



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 31. 1. 2007
COM(2007) 18 konč.

2007/0019 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 98/70/ES glede specifikacij motornega bencina, dizelskega goriva in plinskega olja ter o uvedbi mehanizma za spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv za cestni promet ter o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede specifikacij goriva, ki ga uporabljajo plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, in o razveljavitvi Direktive 93/12/EGS

(predložila Komisija)

{SEC(2007) 55}

{SEC(2007) 56}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Direktiva 98/70/ES¹ je določila minimalne specifikacije za motorni bencin in dizelsko gorivo za uporabo v cestnem prometu ter v necestni mobilni mehanizaciji. Te specifikacije so bile določene zaradi zdravstvenih in okoljskih razlogov. Ta predlog za pregled Direktive 98/70/ES bo prispeval k zmanjšanju onesnaževal zraka in emisij toplogrednih plinov iz uporabe goriva za cestni promet in necestne namene ter pomagal izvajati strategijo Skupnosti o kakovosti zraka in podnebnih spremembah. Privedel bo do zmanjšanja emisij trdnih delcev. Poleg tega bo omogočil tudi uporabo večjih količin biogoriva ter hkrati upošteval zahteve glede okolja in zdravja. Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz goriva, ki ga ureja.

Glavni razlog za pregled Direktive je razvoj goriva in tehnologije motorjev ter povečanje uporabe biogoriva. Cilji Skupnosti v zvezi s kakovostjo zraka, zastavljeni v Tematski strategiji o onesnaževanju zraka, in stalne potrebe po obravnavanju emisij toplogrednih plinov so drugi glavni dejavniki, zaradi katerih je potreben pregled Direktive.

• Splošno ozadje

Direktiva 98/70/ES je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2003/17/ES². Ta sprememba vpliva le na omejitve žvepla za motorni bencin in dizelsko gorivo, ki jih določa Direktiva. Zaradi stalnega razvoja zakonodaje Skupnosti o emisijah onesnaževal ter povezave med tehnologijo vozil in kakovostjo goriva je treba hkrati pregledati tudi kakovost goriva.

Člen 9 Direktive 98/70/ES predvideva potrebo po pregledu in možni reviziji Direktive. Ta navaja, da se ob upoštevanju:

- nadaljnjega napredka pri emisijah onesnaževal iz vozil,
- razvoja strategij o CO₂ in avtomobilih,
- ter razvoja alternativnih goriv

presodi, ali so ti dejavniki povzročili potrebo po pregledu specifikacij goriva. Poleg tega se opredelijo druga posebna vprašanja, ki jih je treba presoditi. Obširna posvetovanja z zainteresiranimi stranmi so razkrila številna dodatna vprašanja, ki jih je treba v pregledu upoštevati.

• Sedanje določbe na področju, na katero se nanaša predlog

¹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 98/70/ES z dne 13. oktobra 1998 o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 93/12/ES.

² Direktiva 2003/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. marca 2003 o spremembi Direktive 98/70/ES o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva.

Direktiva 98/70/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2003/17/ES, določa minimalne specifikacije za motorni bencin in dizelsko gorivo, ki se tržita v EU. Zajema tudi omejitve žvepla za plinsko olje, ki ga uporablja necestna mobilna mehanizacija.

Direktiva 1999/32/ES³ določa omejitve žvepla za nekatera tekoča goriva in med drugim posebej omenja gorivo, ki ga uporabljajo plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh.

Direktiva 93/12/EGS⁴ je prej urejala vsebnost žvepla v tekočih gorivih, vendar pa ostaja po spremembi z direktivama 98/70/ES in 1999/32/ES v veljavi le en člen Direktive.

• Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

Tematska strategija o onesnaževanju zraka opredeljuje številne cilje za zmanjšanje onesnaženja zraka v EU. Ta predlog je v skladu s temi cilji, saj si z različnih vidikov prizadeva zmanjšati ali vsaj preprečiti povečanje emisij najpomembnejših onesnaževal.

Poleg tega je ta predlog je del kjotske strategije EU, ki temelji na skupnih ukrepih industrije, prometnega sektorja, sektorja energije, stanovanjskega sektorja in kmetijstva.

Predlog je skladen s Strategijo trajnostnega razvoja, saj je njen cilj, če je le mogoče, zmanjšati ali preprečiti povečanje neželenih emisij onesnaževal, ki vplivajo na okolje in zdravje, in zmanjšati emisije toplogrednih plinov zaradi prometa. Vendar je to treba storiti stroškovno učinkovito ob upoštevanju družbenih koristi.

Cilj predlagane Direktive je tudi olajšati doseganje sedanjih in prihodnjih ciljev Skupnosti glede biogoriva. Strategija Komisije za biogoriva⁵ navaja, da se mora „osredotočiti na zagotavljanje, da uporaba biogoriv ne povzroča okoljskih ali tehničnih problemov“. Pregled obravnava omejitve uporabe biogoriva in spremembe, ki so izvedljive brez povečanja okoljske škode med uporabo. Poleg tega se priznava, da bi bil potreben nadaljnji pregled mejnih vrednosti in instrumentov, saj se tehnologije goriva in biogoriva ter količine razvijajo.

Predlog vpliva na lizbonsko strategijo in notranji trg. Specifikacije goriva ne vplivajo le na dobavitelje goriva, ampak tudi na izdelovalce vozil, necestne mobilne mehanizacije ter delov sistemov za gorivo in izpušnih sistemov. Spremembe specifikacije lahko povišajo ali znižajo stroške za te sektorje. Specifikacije lahko nekoliko vplivajo tudi na stroške dobaviteljev goriva in velikost trga goriva, pa tudi na splošno porabo energije, emisije toplogrednih plinov in raven vpliva na zdravje zaradi onesnaženja zraka. Ocenjeni in upoštevani so bili vplivi kakršnih koli sprememb stroškov. Predlagane spremembe verjetno ne bodo vplivale na splošne stroške družbe.

³ Direktiva Sveta 1999/32/ES z dne 26. aprila 1999 o zmanjšanju deleža žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva, ki spreminja Direktivo 93/12/EGS.

⁴ Direktiva Sveta 93/12/EGS z dne 23. marca 1993 o vsebnosti žvepla v nekaterih tekočih gorivih.

⁵ Strategija EU za biogoriva – COM(2006) 34, 8.2.2006.

Predlog je v skladu z načeli boljše ureditve, saj vključuje poenostavitev obveznosti, naloženih industriji, razveljavlja eno direktivo, je skladen s strategijo o podnebnih spremembah, trajnostno strategijo razvoja, strategijo za biogoriva in ciljem tematske strategije za izboljšanje kakovosti zraka.

Predlagane specifikacije so bile opredeljene na podlagi najboljših tehnik s ciljem zmanjšati emisije onesnaževal in toplogrednih plinov kolikor je mogoče in hkrati preprečiti nastanek druge okoljske škode. Ocenjeni so bili morebitni kompromisi na nekaterih področjih, na primer zmanjšanje žvepla lahko poveča emisije toplogrednih plinov.

