænse den mængde FAME, der kan tilsættes.
- c) Hvorvidt der er miljøfordele ved at indføre minimumsspecifikationer for LPG, naturgas og biobrændstoffer i direktivet.
- d) Hvorvidt der er miljøfordele ved at indføre en specifik specifikation for brændstof til nærmere afgrænsede bilparker.
- e) Fra hvornår der skal indføres en øvre grænse på 10 ppm for svovlindholdet i diesel. Dette svovlniveau er nødvendigt for at få den forureningsbegrænsende teknologi til at fungere bedre.
- f) Hvorvidt en eller flere parametre skal ændres efter gennemgangen af direktiv 1999/96/EF⁶ for at sikre, at køretøjer, der overholder de strengere emissionsspecifikationer, fungerer korrekt.
- g) Hvorvidt en eller flere parametre skal ændres efter gennemgangen af de frivillige aftaler om CO₂ og køretøjer, således at bilproducenterne kan overholde deres forpligtelser.
- h) Hvorvidt en eller flere parametre skal ændres efter gennemgangen af direktiv 1999/30/EF⁷, således at luftkvalitetsgrænseværdierne kan nås.

⁶ Direktiv 1999/96/EF 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 NO_x-emissionsstandard tunge motorer.

⁷ Rådets direktiv 1999/30/EF om luftkvalitetsgrænseværdier for svovldioxid, nitrogendioxid og nitrogenoxider, partikler og bly i luften.

- i) Hvorvidt det maksimale indhold af polycykliske aromatiske kulbrinter (pt. 11 %) i diesel skal ændres for at nedbringe de forurenende emissioner fra køretøjerne.
- j) Hvorvidt der er behov for at ændre specifikationen for dieselolie til mobile ikke-vejgående maskiner for at kunne indføre maskiner, der opfylder de nye emissionsgrænser.
- k) Hvorvidt der er behov for at ændre direktivet i lyset af de mulige miljøfordele ved øget anvendelse af detergenter i brændstoffer.
- l) Hvorvidt der er behov for at ændre direktivet i relation til den mulige anvendelse af metalbaserede additiver i brændstoffer, da disses virkninger for køretøjer og emissioner ikke er afklaret.
- m) Hvorvidt diesels maksimale vægtfylde skal ændres i lyset af FAME's højere vægtfylde (biodiesel) for at gøre det lettere at blande det i diesel.
- n) Hvorvidt der er behov for at ændre de maksimale grænser for oxygenater i benzin i lyset af ønsket om at fremme anvendelsen af biobrændstoffer.
- o) Hvorvidt der er behov for at ændre grænsen for det maksimale damptryk i lyset af ønsket om at fremme anvendelsen af biobrændstoffer, da en ændring af damptrykket kan øge emissionerne af flygtige organiske forbindelser.
- p) Hvorvidt det er ønskeligt at ændre direktivet, så det tager hensyn til brændstoffernes vugge-til-grav-emissioner af drivhusgasser og dermed skaber et teknologineutralt incitament til at reducere kulstofindholdet i transportbrændstoffer og udvikle nye og bedre biobrændstoffer.

For hvert område har man drøftet forskellige scenarier. I (f) og (g) ser det ud til, at 'ingen handling' er det eneste mulige scenarie. For alle de andre områder har man drøftet 'ingen handling' og 1-6 andre scenarier. Disse andre scenarier omfatter frivillige initiativer fra en eller flere dele af industrien, indførelse eller skærpelse af eksisterende grænser i specifikationen samt indførelse af nye elementer i direktivet.

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

På de fleste områder konkluderede man, at 'ingen handling' var det foretrukne scenarie. På en række områder vil ændringer af direktivet medføre en reduktion af emissionerne af forurenende stoffer og drivhusgasser og lavere omkostninger samlet set. De vigtigste foreslåede ændringer af direktivet er følgende:

- 1) 2009 blev fastholdt som bindende frist for indførelse af et maksimalt svovlindhold i diesel. Dette vil resultere i lavere emissioner af forurenende stoffer, primært partikler, gøre det lettere at indføre andet forureningsbegrænsende udstyr og give industrien en vis sikkerhed.

- 2) Det maksimale indhold af polycykliske aromatiske kulbrinter sættes ned til 8 % fra 2009. Dette kan føre til en reduktion af emissioner af partikler og polycykliske aromatiske kulbrinter; niveauet og fristen er dog fastlagt ud fra et ønske om at sikre, at den foreslåede ændring ikke medfører øgede omkostninger.
- 3) Det maksimale svovlindhold i dieselolie til ikke-vejgående maskiner sættes ned fra 1000 ppm til 10 ppm for anvendelse på land og fra 1000 ppm til 300 ppm for anvendelse på indre vandveje. Ændringen for landbaseret udstyr vil gøre det lettere at indføre mere avanceret emissionsbegrænsende udstyr og mere avancerede motorer og mindske partikelemissionerne fra eksisterende udstyr. Ændringen for de indre vandveje vil sikre, at disse motorer fungerer inden for de typegodkendte niveauer for emission af forurenende stoffer.
- 4) For at gøre det muligt at blande en større mængde biobrændstof i benzin indføres der en særlig benzinblanding med et højere tilladt indhold af oxygenater (bl.a. op til 10 % ethanol). Af samme årsag øges grænseværdien for damptrykket for benzin med iblandet ethanol. Alle blandinger på markedet skal tydeligt mærkes. Disse ændringer vil gøre det lettere at udvikle markedet for biobrændstof, og samtidig undgår man risikoen for at skade eksisterende køretøjer. En forøgelse af emissionerne af flygtige organiske forbindelser skal imødegås ved, at der på tankstationerne etableres opsamling af emissioner fra alle brændstoffer. Kommissionen vil fremsætte et forslag til obligatorisk installation af dampgenvindingsudstyr på tankstationer i 2007.
- 5) Fra 2009 indføres der obligatorisk overvågning af vugge-til-grav-emissionerne af drivhusgasser, og fra 2011 skal disse emissioner nedbringes med en procent årligt. Dermed sikrer man, at brændstofsektoren bidrager til at nå EU's mere langsigtede mål for nedbringelse af drivhusgasser sideløbende med bestræbelserne på at øge køretøjernes effektivitet. Det vil også stimulere udviklingen af brændstoffer med lavere kulstofindhold og andre foranstaltninger til at nedbringe emissionerne fra produktionskæden.
- 6) Det højest tilladte damptryk for ethanolblandinger er ændret, således at biobrændstofbranchen kan udvikle sig i de første år. Da det måske er muligt at fremstille en basisbenzin, der kan iblandes en større andel biobrændstoffer og ethanol og give et lavere damptryk, er olieselskaberne imidlertid blevet opfordret til at udvikle sådanne blandinger, også i Europa. Når der er basisbenzin med lavere damptryk til rådighed i tilstrækkelig mængde, kan grænseværdien for damptryk tænkes at blive revurderet.

Desuden afklarer det foreslåede direktiv den eventuelle udnyttelse af fritagelsen fra at overholde damptryksgrensen for arktiske eller strenge klimaforhold, således at man undgår fejlfortolkninger og gør retsstillingen mere sikker, og det indeholder en ny bestemmelse vedrørende fornyet gennemgang. Direktivforslaget indebærer også en ajourføring af direktiv 98/70/EF, idet overflødige elementer udgår.

- **Retsgrundlag**

Denne retsakt har to retsgrundlag (artikel 95 og artikel 175), da den dels ændrer en retsakt og ophæver en anden, som begge bygger på artikel 95 (tidl. artikel 100a), dels ændrer en tredje retsakt, som bygger på artikel 175 (tidl. artikel 130s).

- **Subsidiaritetsprincippet**

Medlemsstaterne kan ikke hver for sig opfylde målsætningerne i direktivforslaget, fordi der findes et EU-marked for vej køretøjer, og fordi en afgørende faktor for, at disse køretøjer fungerer korrekt, er kvaliteten af det tilgængelige brændstof. Hvis indgrebene alene sker på medlemsstatsplan, vil der ikke længere være et indre marked for brændstof til vejtransport på grund af de deraf følgende forskellige specifikationer. Dette ville være ødelæggende ud fra et økonomisk synspunkt, og det ville mindske forsyningsikkerheden, fordi medlemsstaternes markeder så udelukkende ville være afhængige af forsyninger fremstillet i henhold til deres egne specifikationer, hvilket ville være til hinder for samhandel mellem medlemsstaterne i tilfælde af markedsforstyrrelser.

Fordelene ved at begrænse miljø- og sundhedsskader forårsaget af vejtransportbrændstoffer vil være større og billigere, hvis der kun er en enkelt EU-specifikation. Fordi luftforureningen er grænseoverskridende, vil det være en fordel at samordne indsatsen for at nedbringe emissionerne i hele EU.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Der er tale om et forslag til direktiv, som fastsætter minimumsspecifikationen for brændstof ud fra miljø- og sundhedshensyn. Andre tekniske aspekter af brændstofs specifikationer er ikke omfattet af direktivet, men skal overlades til EU-standarder i overensstemmelse med principperne om bedre lovgivning.

Forslaget øger ikke den økonomiske byrde for EU eller de nationale, regionale og lokale myndigheder. Kravene til disse instanser er ikke ændret i forhold til det eksisterende direktiv.

I forbindelse med udarbejdelsen af forslagene er omkostninger og fordele blevet analyseret, som det fremgår af konsekvensanalysen. De foreslåede scenarier er valgt for at sikre, at fordelene altid er større end omkostningerne. På denne måde er de samlede omkostninger for virksomheder og borgere blevet minimeret.