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN PRESOJA VPLIVA

• Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Metode posvetovanja, glavna ciljna področja in splošni profil udeležencev

Zaradi zelo tehnične narave Direktive je bil postopek zainteresiranih strani organiziran z zadevnimi zainteresiranimi stranmi na ravni EU. V času postopka je potekalo posvetovanje o obsegu pregleda, zainteresirane strani pa so bile povabljene predložiti svoje poglede na vse različne vidike tega pregleda. Organizirani sta bili dve srečanja in dana je bila dodatna možnost za predložitev pisnih komentarjev. Večina udeležencev se je strinjala z objavo svojih komentarjev, ki so objavljeni na spletni strani http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library.

Povzetek odzivov in na kakšen način so bili upoštevani

Zaradi širokega spektra vprašanj, zajetih v pregledu, tukaj ni možno vključiti povzetka vseh komentarjev zainteresiranih strani. Presoja vpliva navaja glavne vidike zainteresiranih strani za vsak vidik pregleda, še zlasti, kjer so se mnenja zainteresiranih strani razhajala. Kjer so se mnenja razhajala, je skušala Komisija ugotoviti najbolj verodostojen pristop, hkrati pa je ugotovila negotovost in skušala preprečiti tveganje nezaželenih okoljskih posledic ali vplivov na zdravje.

• Zbiranje in uporaba strokovnega znanja in izkušenj

Zadevna znanstvena/strokovna področja

Pregled zajema zlasti vprašanja v zvezi z onesnaževanjem zraka, tehnologijo zgorevanja in motorjev, rafiniranjem nafte, tehnologijo biogoriva in emisije toplogrednih plinov.

Uporabljena metodologija

Pregled Direktive o kakovosti goriva zajema številna področja in vključuje znatno število industrijskih sektorjev. Številni vidiki in vprašanja v tej zvezi so zelo tehnične narave.

Spričo teh dejavnikov je Komisija zaprosila za predloge organizacij z zadevnim strokovnim znanjem. Predloge so predložili Skupno raziskovalno središče (JRC),

zainteresirane strani v strukturiranem postopku in z dialogom ter s srečanji s posamičnimi zainteresiranimi stranmi ali skupinami zainteresiranih strani.

JRC je opravilo znanstveno delo, s katerim so podprli nekatera tehnična vprašanja pregleda s podporo različnih zainteresiranih strani. JRC je poročalo o napredku, doseženemu na srečanjih zainteresiranih strani, ter odgovarjalo na vprašanja in pripombe. Končno mnenje JRC je prispelo 28. februarja 2006.

Glavne organizacije in strokovnjaki, vključeni v posvetovanje

Preskusno delo, ki ga je izvedlo JRC, je vključevalo tudi raziskovalne organizacije Evropskega sveta za R&R na področju avtomobilske industrije (EUCAR) in raziskovalne organizacije Evropskega združenja naftne industrije za okolje, zdravje in varnost pri rafiniranju in distribuciji (CONCAWE). Predloge za postopek so predložile številne zainteresirane strani. Podrobno so navedeni v Prilogi 1 k presoji vpliva.

Povzetek prejetih in uporabljenih mnenj

Za številna področja presoje v pregledu nestrinjanj glede ugotovitev ni, ali pa so majhna. Ta področja so: stoječe kolone vozil, končni datum za 10 ppm žvepla v dizelskem gorivu, pregled Direktive 1999/96/ES, pregled politike o CO₂ in avtomobilih, pregled Direktive 1999/30/ES.

Na nekaterih področjih so interesi posamičnih industrij v korist določenim stališčem. Ta vključujejo omejitve vsebnosti FAME v dizelskem gorivu, specifikacije dizla za necestno rabo, gostoto dizelskega goriva, vsebnost kisikovih spojin v motornem bencinu ter parni tlak motornega bencina.

Na številnih področjih je jasna razlika v mnenju med različnimi sektorji, običajno v industriji izdelovalcev vozil in naftni industriji. Zajema Svetovno listino o gorivu, poliaromatske ogljikovodike, detergente in kovinske dodatke. Obstaja nesoglasje glede vplivov kovinskih dodatkov na sisteme za nadzor emisij ter mejnih vrednosti etanola in parnega tlaka.

Kovinski dodatki po navedbah nekaterih delov industrije povišujejo tveganje poškodovanja izpušnih sistemov vozil, izdelovalci dodatkov pa tej trditvi nasprotujejo. Izkazalo se je, da se do sedaj ni bilo možno dogovoriti o testni metodi, ki bi preverila, ali kovinski dodatki povzročajo škodo.

Uporaba etanola v mešanicah z motornim bencinom lahko povzroči povišanje emisij onesnaževal, ki so predhodniki prizemnega ozona. Pri višjih mešanicah etanola se pojavljajo težave združljivosti z nekaterimi vozili. Uporaba etanola in drugih biogoriv pomeni morebitno skrajšanje življenjskega cikla emitiranih toplogrednih plinov iz cestnih goriv. Presoja teh vplivov je sporna še zlasti za industrijo dobaviteljev etanola.

Na nekaterih področjih je bil omenjen obstoj morebitnih resnih tveganj z nepopravljivimi posledicami, na primer s strani izdelovalcev vozil in naftne industrije. Tveganja vključujejo poškodovanje vozil ter povečanje emisij onesnaževal in toplogrednih plinov.

Načini za javno dostopnost strokovnih nasvetov

Pripombe zainteresiranih strani glede vseh različnih vidikov pregleda so bile objavljene na internetu, kjer so dostopne javnosti, kot je omenjeno zgoraj, razen za primere, kjer so zainteresirane strani zahtevale tajnost njihovih pripomb.

• **Presoja vpliva**

Komisija je izvedla presojo vpliva, navedeno v delovnem programu. Poročilo je dostopno kot dokument SEC(2007) 55. Presoja vpliva upošteva naslednjih šestnajst vprašanj:

- a) Ali je treba specifikacije goriva, zajete v Direktivi, nadomestiti s tistimi iz Svetovne listine o gorivu, kot predlaga avtomobilska industrija.
- b) Ali mora Direktiva zaradi odsotnosti omejitve uvesti največjo omejitev vsebnosti FAME (biodizla). S tako omejitvijo bi se omejila količina FAME, ki se sme mešati.
- c) Ali bi določitev minimalnih specifikacij za LPG, naravni plin in biogoriva v Direktivi prinesla okoljske koristi.
- d) Ali bi določitev posebnih specifikacij goriva, ki se uporablja za kolone stoječih vozil, prinesla okoljske koristi.
- e) Kateri zavezujoči datum je treba določiti za najvišjo vsebnost žvepla 10 ppm v dizelskem gorivu. Ta stopnja žvepla je potrebna za izboljšanje delovanja tehnologij za nadzor onesnaževal.
- f) Ali je treba po pregledu Direktive 1999/96/ES⁶ spremeniti katere parametre, da se zagotovi pravilno delovanje vozil, ki izpolnjujejo strožje specifikacije emisij.
- g) Ali je treba po pregledu prostovoljnih sporazumov o CO₂ in avtomobilih spremeniti katere parametre, da se zagotovi skladnost izdelovalcev vozil z njihovimi obveznostmi.
- h) Ali so potrebne spremembe parametrov goriv po pregledu Direktive 1999/30/ES⁷, da se zagotovi doseganje mejnih vrednosti kakovosti zraka.
- i) Ali je treba spremeniti najvišjo vsebnost poliaromatskih ogljikovodikov (trenutno določena na 11 %) v dizelskem gorivu, da se zmanjšajo emisije onesnaževal iz vozil.