- **Reguleringsmiddel**

Foreslået reguleringsmiddel: direktiv.

Andre midler vil ikke være hensigtsmæssige, da brændstofkvaliteten skal være omfattet af en bindende lovgivning for at skabe sikkerhed. Det udelukker alle andre muligheder end et direktiv eller en forordning. Og da det kun er nødvendigt at kontrollere den endelige specifikation for brændstoffet, men ikke hvordan denne specifikation sikres, ville en forordning være et unødigt strengt middel.

4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

5. YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Forenkling**

Forslaget forenkler lovgivningen, idet det indebærer en ændring af to eksisterende direktiver (direktiv 98/70/EF og direktiv 1999/32/EF⁸). Direktiverne bliver derved kortere og klarere, man undgår den nuværende overlappning på et enkelt område, og retsstillingen bliver mere sikker.

- **Ophævelse af gældende retsforskrifter**

Forslaget vil medføre ophævelse af et eksisterende overflødigt direktiv (93/12/EØF⁹).

- **Fornyet gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget indeholder en revisionsklausul.

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal meddele Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft for at gennemføre direktivet, sammen med en sammenligningstabel, der viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og direktivet.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er EØS-relevant og bør derfor omfatte hele EØS-området.

6. NÆRMERE REDEGØRELSE FOR FORSLAGETS ENKELTE ARTIKLER

Artikel 1

Nr. 1. Artikel 2 ændres, idet der tilføjes et nyt stk. 5 med en klarere definition af 'arktiske eller strenge klimaforhold'.

Nr. 2. Artikel 3 ændres. Stk. 2, litra a) og b), udgår, fordi de er overflødige. Litra c) ændres, så der kan markedsføres benzin, der opfylder specifikationerne i bilag V.

Stk. 3 erstattes, så der stilles krav om, at alle brændstoffer, der opfylder specifikationerne i bilag III og V, skal mærkes.

Stk. 4, 5 og 6 udgår, fordi de er overflødige, da alle undtagelser vil være udløbet i 2003, 2005 eller 2007.

⁸ Ovenstående fodnote 1 og 3.

⁹ Ovenstående fodnote 4.

Stk. 7 erstattes med en præcisering af det maksimale blyindhold i de små mængder blyholdig benzin, som medlemsstaterne fortsat kan tillade.

Nr. 3. Artikel 4 ændres. Stk. 1, litra a) og b), udgår, fordi de er overflødige. Litra e) erstattes for at bekræfte, at 1. januar 2009 er frist for, at al diesel højst må indeholde 10 mg svovl pr. kg.

Stk. 2 og 3 udgår, fordi de er overflødige, da alle undtagelser vil være udløbet i 2003 og 2007. Stk. 4 udgår, da proceduren for at behandle undtagelser under stk. 2 og 3 følgelig ikke længere er nødvendig.

Stk. 5 erstattes, så der indføres strengere svovlspecifikationer for diesellole til ikke-vejgående mobile maskiner.

Der indsættes et stk. 6, hvorved der indføres strengere grænser for svovlindholdet i gasolier til brug i fartøjer til indlandstransport pr. 31. december 2009. Grænsen sættes yderligere ned senest pr. 31. december 2011.

Nr. 4. Titlen på artikel 6 ændres, og der indsættes et nyt stykke med et krav om, at medlemsstater, der ønsker at benytte sig af undtagelsen for sommerdamptryk under arktiske eller strenge klimaforhold, skal indhente forudgående tilladelse fra Kommissionen.

Nr. 5. Der indsættes to nye artikler. Den første kræver, at medlemsstaterne skal pålægge brændstofleverandørerne at rapportere om vugge-til-grav-emissionerne af drivhusgasser fra det brændstof, de leverer. Rapporteringsmetoden bliver fastlagt under hensyntagen til bestemmelserne i direktiv 2003/30/EF. Et krav om at nedbringe de indberettede emissioner træder i kraft på et senere tidspunkt.

I den anden artikel bestemmes det, at Kommissionen vedtager foranstaltninger, der ændrer specifikationerne for iblanding af ethanol i benzin, især damptrykket, efter proceduren i artikel 11, stk. 2.

Nr. 6. Der indsættes en ny artikel, hvorefter Kommissionen fortsætter med at udvikle en egnet prøvningsmetode vedrørende brug af metalbaserede additiver i brændstof.

Nr. 7. Den oprindelige artikel, som krævede at Kommissionen regelmæssigt skulle aflægge rapport om direktivet, erstattes. Den første rapport skal forelægges den 31. december 2012, og de efterfølgende rapporter hvert tredje år derefter. Rapporterne kan eventuelt ledsages af forslag. Det er i artiklen specificeret, hvad rapporten bl.a. skal indeholde.