⁶ Direktiva 1999/96/ES o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti emisijam plinastih snovi in delcev, ki onesnažujejo, iz motorjev na kompresijski vžig, ki se uporabljajo v vozilih, ter emisijam plinastih snovi, ki onesnažujejo, iz motorjev na prisilni vžig, ki za gorivo uporabljajo zemeljski plin ali utekočinjeni naftni plin in se uporabljajo v vozilih, ter o spremembah Direktive Sveta 88/77/EGS in potrditvi obveznih standardov emisij NO_x za težke motorje.

⁷ Direktiva 1999/30/ES o mejnih vrednostih žveplovega dioksida, dušikovega dioksida in dušikovih oksidov, trdnih delcev in svinca v zunanjem zraku.

- j) Ali so potrebne spremembe specifikacij plinskega olja, ki ga uporablja necestna mobilna mehanizacija, da se zagotovi uvedba mehanizacije, ki bo izpolnjevala nove omejitve emisij.
- k) Ali je treba Direktivo spremeniti zaradi morebitnih koristi za okolje ob širši uporabi detergentov v gorivih.
- l) Ali je treba Direktivo spremeniti zaradi morebitne uporabe kovinskih dodatkov v gorivu, saj je njihov vpliv na vozila in emisije nejasen.
- m) Ali je treba spremeniti najvišjo gostoto dizelskega goriva spričo višje gostote FAME (biodizla), da se olajša mešanje z dizelskim gorivom.
- n) Ali je treba spremeniti najvišjo mejno vrednost kisikovih spojin za motorni bencin spričo zaželenosti spodbujanja uporabe biogoriv.
- o) Ali je treba spremeniti najvišjo mejno vrednost parnega tlaka motornega bencina spričo zaželenosti spodbujanja uporabe biogoriv in ob upoštevanju, da bi lahko sprememba parnega tlaka povzročila višje emisije hlapljivih organskih spojin.
- p) Ali je zaželeno Direktivo spremeniti, da bi se upošteval življenjski cikel emitiranih toplogrednih plinov in s tem zagotovile od tehnologije neodvisne spodbude za dekarbonizacijo goriva, ki se uporablja za promet, in razvoj novih, boljših biogoriv.

Pretehtane možnosti se razlikujejo za vsako področje. Zdi se, da je najbolj izvedljiva možnost za (f) in (g), da se ne ukrepa. Za vsa druga vprašanja ukrepi niso predvideni, saj se hkrati razmišlja o drugih možnostih, katerih število je od 1 do 6 glede na posamezen primer. Te druge možnosti vključujejo prostovoljne ukrepe ene ali več panog industrije, uvedbo omejitev v specifikacije ali njihovo poostritev ter uvedbo novih elementov v Direktivo.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

- **Povzetek predlaganega ukrepa**

Sklep za večino ocenjenih področij je bil, da je najboljša možnost ne ukrepati. Na nekaterih področjih bodo spremembe Direktive povzročile zmanjšanje onesnaževal in emisij toplogrednih plinov ter nižje splošne stroške. Glavne predlagane spremembe Direktive so:

- 1) Kot obvezujoči datum za največ 10 ppm žvepla v dizelskem gorivu se potrdi leto 2009. To bo pomenilo nižje emisije onesnaževal, predvsem trdnih delcev, in olajšalo uvedbo opreme za nadzor drugih onesnaževal ter prineslo industriji varnost.
- 2) Najvišja vsebnost poliaromatskih ogljikovodikov v dizelskem gorivu se bo od leta 2009 naprej znižala na 8 %. To lahko povzroči zmanjšanje emisij trdnih delcev in poliaromatskih ogljikovodikov, vendar pa sta bila stopnja in datum izbrana zaradi zagotovitve, da s predlagano spremembo ne bo stroškov.

- 3) Najvišja vsebnost žvepla v plinskem olju za necestno uporabo se bo zmanjšala s 1 000 ppm na 10 ppm za uporabo na kopnem in s 1 000 ppm na 300 ppm za celinske plovne poti. Sprememba za kopensko opremo bo olajšala uvedbo naprednejših motorjev in opreme za nadzor emisij ter povzročila znižanje emisij trdnih delcev iz obstoječe opreme. Sprememba za celinske plovne poti bo zagotovila, da motorji delujejo na homologirani stopnji emisij onesnaževal.
- 4) Za uporabo večjih količin biogoriv v motornem bencinu se določi posebna mešanica motornega bencina z višjo dovoljeno vsebnostjo kisikovih spojin (vključno do 10 % etanola). Iz istega razloga se poviša mejna vrednost parnega tlaka za motorni bencin, zmešan z etanolom. Vse mešanice, ki so na voljo na trgu, bodo jasno označene. Te spremembe bodo olajšale razvoj trga biogoriva in preprečile morebitno tveganje poškodovanja obstoječih vozil. Višje emisije hlapljivih organskih spojin se bodo nadzirale z zbiranjem emisij vseh goriv na bencinskih črpalkah. Komisija bo pripravila predlog za obvezno uvedbo rekuperacije hlapov na bencinskih črpalkah v letu 2007.
- 5) Od leta 2009 se uvede obvezno spremljanje življenjskega cikla toplogrednih plinov. Od leta 2011 se morajo te emisije zmanjšati za 1 % na leto. S tem se zagotovi, da tudi sektor goriva prispeva k doseganju ciljev Skupnosti v zvezi z dolgoročnim zmanjšanjem toplogrednih plinov in vzporedne napore pri izboljšanju učinkovitosti vozil. Tako se spodbujajo tudi nadaljnji razvoj goriv z nizko vsebnostjo ogljika in drugi ukrepi za zmanjšanje emisij iz proizvodne verige.
- 6) Dovoljeni največji parni tlak za mešanice etanola se je spremenil, da se omogoči razvoj industrije biogoriv v zgodnjih letih. Vendar, ker bi se osnovni motorni bencin lahko izdeloval tudi tako, da se omogoči višja vsebnost biogoriv ter etanola z nižjim parnim tlakom, se naftne družbe pozivajo k razvoju teh mešanic tudi v Evropi. Kadar bo ta osnovni motorni bencin z nižjim parnim tlakom na voljo v zadostnih količinah, se bo lahko ponovno pregledala mejna vrednost za parni tlak.

Predlagana Direktiva pojasnjuje tudi možno uporabo izjem za omejitve parnega tlaka za izredno hladne ali težke vremenske pogoje, da se prepreči napačna razlaga in poveča pravna varnost ter uvede nova klavzula o pregledu. Predlagana Direktiva posodablja tudi Direktivo 98/70/ES tako, da jo spreminja s črtanjem odvečnih elementov.

• **Pravna podlaga**

Ta akt ima dve pravni podlagi (člen 95 in člen 175), saj spreminja en akt in razveljavlja drugega, od katerih oba temeljita na členu 95 (prej člen 100a), ter spreminja tretji akt, ki temelji na členu 175 (prej člen 130s).

• **Načelo subsidiarnosti**

Države članice ne morejo v ustrezni meri dosegati ciljev tega predloga, saj je EU veliko tržišče cestnih vozil, kakovost dostopnega goriva pa pomemben vidik njihovega pravnega delovanja. Ukrepi držav članic bi pomenili konec enotnega trga goriv, ki se uporabljajo za cestni promet, zaradi uporabe različnih specifikacij. To bi

bilo iz gospodarskega vidika škodljivo in bi zmanjševalo varnost dobave energije, saj bi bil trg vsake države članice odvisen le od dobave, ki bi ustrezala njegovim specifikacijam, in bi onemogočal izmenjavo med državami članicami v primeru motenj trga.

Prednosti omejevanja okoljske škode in škodljivih vplivov na zdravje zaradi uporabe goriva za cestni promet bodo ob nižjih stroških z enojno specifikacijo goriva v EU večje. Ker segajo zračna onesnaževala čez meje, je zaželeno, da se zagotovijo usklajeni ukrepi za zmanjšanje emisij po vsej Skupnosti.

Zato je predlog v skladu z načelom subsidiarnosti.

- **Načelo sorazmernosti**

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti zaradi razlogov, navedenih v nadaljevanju.

Predlog je oblikovan kot direktiva, ki določa minimalne specifikacije goriva zaradi varstva okolja in zdravja. Direktiva ne obravnava drugih tehničnih vidikov specifikacij goriva, za katere se uporabljajo evropski standardi v skladu z načeli boljše ureditve.

Predlog ne pomeni večjega finančnega ali upravnega bremena za Skupnost, državne, regionalne ali lokalne vlade. Zahteve v zvezi s temi organi se ne razlikujejo od zahtev v obstoječi Direktivi.

Pri oblikovanju predlogov so bili analizirani stroški in koristi, kot je podrobno navedeno v presoji vpliva. Predlagani ukrepi so bili izbrani, da se zagotovi, da koristi vedno prevladajo nad stroški. Na tak način so se splošni stroški za gospodarske subjekte in državljane zmanjšali na najmanjšo možno mero.

- **Izbira instrumentov**

Predlagani instrument: direktiva.

Druga sredstva ne bi bila primerna, saj mora zagotovitev kakovosti goriva urejati obvezujoča zakonodaja. Tako je izključena druga možnost kot direktiva ali uredba. Ker je treba nadzirati le končne specifikacije goriva, ne pa tudi zagotovitev teh specifikacij, bi bila uredba nepotrebno strog ukrep.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Skupnosti.

5. DODATNE INFORMACIJE

- **Poenostavitev**

Predlog predvideva poenostavitev zakonodaje s spremembo dveh obstoječih direktiv (Direktive 98/70/ES in Direktive 1999/32/ES⁸). Posledično sta direktivi krajši, jasnejši in ne vsebujeta področij, ki se prekrivajo, kar pomeni manj možnosti za pravno negotovost.

- **Razveljavitev veljavne zakonodaje**

Predlog bo razveljavil obstoječo odvečno Direktivo (93/12/EGS⁹).

- **Pregled/revizija/časovna omejitev veljavnosti**

Predlog vsebuje določbo o pregledu.

- **Korelacijska tabela**

Države članice morajo Komisiji sporočiti besedilo nacionalnih določb, ki prenašajo Direktivo, ter korelacijske tabele med navedenimi določbami in to direktivo.

- **Evropski gospodarski prostor**

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP, zato ga je treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

6. OPIS ELEMENTOV

Člen 1

Točka 1. Spremeni se člen 2 tako, da se doda nov odstavek 5, ki bolj jasno opredeljuje izredno hladne ali težke vremenske razmere.

Točka 2. Spreminja člen 3. V odstavku 2 se črtata pododstavka (a) in (b), saj sta brezpredmetna. Pododstavek (c) se spremeni, da se dovoli trženje motornega bencina v skladu s Prilogo V.

Odstavek 3 se nadomesti, da zahteva, da se označijo vsa goriva, ki izpolnjujejo specifikacije iz Priloge III in Priloge V.

Odstavki 4, 5 in 6 se zaradi brezpredmetnosti črtajo, saj so ali bodo vse izjeme potekle v letih 2003, 2005 oziroma 2007.

Odstavek 7 se nadomesti, da bi pojasnil najvišjo vsebnost svinca v majhnih količinah osvinčenega motornega bencina, ki bi jo države članice lahko še naprej dovolile.

Točka 3. Spreminja člen 4. V odstavku 1 se črtata pododstavka (a) in (b), saj sta brezpredmetna. Pododstavek (e) se nadomesti, da se potrdi 1. januar 2009 kot datum, ko mora dizelsko gorivo vsebovati največ 10 mg/kg žvepla.

⁸ Opombi 1 in 3 zgoraj.

⁹ Opomba 4 zgoraj.

Odstavka 2 in 3 se črtata, saj sta brezpredmetna, vse izjeme pa so ali bodo potekle v letih 2003 in 2007. Odstavek 4 se črta, saj postopek za obravnavo izjem iz odstavkov 2 in 3 posledično ni več potreben.

Odstavek 5 se nadomesti tako, da uvede strožje specifikacije žvepla za plinsko olje, ki ga uporablja necestna mobilna mehanizacija.

Doda se odstavek 6, da se do 31. decembra 2009 uvede strožja najvišja dovoljena vsebnost žvepla v plinskem olju za uporabo v plovilih za celinske plovne poti. Nadaljnje zmanjšanje se uvede najpozneje do 31. decembra 2011.

Točka 4. Spreminja naslov in uvede nov odstavek v členu 6, na podlagi katerega morajo države članice, ki želijo uporabiti izjemo za parni tlak v poletnem obdobju v primeru izjemno hladnih ali težkih vremenskih pogojev, pridobiti odobritev Komisije.

Točka 5. Dodaja dva nova člena. Prvi člen od držav članic zahteva, da od dobaviteljev goriva zahtevajo poročila o življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov dobavljenega goriva. V skladu z določbami Direktive 2003/30/ES je treba določiti metodologijo mehanizma poročanja. Dodatna zahteva, ki se uveljavi naknadno, bo zahtevala zmanjšanje poročanih emisij.