Nr. 8. Den oprindelige artikel 11 (som affattet i bilag III, punkt 80, i forordning (EF) nr. 1882/2003¹⁰) erstattes, så der henvises til forskriftsproceduren med kontrol.

Nr. 9. Artikel 14, der er overflødig, udgår.

Nr. 10. Bilag I til direktiv 98/70/EF, der er overflødig, udgår.

¹⁰ EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1.

Nr. 11. Bilag II til direktiv 98/70/EF, der er overflødig, udgår.

Nr. 12. I bilag III sættes det højest tilladte damptryk for ethanolblandinger op.

Nr. 13. I bilag IV ændres det maksimalt tilladte indhold af polycykliske aromatiske kulbrinter til 8 %, og fodnote 3 ændres som følge af, at al diesel pr. 1. januar 2009 højst må indeholde 10 mg svovl pr. kg.

Nr. 14. Der indsættes et nyt bilag V med specifikationen for benzin, der indeholder op til 10 % ethanol, herunder en forøgelse af det maksimale indhold af alle oxygenater og et samlet oxygenatindhold på 3,7%.

Nr. 15. Der indsættes et nyt bilag VI med værdier for, hvor meget højere forskellige ethanolblandingers damptryk må være.

Artikel 2

Direktiv 1999/32/EF omhandler brændstof, der bruges af fartøjer på indre vandveje. Nærværende forslags ændringer af brændstofs-specifikationen for disse fartøjer kræver en tilsvarende ændring af det nævnte direktiv.

Artikel 3

Tidligere ændringer af direktiv 93/12/EØF, både ved direktiv 1998/70/EF og direktiv 1999/32/EF, betyder, at kun et enkelt stykke i artikel 2 stadig er i kraft. Dette er overflødig, og derfor ophæves direktivet.

Artikel 4

Sidste frist for gennemførelsen fastsættes til 31. december 2008.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 98/70/EF dels for så vidt angår specifikationerne for benzin, diesel og gasolie, dels ved indførelse af en mekanisme for overvågning og nedbringelse af emissionerne af drivhusgasser som følge af brug af brændstoffer til vejtransport, om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationerne for brændstof, der benyttes i fartøjer til indlandstransport, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF

(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 og artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹³, og

efter proceduren i traktatens artikel 251¹⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF¹⁵ fastsættes der på grundlag af sundheds- og miljøsyn minimumsspecifikationer for benzin og dieselolie til brug i vejgående og ikke-vejgående køretøjer og mobile maskiner.
- (2) Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet med en temastrategi for luftforurening¹⁶ indeholder målsætninger for nedbringelse af emissionerne af forurenende stoffer frem til 2020. De er fastsat ud fra en nøje analyse af omkostninger og udbytte. Målsætningerne består bl.a. i, at SO₂-emissionerne skal falde med 82 %, og

¹¹ EUT C [...], [...], s.[...].

¹² EUT C [...], [...], s.[...].

¹³ EUT C [...], [...], s.[...].

¹⁴ EUT C [...], [...], s.[...].

¹⁵ Rådets direktiv 93/12/EØF af 23. marts 1993 om svovlindholdet i visse flydende brændselsstoffer (EFT L 74 af 27.3.1993, s. 81).

¹⁶ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet - Temastrategi for luftforurening, KOM(2005) 446.

NO_x-emissionerne med 60 %, flygtige organiske forbindelser (VOC) med 51 % og primære PM_{2,5} med 59 % i forhold til emissionerne i 2000. Følgerne af ændringerne af direktiv 98/70/EF for VOC-emissionerne fra tankstationer bør tages op i forbindelse med kommende lovgivning.