Drugi člen predvideva, da Komisija v skladu s postopkom iz člena 11(2) sprejme ukrepe za spremembo specifikacij glede mešanja etanola v motorni bencin ter zlasti glede parnega tlaka.

Točka 6. Dodaja nov člen, ki od Komisije zahteva, da še naprej razvija ustrezno preskusno metodologijo za uporabo kovinskih dodatkov v gorivih.

Točka 7. Nadomesti izvorni člen, ki od Komisije zahteva, da redno poroča o Direktivi. Prvo poročilo je predvideno do 31. decembra 2012, nadaljnja poročila pa so predvidena vsaka tri leta. Poročilom so po potrebi priloženi predlogi. Elementi, ki jih je med drugim treba vključiti v poročilo, so določeni v tem členu.

Točka 8. Nadomesti izvorni člen 11 (kakor je naveden v točki 80 Priloge III k Uredbi (ES) št. 1882/2003¹⁰), da se zagotovi sklicevanje na regulativni postopek s pregledom.

Točka 9. Črta brezpredmetni člen 14.

Točka 10. Črta Prilogo I k Direktivi 98/70/ES, ki je brezpredmetna.

Točka 11. Črta Prilogo II k Direktivi 98/70/ES, ki je brezpredmetna.

Točka 12. V Prilogi III se poveča največja mejna vrednost parnega tlaka za mešanice etanola.

Točka 13. V Prilogi IV se spremeni največja dovoljena vsebnost policikličnih aromatskih ogljikovodikov v dizelskem gorivu na 8 %, opomba 3 pa se spremeni,

¹⁰ UL L 284, 31.10.2003, str. 1.

tako da potrjuje 1. januar 2009 kot datum, po katerem mora vse dizelsko gorivo vsebovati največ 10 mg/kg žvepla.

Točka 14. Doda se nova Priloga V, ki vsebuje specifikacije motornega bencina, ki vsebuje do 10 % etanola, vključno s povečanjem največje vsebnosti vseh kisikovih spojin in splošno vsebnostjo kisikovih spojin v višini 3,7 %.

Točka 15. Doda se nova Priloga VI, ki vsebuje stopnjo povečanja dovoljenega parnega tlaka za različne mešanice etanola.

Člen 2

Direktiva 1999/32/ES vsebuje sklice za gorivo, ki ga uporabljajo plovila, ki plujejo po celinskih plovnih poteh. Spremembe specifikacije goriva za plovila v tem predlogu je treba ustrezno spremeniti v navedeni direktivi.

Člen 3

S prejšnjimi spremembami Direktive 93/12/EGS, ki sta jih uvedli Direktiva 1998/70/ES in Direktiva 1999/32/ES, je ostal veljaven le en odstavek člena 2 navedene direktive. Ta je brezpredmeten, zato se Direktiva razveljavi.

Člen 4

Direktiva se mora prenesti najpozneje do 31. decembra 2008.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 98/70/ES glede specifikacij motornega bencina, dizelskega goriva in plinskega olja ter o uvedbi mehanizma za spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov zaradi uporabe goriv za cestni promet ter o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede specifikacij goriva, ki ga uporabljajo plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, in o razveljavitvi Direktive 93/12/EGS

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti ter zlasti člena 95 in člena 175(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije¹¹,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹²,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹³,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe¹⁴,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 98/70/ES z dne 13. oktobra 1998 o kakovosti motornega bencina in dizelskega goriva ter spremembi Direktive 93/12/EGS¹⁵ iz zdravstvenih in okoljskih razlogov določa minimalne specifikacije za motorni bencin in dizelsko gorivo za uporabo v cestnem prometu ter v necestni mobilni mehanizaciji.
- (2) V sporočilu Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu – Tematska strategija o onesnaževanju zraka¹⁶ – so določeni cilji za zmanjšanje emisij onesnaževal do leta 2020. Cilji so bili izpeljani iz izčrpane analize stroškov in koristi. Zastavljeni so bili zlasti cilji za zmanjšanje emisij SO₂ za 82 %, emisij NO_x za 60 %, hlapnih organskih

¹¹ UL C , , str. .

¹² UL C , , str. .

¹³ UL C , , str. .

¹⁴ UL C , , str. .

¹⁵ Direktiva Sveta 93/12/EGS z dne 23. marca 1993 o vsebnosti žvepla v nekaterih tekočih gorivih (UL L 74, 27.3.1993, str. 81).

¹⁶ Sporočilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu: Tematska strategija o onesnaževanju zraka - COM(2005) 446.

spojin (HOS) za 51 % in primarnega PM2,5 za 59 % glede na emisije v letu 2000. V prihodnji zakonodaji je treba obravnavati posledice sprememb Direktive 98/70/ES za emisije HOS iz bencinskih črpalk.

- (3) Skupnost se je v okviru Kjotskega protokola zavezala ciljem emisij toplogrednih plinov za obdobje 2008–2012. Notranji promet trenutno predstavlja skoraj 20 % teh emisij. Skupnost razmišlja o stopnji prihranka toplogrednih plinov, za katero si je treba prizadevati poleg kjotskih zavez. K prihodnjim ciljem morajo prispevati vsi sektorji.
- (4) En vidik emisij toplogrednih plinov iz prometa Skupnost rešuje s svojo politiko o CO₂ in avtomobilih. Uporaba goriva za cestna vozila znatno prispeva k skupnim emisijam toplogrednih plinov Skupnosti. Spremljanje in zmanjševanje življenjskega cikla emitiranih toplogrednih plinov goriva lahko prispeva k izpolnjevanju ciljev Skupnosti za zmanjšanje toplogrednih plinov z dekarbonizacijo goriv za prevoz.
- (5) Skupnost je sprejela predpise, ki omejujejo emisije onesnaževal iz lahkih in težkih cestnih vozil. Specifikacija goriva je eden od dejavnikov, ki vplivajo na način, na katerega je možno uresničiti omejitve emisij.
- (6) Cilj Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2003/30/ES z dne 8. maja 2003 o pospeševanju uporabe biogoriv ali drugih obnovljivih goriv v sektorju prevoza¹⁷ je pospeševati uporabo biogoriv znotraj Skupnosti. Strategija Skupnosti o biogorivih je podrobneje razdelana v sporočilu Komisije iz leta 2006 – Strategija EU za biogoriva¹⁸. S svojo pripravljenostjo naprej razvijati biogoriva in tehnologijo biogoriv sporočilo jasno izraža, da rast biogoriv ne sme povzročiti povečanja okoljske škode in poudarja potrebo po izboljšanju prihranka toplogrednih plinov. Sporočilo priznava tudi potrebo po spodbujanju nadaljnje razvoja tehnologije biogoriv.
- (7) Direktiva 98/70/ES povezuje odstopanje za največji poletni parni tlak motornega bencina z izjemno hladnimi ali težkimi vremenskimi pogoji. Ker je uporaba povzročila pravno negotovost, je treba pojasniti pogoje, ki urejajo uporabo navedenega odstopanja.
- (8) Direktiva 97/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 1997 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti plinastim in trdnim onesnaževalom iz motorjev z notranjim zgorevanjem, namenjenih za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo¹⁹, določa omejitve emisij za motorje, ki se uporabljajo za necestno mobilno mehanizacijo. Potrebno je gorivo za obratovanje te mehanizacije, ki zagotavlja pravilno delovanje njenih motorjev.
- (9) Izgorevanje goriva za cestni promet je odgovorno za približno 20 % emisij toplogrednih plinov Skupnosti. Eden od pristopov za zmanjšanje teh emisij je s skrajšanjem življenjskega cikla emitiranih toplogrednih plinov teh goriv. To je možno na številne načine. Ob upoštevanju želje Skupnosti po dodatnem zmanjševanju emisij

¹⁷ UL L 123, 17.5.2003, str. 42.