- (3) Fællesskabet har ved Kyoto-protokollen forpligtet sig til at overholde nogle emissionsmål for drivhusgasser i perioden 2008-2012. Indlandstransport står i dag for næsten 20% af disse emissioner. Fællesskabet er i øjeblikket ved at se på, hvor store drivhusgasbesparelser der skal tilstræbes ud over Kyoto-forpligtelsen. Alle sektorer er nødt til at bidrage, hvis de fremtidige mål skal nås.
- (4) Et aspekt af drivhusgasemissioner fra transport er behandlet i form af en fællesskabspolitik for CO₂ og biler. Brug af brændstof til vejtransport bidrager væsentligt til Fællesskabets samlede emissioner af drivhusgasser. Overvågning og nedbringelse af brændstoffers vugge-til-grav-emissioner af drivhusgasser kan hjælpe med til, at Fællesskabet kan nå sine reduktionsmål for drivhusgasser ved at mindske kulstofindholdet i transportsektorens brændstof.
- (5) Fællesskabet har vedtaget bestemmelser, der begrænser emissionen af forurenende stoffer fra små og store køretøjer. Brændstoffets specifikationer er en af de faktorer, der har betydning for, hvor let det er at opfylde emissionskravene.
- (6) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/30/EF af 8. maj 2003 om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer til transport¹⁷ har til formål at fremme anvendelsen af biobrændstoffer i Fællesskabet. Fællesskabets strategi for biobrændstoffer er yderligere udbygget i Kommissionens meddelelse fra 2006 "En EU-strategi for biobrændstoffer"¹⁸. Af meddelelsen fremgår det, at der er et ønske om at fortsætte udviklingen af biobrændstoffer og den tilhørende teknologi, men det bliver også gjort klart, at væksten i biobrændstoffer ikke må føre til yderligere miljøskader, og der er lagt vægt på behovet for yderligere reduktion af emissionerne af drivhusgasser. I meddelelsen erkendes det også, at der er behov for at stimulere yderligere udvikling af biobrændstofteknologi.
- (7) Direktiv 98/70/EF forbinder fravigelse af det højest tilladte damptryk for benzinen om sommeren med, om der er tale om arktiske eller strenge klimaforhold. Da anvendelsen af denne bestemmelse har medført en usikker retsstilling, må betingelserne for fravigelsen præciseres.
- (8) 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-vejpgående maskiner¹⁹, fastsættes der emissionskrav for motorer, der benyttes i mobile ikke-vejpgående maskiner. Der skal til driften af sådanne maskiner være brændstof til rådighed, som giver disse motorer mulighed for at fungere fejlfrit.

¹⁷ EUT L 123 af 17.5.2003, s. 42.

¹⁸ En EU-strategi for biobrændstoffer – KOM(2006) 34 af 8.2.2006.

¹⁹ 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-vejpgående maskiner (EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1), som ændret ved direktiv 2004/26/EF (EUT L 146 af 30.4.2004, s. 1).

- (9) Brændstof til vejtransport står for ca. 20 % af Fællesskabets drivhusgasemissioner. En metode til at nedbringe disse emissioner på er at nedbringe disse brændstoffers vugge-til-grav-emissioner af drivhusgasser. Det kan gøres på flere måder. På baggrund af, at Fællesskabet stræber efter at fortsætte nedbringelsen af drivhusgasemissioner, og at emissionerne fra vejtransport spiller en vigtig rolle, er det hensigtsmæssigt at arbejde på en mekanisme, der pålægger brændstofleverandører at indberette vugge-til-grav-emissionen af drivhusgasser fra de brændstoffer, de leverer, og at sætte disse emissioner ned med en fast størrelse hvert år fra 2010. Da dette direktiv blandt andet giver bedre muligheder for brug af biobrændstoffer, bliver mekanismen for indberetning om og reduktion af drivhusgasser udarbejdet under hensyntagen til bestemmelserne i direktiv 2003/30/EF.
- (10) Da der indgår en lang række erhvervssektorer i forsyningen med de forskellige brændstoffer, der skal være med til at mindske kulstofindholdet i brændstof i transportsektoren, skal der tilrettelægges en høring af samtlige interessenter under hensyntagen til bestemmelserne i direktiv 2003/30/EF.
- (11) Kommissionens mål er, at biobrændstoffer skal udgøre mindst 10 % af brændstofforbruget i transportsektoren i 2020. De stadige fremskridt inden for bil- og brændstoffeknologi og et vedholdende ønske om at sikre optimal miljø- og sundhedsbeskyttelse kræver, at brændstofspekifikationerne regelmæssigt revurderes på grundlag af yderligere undersøgelser og analyser af virkningerne af additiver og biobrændstofkomponenter på de forurenende emissioner. Derfor bør der regelmæssigt aflægges rapport om mulighederne for at fremme en sænkning af kulstofindholdet i transportsektorens brændstof.
- (12) Detergenter kan medvirke til at holde motorer rene og dermed mindske de forurenende emissioner. I dag findes der ingen tilfredsstillende måde til at undersøge brændstofprøver for rensende egenskaber. Leverandører af brændstof og køretøjer har således ansvaret for at oplyse deres kunder om fordelene ved detergenter og deres anvendelse. Alligevel bør Kommissionen holde øje med, om den videre udvikling giver mulighed for at optimere brugen af og fordelene ved detergenter på en bedre måde.
- (13) De nærmere enkeltheder for iblanding af ethanol i benzin, især grænserne for damptryk og mulige andre måder til at sikre, at ethanolblandingers damptryk ikke kommer over den acceptable grænse, bør revurderes på grundlag af erfaringerne med direktiv 98/70/EF.
- (14) Iblanding af ethanol i benzin øger blandingens damptryk, men benzinblandingers damptryk skal holdes lavt for at begrænse de luftforurenende emissioner.
- (15) Iblanding af ethanol i benzin ændrer ikke blandingens damptryk lineært. For at sikre, at damptrykket af benzin, der fremkommer ved blanding af to vilkårlige lovlige benzin-ethanolblandinger, ligger under lovgivningens grænseværdi, må den tilladte afvigelse af sådanne blandingers damptryk fastsættes på en sådan måde, at den svarer til den faktiske damptrykforøgelse, der finder sted ved tilsætning af en given procentdel ethanol til benzin.
- (16) For at tilskynde til brug af brændstoffer med lavere kulstofindhold under samtidig overholdelse af luftforureningsmålene burde olieraffinaderierne stille benzin med lavt

damptryk til rådighed i den fornødne mængde. Da det ikke er tilfældet i dag, sættes damptryksgrænsen for ethanolblandinger op, således at markedet for bibrændstoffer får mulighed for at udvikle sig.

- (17) Ifølge direktiv 98/70/EF skal visse foranstaltninger vedtages i henhold til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastlæggelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der tillægges Kommissionen²⁰.
- (18) Afgørelse 1999/468/EF blev ændret ved afgørelse 2006/512/EF, som indfører en forskriftsprocedure med kontrol, der skal anvendes i forbindelse med generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i en basisretsakt, der er vedtaget efter proceduren i traktatens artikel 251, herunder ved at lade sådanne bestemmelser udgå eller ved at supplere med nye ikke-væsentlige bestemmelser.
- (19) I forbindelse med at der indføres en ny mekanisme for overvågning af drivhusgasemissioner, bør Kommissionen bemyndiges til at fastlægge den metodik, der skal benyttes ved indberetning af vugge-til-grav-emissioner af drivhusgasser fra brændstoffer, der benyttes inden for vejtransport og til mobile ikke-vejpgående maskiner. Da de foranstaltninger og dem, der ændrer de ifølge artikel 10 i direktiv 98/70/EF tilladte analysemetoder, er generelle foranstaltninger, der har til formål at supplere direktivet med nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (20) Direktiv 98/70/EF indeholder en række brændstofs-specifikationer, hvoraf nogle nu er overflødige. Der er også beskrevet en række dispensationsmuligheder, som er blevet uaktuelle. Af klarhedshensyn er det hensigtsmæssigt, at disse bestemmelser udgår.
- (21) Biobrændstofteknologien er under udvikling. Der er behov for forskning i alle de mulige måder, hvorpå biomasse kan omdannes til brændstof til transportsektoren. Derfor bør direktivets grænseværdier fastsættes med en vis forsigtighed, således at der kan anvendes flere forskellige biobrændstoffer, hvis det er hensigtsmæssigt. Det drejer sig bl.a. om methanol, ethanol, højere alkoholer, ethere og andre oxygenater.
- (22) Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EØF²¹ fastlægger en række aspekter af brændstof, der benyttes inden for indlandstransport. Det er påkrævet at gøre skillefladen mellem direktiv 1999/32/EF og direktiv 98/70/EF tydeligere. Begge direktiver indeholder grænseværdier for svovlindholdet i gasolie til brug i fartøjer til indlandstransport. Af klarhedshensyn og af hensyn til den juridiske sikkerhed bør de to direktiver justeres på en sådan måde, at grænseværdien kun fastsættes ved én retsakt.
- (23) Direktiv 98/70/EØF og 1999/32/EØF bør ændres i overensstemmelse hermed.

²⁰ T L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

²¹ Rådets direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EØF (EFT L 121 af 11.5.1999, s. 13).

- (24) Rådets direktiv 93/12/EØF af 23. marts 1993 om svovlindholdet i visse flydende brændselsstoffer²² har gennem tiden undergået omfattende ændringer og indeholder derfor ikke længere noget væsentligt. Det bør derfor ophæves.
- (25) Målene om at bevare et enhedsmarked for brændstof til vejtransport og mobile ikke-vejpgående maskiner og sikre overholdelse af nogle mindstekrav til miljøbeskyttelsen ved brug af dette brændstof kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af sikring af et enhedsmarked for sådanne brændstoffer og fremme af et enhedsmarked for de køretøjer og maskiner, der benytter dem, bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer i direktiv 98/70/EF

I direktiv 98/70/EF foretages følgende ændringer:

1. I artikel 2, stk. 1, indsættes følgende som nr. 5:

"5. "arktiske eller strenge klimaforhold": gennemsnitlige vintertemperaturer fra oktober til april i den pågældende region eller medlemsstat, som er lavere end Fællesskabets gennemsnit."

2. I artikel 3 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 2, litra a) og b), udgår.

(b) I stk. 2, litra c), indsættes udtrykket "eller bilag V" som afslutning på sidste punktum.

(c) Stk. 3 affattes således:

"3. Brændstof, der opfylder specifikationerne i bilag III, skal på landets sprog mærkes med "Benzin med lavt indhold af biobrændstoffer".