¹⁸ Strategija EU za biogoriva – COM(2006) 34, 8.2.2006.

¹⁹ Direktiva 97/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 1997 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih proti plinastim in trdnim onesnaževalom iz motorjev z notranjim zgorevanjem, namenjenih za vgradnjo v necestno mobilno mehanizacijo (UL L 59, 27.2.1998, str. 1), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/26/ES (UL L 146, 30.4.2004, str. 1).

toplogrednih plinov in pomembnosti vloge emisij iz cestnega prometa je primerno vzpostaviti mehanizem, ki bi od dobaviteljev goriva zahteval, da poročajo o življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov goriva, ki ga dobavljajo, in da emisije od leta 2010 naprej zmanjšujejo za dogovorjeno letno količino. Ker bi bila ena od posledic te direktive večja možnost uporabe biogoriv, se bodo skladno z določbami Direktive 2003/30/ES razvili mehanizmi za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in poročanje o njih.

- (10) Zaradi vključenosti številnih poslovnih sektorjev v dobavo različnih goriv, ki bodo prispevala k dekarbonizaciji goriv za prevoz, se bodo v skladu z določbami Direktive 2003/30/ES organizirala posvetovanja z vsemi zainteresiranimi stranmi.
- (11) Cilj Komisije je doseči vsaj 10-odstotni delež biogoriva med gorivi za prevoz do leta 2020. Stalni tehnični napredek na področju tehnologije motornih vozil in goriva, povezan s stalno željo po zagotovitvi optimalne stopnje varovanja zdravja in okolja, zahteva redni pregled specifikacij goriva na podlagi nadaljnjih študij in analiz vpliva učinka dodatkov in sestavin biogoriva na emisije onesnaževal. Zato je treba redno poročati o možnosti za lažje doseganje dekarbonizacije goriv za prevoz.
- (12) Uporaba detergentov lahko pripomore k ohranjanju čistih motorjev, s čimer se zmanjšajo emisije onesnaževal. Zaenkrat ni uveljavljenega zadovoljivega načina preverjanja detergentnih lastnosti vzorcev goriva. Zato so dobavitelji goriva in vozil odgovorni za obveščanje strank o prednostih detergentov in njihove uporabe. Kljub temu mora Komisija preveriti, ali prihodnji razvoj omogoča izboljšanje pristopa k optimizaciji uporabe in koristi od detergentov.
- (13) Na podlagi izkušenj z uporabo Direktive 98/70/ES je treba pregledati podrobnosti v zvezi z mešanjem etanola v motorni bencin, zlasti mejne vrednosti za parni tlak in možne alternative, da se zagotovi, da mešanice etanola ne presegajo sprejemljivih mejnih vrednosti za parni tlak.
- (14) Mešanje etanola v motorni bencin povečuje parni tlak nastalega goriva, medtem ko je treba parni tlak za mešanice motornega bencina nadzirati, da se omejijo emisije onesnaževal zraka.
- (15) Posledica mešanja etanola v motorni bencin je nelinearna sprememba parnega tlaka nastale mešanice goriv. Da se zagotovi, da parni tlak motornega bencina, ki nastane z mešanjem katerih koli dveh dovoljenih mešanic motornega bencina in etanola, ostane znotraj dovoljene mejne vrednosti za parni tlak, je treba za takšne mešanice opredeliti dovoljeno odstopanje za parni tlak, tako da ta ustreza dejanskemu povečanju parnega tlaka, ki je posledica dodajanja danega odstotka etanola motornemu bencinu.
- (16) Da bi spodbudili uporabo goriv z nizkim deležem ogljika ter hkrati upoštevali cilje onesnaževanja zraka, bi morale rafinerije motornega bencina, če je le mogoče, dati na voljo zahtevane količine motornega bencina z nizkim parnim tlakom. Ker temu trenutno ni tako, se je mejna vrednost za parni tlak za mešanice etanola povečala, da se omogoči razvoj trga biogoriv.

- (17) Direktiva 98/70/ES določa, da bi bilo treba sprejeti nekatere ukrepe v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil²⁰.
- (18) Sklep 1999/468/ES je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES, ki je uvedel regulativni postopek s pregledom, ki se uporablja za sprejetje izvedbenih ukrepov splošnega obsega za spreminjanje nebitvenih določb temeljnega akta, sprejetega v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe, vključno s črtanjem nekaterih takih določb ali z dopolnitvijo akta z dodajanjem novih nebitvenih določb.
- (19) V okviru vzpostavitve novega mehanizma za spremljanje emisij toplogrednih plinov je treba Komisiji podeliti pooblastila za vzpostavitev metodologije za poročanje o življenjskem ciklu emitiranih toplogrednih plinov iz goriva za cestni promet in goriva, ki ga uporablja necestna mobilna mehanizacija. Ker so navedeni ukrepi, kot tudi ukrepi za sprejetje dovoljenih analitičnih metod iz člena 10 Direktive 98/70/ES, splošnega obsega in namenjeni dopolnitvi te direktive z dodajanjem novih nebitvenih določb, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (20) Direktiva 98/70/ES določa številne specifikacije goriv, od katerih so nekatere postale nepotrebne. Podrobno navaja tudi številne izjeme, ki so potekle. Zaradi jasnosti je torej treba te elemente črtati.
- (21) Tehnologije biogoriv se razvijajo. Potrebne so nadaljnje raziskave vseh možnih pristopov k pretvarjanju biomase v goriva za prevoz. Zato je primerno določiti uravnotežen pristop glede omejitev, ki so določene v Direktivi, da bi se po potrebi povečala uporaba različnih biogoriv. Mednje spadajo: metanol, etanol, višji alkoholi, etri in druge kisikove spojine.
- (22) Direktiva Sveta 1999/32/ES z dne 26. aprila 1999 o zmanjšanju deleža žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva, ki spreminja Direktivo 93/12/EGS²¹, določa nekatere vidike uporabe goriva za plovbo po celinskih plovnih poteh. Pojasniti je treba razmejitve med navedeno direktivo in Direktivo 98/70/ES. Obe direktivi opredeljujeta mejne vrednosti največje vsebnosti žvepla plinskega olja, ki ga uporabljajo plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh. Zato je zaradi jasnosti in pravne varnosti primerno prilagoditi navedeni direktivi, tako da bo le en pravni akt določal to mejno vrednost.
- (23) Zato je treba Direktivo 98/70/ES in Direktivo 99/32/ES ustrezno spremeniti.
- (24) S časom je bila Direktiva Sveta 93/12/EGS z dne 23. marca 1993 o vsebnosti žvepla v nekaterih tekočih gorivih²² obširno spremenjena ter posledično ne vsebuje več bistvenih elementov. Zato jo je treba razveljaviti.
- (25) Ker države članice ne morejo v celoti doseči ciljev o zagotovitvi enotnega trga za gorivo za cestni promet in necestno mobilno mehanizacijo ter o zagotovitvi