Brændstof, der opfylder specifikationerne i bilag V, skal på landets sprog mærkes med "Benzin med højt indhold af biobrændstoffer".

(c) Stk. 4, 5 og 6 udgår.

(d) Stk. 7 affattes således:

"7. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne med henblik på brug i karakteristiske gamle køretøjer og på distribution via særlige interessegrupper fortsat tillade markedsføring

²² EFT L 74 af 27.3.1993, s. 81. Senest ændret ved direktiv 1999/32/EF.

af små mængder benzin med et blyindhold på højst 0,15 g/l i et omfang, der svarer til højst 0,5 % af det samlede salg."

3. I artikel 4 foretages følgende ændringer:

(a) I stk. 1 foretages følgende ændringer:

i. Litra a) og b) udgår.

ii. I litra d) ændres udtrykket "Uden at dette berører litra c)" udgår.

iii. Litra e) affattes således:

"e) Medlemsstaterne påser, at dieselolie senest den 31. december 2008 kun kan markedsføres på deres område, såfremt den er i overensstemmelse med miljøspecifikationer i bilag IV."

(b) Stk. 2, 3 og 4 udgår.

(c) Stk. 5 affattes således:

"5. Medlemsstaterne påser, at gasolier, der er bestemt til brug i mobile ikke-vejgående maskiner og landbrugs- og skovbrugstraktorer, og som markedsføres på deres område efter den 1. januar 2008, indeholder under 1000 mg svovl pr. kg. Senest den 31. december 2009 må svovlindholdet i gasolier bestemt til brug i mobile ikke-vejgående maskiner og landbrugs- og skovbrugstraktorer, men ikke fartøjer til indlandstransport, maksimalt være 10 mg/kg."

(d) Følgende indsættes som stk. 6:

"6. Medlemsstaterne påser, at det højest tilladte svovlindhold i gasolier, der er bestemt til brug i fartøjer til indlandstransport, senest den 31. december 2009 fastsættes til 300 mg/kg. Medlemsstaterne påser, at denne grænse sættes ned til 10 mg/kg senest den 31. december 2011."

4. I artikel 6 foretages følgende ændringer:

(a) Titlen affattes således: "Markedsføring af brændstoffer med strengere miljøspecifikationer og højere damptryk".

(b) Følgende indsættes som stk. 1a:

"1a. Uanset bilag III kan en medlemsstat træffe foranstaltninger til at sikre, at der på hele dens område eller bestemte dele af det, hvor gennemsnitstemperaturen om vinteren er meget lav, tillades et højere damptryk end det, der er fastsat som det højeste om sommeren i fodnote 5 i bilag III og fodnote 4 i bilag V."

(c) I stk. 2 ændres udtrykket "stk. 1" til udtrykket "stk. 1 eller 1a".

5. Følgende indsættes som artikel 7a og 7b:

"Artikel 7a

Nedbringelse af drivhusgasemissionerne

1. Medlemsstaterne forlanger fra den 1. januar 2009, at leverandører af brændstof til vejtransport og mobile ikke-vejgående maskiner, som markedsføres, overvåger disse brændstoffers vugge-til-grav-emissioner af drivhusgasser og aflægger rapport herom.
2. Medlemsstaterne forlanger fra den 1. januar 2011, at leverandører af brændstof til vejtransport og mobile ikke-vejgående maskiner, som markedsføres, reducerer disse brændstoffers emissioner af drivhusgasser. Reduktionen består i, at den årlige emission hvert kalenderår frem til 2020 nedbringes med 1% af emissionen i 2010. De vugge-til-grav-emissioner af drivhusgasser pr. energienhed fra disse brændstoffer, som indberettes i 2020, må ikke være højere end 90% af de indberettede emissioner i 2010.
3. De foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre overvågning, indberetning og kontrol af vugge-til-grav-emissionerne af drivhusgasser i stk. 1 og 2, som tager udgangspunkt i en nøjagtig definition af, hvad der skal tages hensyn til ved beregningen af disse emissioner, og som er udformet som supplerende af ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter proceduren i artikel 11, stk. 2.

Artikel 7b

Iblanding af ethanol i benzin

Foranstaltninger, der vedrører detaljer om iblanding af ethanol i benzin, især damptrykket som fastsat i bilag VI, og eventuelle alternativer, og som er udformet til bl.a. at supplere ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter proceduren i artikel 11, stk. 2."

6. Følgende indsættes som artikel 8a:

"Artikel 8a

Metalbaserede additiver

Kommissionen fortsætter med at udvikle en egnet prøvningsmetode vedrørende brug af metalbaserede additiver i brændstof."

7. Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Rapportering

Kommissionen sender senest den 31. december 2012 og derefter hvert tredje år Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, eventuelt ledsaget af et forslag.