¹⁰ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

²¹ Direktiva Sveta 1999/32/ES z dne 26. aprila 1999 o zmanjšanju deleža žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva, ki spreminja Direktivo 93/12/EGS (UL L 121, 11.5.1999, str. 13).

²² UL L 74, 27.3.1993, str. 81, Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 1999/32/ES.

upoštevanja najnižjih ravni varstva okolja pri uporabi teh goriv, ter ker jih je z zagotovitvijo enotnega trga teh goriv in trga vozil in strojev, ki jih uporabljajo, lažje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tega, kar je potrebno za doseg navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 98/70/ES

Direktiva 98/70/ES se spremeni:

1. V prvem odstavku člena 2 se doda naslednja točka 5:

„5. Izjemno hladni ali težki zimski pogoji pomenijo povprečne zimske temperature v času od oktobra do aprila v zadevni regiji ali državni članici, ki so pod povprečjem za Skupnost.“

2. Člen 3 se spremeni:

(a) V odstavku 2 se črtata točki (a) in (b).

(b) V odstavku 2(c) se na konec stavka dodajo besede „ali Prilogi V“.

(c) Odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi III, se označi v državnem jeziku ali jezikih ‚Low biofuel petrol‘ (motorni bencin z nizko vsebnostjo biogoriva).

Gorivo, ki ustreza specifikaciji, določeni v Prilogi V, se označi v državnem jeziku ali jezikih ‚High biofuel petrol‘ (motorni bencin z visoko vsebnostjo biogoriva).“

(c) Odstavki 4, 5 in 6 se črtajo.

(d) Odstavek 7 se nadomesti z naslednjim:

„7. Ne glede na odstavek 1 lahko države članice še naprej dovolijo trženje majhnih količin osvinčenega motornega bencina z vsebnostjo svina največ 0,15 g/l do največ 0,5 % skupnega obsega prodaje za uporabo v starih vozilih posebnega značaja ter s prodajo prek posebnih interesnih skupin.“

3. Člen 4 se spremeni:

(a) Odstavek 1 se spremeni:

- i. Točki (a) in (b) se črtata.
- ii. V točki (d) se črtajo besede „brez poseganja v določbe pododstavka (c)“.
- iii. Točka (e) se nadomesti z naslednjo:

„(e) Najpozneje do 31. decembra 2008 države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju trži le dizelsko gorivo, ki izpolnjuje okoljske specifikacije, določene v Prilogi IV.“

(b) Odstavki 2, 3 in 4 se črtajo.

(c) Odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. Države članice zagotovijo, da vsebuje plinsko olje, namenjeno za necestno mobilno mehanizacijo, kmetijske in gozdarske traktorje, ki se na njihovem ozemlju trži po 1. januarju 2008, manj žvepla kot 1 000 mg/kg. Najpozneje do 31. decembra 2009 naj bo največja dovoljena vsebnost žvepla v plinskem olju, ki ga uporabljajo necestna mobilna mehanizacija, kmetijski in gozdarski traktorji, brez plovil za celinske plovne poti, 10 mg/kg.“

(d) Doda se naslednji odstavek 6:

„6. Države članice zagotovijo, da je najpozneje do 31. decembra 2009 najvišja dovoljena vsebnost žvepla v plinskem olju, ki ga uporabljajo plovila za celinske plovne poti, 300 mg/kg. Države članice zagotovijo, da se ta najpozneje do 31. decembra 2011 zmanjša na 10 mg/kg.“

4. Člen 6 se spremeni:

(a) Naslov se nadomesti z naslednjim: „Trženje goriva s strožjimi okoljskimi specifikacijam in višjim parnim tlakom“.

(b) Vstavi se naslednji odstavek 1a:

„1a. Z odstopanjem od Priloge III lahko država članica sprejme ukrepe, s katerimi zagotovi, da se na celotnem ozemlju ali na posebnih območjih, izpostavljenih izjemno nizkim povprečnim zimskim temperaturam, dovoli višji parni tlak, kot je najvišji parni tlak za poletna obdobja, določen v opombi 5 Priloge III in opombi 4 Priloge V.“

(c) V odstavku 2 se izraz „odstavku 1“ nadomesti z izrazom „odstavku 1 ali 1a“.

5. Vstavita se naslednja člena 7a in 7b:

„Člen 7a

Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov

1. S 1. januarjem 2009 države članice od dobaviteljev goriva za cestni promet in necestno mobilno mehanizacijo, ki se daje na trg, zahtevajo spremljanje življenjskih ciklov emitiranih toplogrednih plinov iz teh goriv in poročanje o njih.
2. S 1. januarjem 2011 države članice od dobaviteljev goriva za cestni promet in necestno mobilno mehanizacijo, ki se daje na trg, zahtevajo zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz navedenih goriv. Zmanjšanje je enako dodatnemu 1 % emisij v letu 2010 letno za vsako koledarsko leto do vključno leta 2020. Stopnja življenjskega cikla emitiranih toplogrednih plinov na enoto energije v letu 2020 ne sme biti višja od 90 % stopnje v letu 2010.
3. V skladu s postopkom iz člena 11(2) se sprejmejo ukrepi, potrebni za izvajanje spremljanja, poročanja in preverjanja življenjskega cikla emitiranih toplogrednih plinov, ki temeljijo na natančni opredelitvi elementov, ki jih je treba upoštevati pri izračunu teh emisij, z namenom izpolnjevati obveznosti iz odstavkov 1 in 2 tega člena, s čimer se nebitveni elementi te direktive spremenijo in dopolnijo.

Člen 7b

Mešanje etanola v motorni bencin

V skladu s postopkom iz člena 11(2) se sprejmejo ukrepi v zvezi z mešanjem etanola v motorni bencin ter zlasti parnim tlakom iz Priloge VI in možnimi alternativami, s čimer se nebitveni elementi te direktive spremenijo in dopolnijo.“

6. Vstavi se naslednji člen 8a:

„Člen 8a

Kovinski dodatki

Komisija nadaljuje z razvojem ustrezne preskusne metodologije v zvezi z uporabo kovinskih dodatkov v gorivu.“

7. Člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Poročilo

Komisija do 31. decembra 2012 in vsaka tri leta po tem Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, ki mu je po potrebi priložen predlog.

Poročilo upošteva zlasti:

- (a) uporabo biogoriv v okviru te direktive ter uporabo in razvoj tehnologije motornih vozil, ob upoštevanju cilja doseči vsaj 10-odstotno uporabo biogoriv v gorivu za prevoz do leta 2020, določenega v strateški analizi evropske energetske politike, ki jo je pripravila Komisija*, ter cilja dekarbonizirati gorivo za prevoz;
- (b) politiko Skupnosti o emisijah CO₂ iz vozil v cestnem prometu;
- (c) mejne vrednosti za parni tlak za etanol, ki se meša v motorni bencin;
- (d) omejitve emisij onesnaževal za motorje, ki se uporabljajo za plovbo po celinskih plovniških poteh, na podlagi preučitve vplivov onesnaževal ter toplogrednih plinov;
- (e) povečanje uporabe detergentov v gorivih;
- (f) uporabo kovinskih dodatkov v gorivu.

* COM(2007) 1, 10.1.2007.“

8. Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11
Postopki odbora

1. Komisiji pomaga odbor.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.“

9. Člen 14 se črta.

10. Priloga I se črta.

11. Priloga II se črta.

12. Priloga III se spremeni:

Opomba 5 se spremeni tako, da se doda naslednje besedilo: „Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak v poletnem obdobju vrednost 60 kPa preseže za vrednost iz tabele v Prilogi VI.“

13. Priloga IV se spremeni:

- (a) V vrstici „policiklični aromatski ogljikovodiki“ se vnos v stolpcu „Maksimum“ nadomesti z „8“.
- (b) Opomba 3 se nadomesti z naslednjo:

„(3) Do 31. decembra 2008 se dizelsko gorivo z največjo vsebnostjo žvepla 10 mg/kg trži in je na voljo na ustrezno uravnoteženi zemljepisni osnovi na ozemlju države članice. Od 1. januarja 2009 bo najvišja vsebnost žvepla dizelskega goriva, ki se trži na ozemlju države članice, 10 mg/kg.“

14. Doda se Priloga V, kakor je določena v Prilogi k tej direktivi.
15. Doda se Priloga VI, kakor je določena v Prilogi k tej direktivi.

Člen 2

Spremembe Direktive 1999/32/ES

Člen 4b Direktive 1999/32/ES se spremeni:

- (a) V odstavku 1 se črta točka (a).
- (b) V odstavku 2 se črta točka (b).
- (c) Vstavi se naslednji odstavek 2a:

„2a. Plovila, ki plujejo po celinskih plovnih poteh, in imajo potrdilo o skladnosti z Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju iz leta 1974, kot je bila spremenjena, lahko na morju uporabljajo gorivo s specifikacijami, določenimi v tej direktivi.

Kadar plovila niso na morju, morajo uporabljati gorivo, opredeljeno v Direktivi 98/70/ES.“

Člen 3

Razveljavitev

Direktiva 93/12/EGS se razveljavi.

Člen 4

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do [31. decembra 2008]. Komisiji takoj predložijo besedila navedenih predpisov ter korelacijsko tabelo med navedenimi predpisi in to direktivo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.
2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 5
Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 6
Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, [...]

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

PRILOGA
PRILOGA V

**OKOLJSKE SPECIFIKACIJE ZA GORIVA NA TRGU, NAMENJENA VOZILOM,
OPREMLJENIM Z MOTORJEM NA PRISILNI VŽIG**

Vrsta: Motorni bencin z visoko vsebnostjo biogoriva

Parameter (1)	Enota	Mejne vrednosti (2)	
		Minimum	Maksimum
Raziskovalno oktansko število		95	—
Motorno oktansko število		85	—
Parni tlak, poletno obdobje (3)	kPa	—	60,0 (4)
Destilacija:			
— odstotek izhlapevanja pri 100 °C	% v/v	46,0	—
— odstotek izhlapevanja pri 150 °C	% v/v	75,0	—
Analiza ogljikovodikov:			
— olefini	% v/v	—	18,0
— aromati	% v/v	—	35,0
— benzen	% v/v	—	1,0
Vsebnost kisika	% m/m	—	3,7
Kisikove spojine			
— Metanol			3
— Etanol (morda so potrebni stabilizatorji)	% v/v		10
— Izopropilni alkohol	% v/v	—	12
— Terciarni butilni alkohol	% v/v	—	15
— Izobutilni alkohol	% v/v	—	15
— Etri, ki vsebujejo pet ali več atomov ogljika na molekulo	% v/v	—	22
— Druge kisikove spojine (5)	% v/v	—	15
Vsebnost žvepla	mg/kg	—	10
Vsebnost svinca	g/l	—	0,005

(1) Veljajo preskusne metode, specificirane v EN 228:1999. Države članice lahko sprejmejo specificirane analitične metode, s katerimi nadomestijo standard EN 228:1999, če se izkaže, da so rezultati vsaj tako točni in na isti ravni natančnosti, kot analitična metoda, ki se nadomešča.

(2) Vrednosti, navedene v specifikaciji, so „prave vrednosti“. Pri ugotavljanju mejnih vrednosti so bili uporabljeni izrazi ISO 4259 „Naftni proizvodi - Določanje in uporaba podatkov o natančnosti v zvezi s preskusnimi metodami“ in pri določitvi najmanjše vrednosti je bila upoštevana najmanjša razlika 2R nad ničelno vrednostjo (R = obnovljivost oziroma primerljivost). Rezultati posamičnih meritev se razlagajo na podlagi meril, opisanih v ISO 4259 (objavljenih v letu 1995).

(3) Poletno obdobje se začne najpozneje 1. maja in konča po 30. septembru. Za države članice z izjemno hladnimi ali hudimi zimami se začne poletno obdobje najpozneje 1. junija in konča po 31. avgustu.

(4) Za države članice z izjemno hladnimi ali hudimi zimami največji parni tlak ne sme presežati 70,0 kPa. Kadar gorivo vsebuje etanol, lahko najvišji parni tlak v poletnem obdobju vrednost 60 kPa preseže za vrednost iz tabele v Prilogi VI.

(5) Drugi monoalkoholi in etri s končnim vreliščem, ki je nižji od navedenega v EN 228:1999.

PRILOGA VI

DOVOLJENO ODPSTOPANJE PARNEGA TLAKA ZA MOTORNI BENCIN, KI VSEBUJE ETANOL

Vsebnost etanola (% v/v)	Dovoljeno odstopanje parnega tlaka (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

Dovoljeno odstopanje parnega tlaka za vmesno vsebnost etanola med naštetimi vrednostmi se določi s pomočjo premočrtne ekstrapolacije med vsebnostjo etanola, ki je neposredno nad in neposredno pod vmesno vrednostjo.