Rapporten skal særlig omhandle følgende:

- (a) anvendelsen af biobrændstoffer inden for rammerne af dette direktiv og bilteknologiens udvikling og anvendelse på baggrund af målet om, at mindst 10 % af brændstofforbruget i transportsektoren er biobrændstof i 2020, som fastsat i Kommissionens strategiske energireddegørelse*, og målet om lavere kulstofindhold i transportsektorens brændstof
- (b) Fællesskabets politik for CO₂-emissioner fra vejtransporten
- (c) grænseværdier for damptrykket af benzin med iblandet ethanol
- (d) grænseværdier for forurenende emissioner fra motorer, der benyttes til indlandstransport, med afsæt i en undersøgelse af de forurenende stoffers og drivhusgassernes virkninger
- (e) stigningen i brugen af detergenter i brændstof
- (f) brugen af metalbaserede additiver i brændstof.

* KOM(2007) 1 af 10.1.2007."

8. Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8."

9. Artikel 14 udgår.

10. Bilag I udgår.

11. Bilag II udgår.

12. I bilag III foretages følgende ændringer:

I fodnote 5 indsættes følgende: "For brændstoffer, der indeholder ethanol, tillades det, at damptrykket i sommerperioden er så meget højere end 60 kPa, som er anført i bilag VI."

13. I bilag IV foretages følgende ændringer:

- (a) Ud for "Polycykliske aromatiske kulbrinter" ændres tallet i "Maksimum"-kolonnen til "8".
- (b) Fodnote (3) affattes således:

"(3) Indtil den 31. december 2008 skal dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg markedsføres på medlemsstaternes område og være tilgængelig med en passende geografisk afbalanceret fordeling. Svovlindholdet i al dieselolie, der markedsføres på en medlemsstats område, må efter den 1. januar 2009 maksimalt være 10 mg/kg."

14. Teksten i bilaget til nærværende direktiv indsættes som bilag V.
15. Teksten i bilaget til nærværende direktiv indsættes som bilag VI.

Artikel 2 **Ændringer i direktiv 1999/32/EF**

I artikel 4b i direktiv 1999/32/EF foretages følgende ændringer:

- (a) Stk. 1, litra a), udgår.
- (b) Stk. 2, litra b), udgår.
- (c) Følgende indsættes som stk. 2a:

"2a. Fartøjer til sejlads på indre vandveje, der er i besiddelse af et certifikat, som godtgør overensstemmelse med den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1974, som ændret, kan, når de er på søen, benytte brændstof, der opfylder specifikationerne i dette direktiv.

Når sådanne fartøjer ikke er på søen, skal de benytte brændstof, der opfylder specifikationerne i direktiv 98/70/EF."

Artikel 3 **Ophævelse**

Direktiv 93/12/EØF ophæves.

Artikel 4 **Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest [den 31. december 2008]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 5
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 6
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG
BILAG V

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

Type: **Benzin med højt indhold af biobrændstoffer**

Parameter (1)	Enhed	Grænseværdier (2)	
		Minimum	Maksimum
Research-oktantal		95	—
Motoroktantal		85	—
Damptryk, sommer (3)	kPa	—	60,0 (4)
Destillation:			
— fordampet ved 100°C	% v/v	46,0	—
— fordampet ved 150°C	% v/v	75,0	—
Kulbrinter:			
— olefiner	% v/v	—	18,0
— aromater	% v/v	—	35,0
— benzen	% v/v	—	1,0
Oxygenindhold	% m/m	—	3,7
Oxygenater			
— methanol			3
— ethanol, stabilisatorer kan være tilsat	% v/v		10
— isopropylalkohol	% v/v	—	12
— tertbutylalkohol	% v/v	—	15
— isobutylalkohol	% v/v	—	15
— ethere med 5 kulstofatomer pr. molekyle og derover	% v/v	—	22
— andre oxygenater(5)	% v/v	—	15
Svovlindhold	mg/kg	—	10
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 2R over nul (R = reproducerbarhed). Resultaterne af de individuelle målinger skal fortolkes på grundlag af kriterierne i ISO 4259 (offentliggjort i 1995).

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

(4) I medlemsstater med arktiske eller strenge klimaforhold må damptrykket ikke være større end 70,0 kPa. For brændstoffer, der indeholder ethanol, tillades det, at damptrykket i sommerperioden er så meget højere end 60 kPa, som er anført i bilag VI.

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

BILAG VI

TILLADT DAMPTRYKSAFVIGELSE FOR BENZIN MED INDHOLD AF ETHANOL

Ethanolindhold (% v/v)	Tilladt damptryksafvigelse (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

Den tilladte damptryksafvigelse for ethanolindhold mellem de anførte beregnes ved lineær interpolation mellem det umiddelbart højere og umiddelbart lavere ethanolindhold.