

## Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av direktiv 98/70/EG"

(2002/C 36/23)

I enlighet med artikel 95 i EG-fördraget beslutade rådet den 7 juni 2001 att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovan nämnda förslag.

Sektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion, som ansvarat för det förberedande arbetet, antog sitt yttrande den 26 september 2001. Föredragande var José Ignacio Gafo Fernández.

Vid sin 385:e plenarsession den 17–18 oktober 2001 (sammanträdet den 18 oktober 2001) antog Ekonomiska och sociala kommittén enhälligt följande yttrande.

### 1. Inledning

1.1. Denna ändring av direktiv 98/70/EG har ett dubbelt syfte: dels att göra det lättare att uppfylla det frivilliga målet att förbättra den genomsnittliga bränsleeffektiviteten till 140 g CO<sub>2</sub> per kilometer från och med år 2008 (europeiska tillverkare) och år 2009 (import från Japan och Korea) hos nya personbilar som saluförs inom EU, dels att bekräfta att de nya specifikationerna för bensin och diesel skall tillämpas från och med år 2005.

1.2. För att uppfylla dessa åtaganden måste man förbättra kvaliteten på det bränsle, dvs. bensin och dieselbränslen, som används i dag. Närmare bestämt måste man minska den maximala svavelhalten i dessa bränslen till 50 mg/kg (miljondelar eller ppm) från dagens 150 ppm för bensin och 350 ppm för fordonsdiesel, vilket dessutom skulle bidra till att minska utsläppen från fordon som redan är registrerade i gemenskapen.

1.3. Direktivförslaget går längre än dessa maximala svavelhalter som behövs för att bilsektorn skall kunna uppfylla sitt frivilliga effektivitetsåtagande på 140 g CO<sub>2</sub>/km. I förslaget fastställer man för år 2011 en högsta tillåtna svavelhalt på 10 ppm för både bensin och diesel, vilket gör det möjligt att senare fastställa nya och strängare effektivitetsåtaganden för både bensin- och dieselfordon.

1.4. För att uppnå dessa målsättningar införs ett delmål som innebär att tillgången på både bensin och fordonsdiesel skall vara geografiskt balanserad inom hela EU år 2005, så att den nya generationen fordon, som är specifikt utformade för att använda dessa bränslen, kan fungera optimalt.

1.5. Dessutom konsolideras tillämpningsområdet för direktiv 98/70/EG, så att det även inkluderar gasoljor som används

för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och lantbrukstraktorer, som föll utanför tillämpningsområdet när man upphävde den tidigare lagstiftningen om gasoljor. När direktivet träder i kraft införs en gräns för svavelhalten på 2 000 ppm som från och med år 2008 sänks till 1 000 ppm, med möjlighet för medlemsstaterna att införa en lägre gräns på 500 ppm eller den svavelhalt som vid en given tidpunkt krävs för fordonsdiesel.

1.6. Förslaget består av andra delar, bland annat införandet av ett kvalitetssystem baserat på en europeisk standard som snart offentliggörs, eller likvärdiga nationella kvalitetssystem. Medlemsstaterna skall också varje år lämna uppgifter om saluföringen av dessa bränslen till kommissionen.

1.7. Slutligen skall kommissionen före den 31 december 2006 göra en översyn av dessa specifikationer i ljuset av åtagandena att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen, förorenande fordonsutsläpp enligt luftkvalitetsdirektiven, avtalen med biltillverkare och utvecklingen av teknik för att minska utsläpp av föroreningar.

### 2. Kommentarer

2.1. Kommittén välkomnar med nedanstående förbehåll detta förslag till ändring av direktiv 98/70/EG. Ändringen syftar till att ta ett stort steg framåt i fråga om kvaliteten på bränslen och bör göra det möjligt att uppfylla de frivilliga effektivitetsmål som biltillverkare och personbils-importörer har fastställt. Kommittén vill uppmärksamma de stora insatser som gjorts de senaste tjugo åren i fråga om högsta svavelhalt, särskilt i dieselbränslen. Svavelhalten har sjunkit från uppskattningsvis 6 000 ppm till dagens 350 ppm, och inom tio år skall den ha sänkts till 50 ppm.

2.2. Kommittén instämmer i kommissionens påpekanden om den positiva nettoeffekten av en generell minskning av CO<sub>2</sub>-utsläppen, men hade gärna sett att kommissionen undersökt effekterna för varje enskild medlemsstat.

2.3. Kommittén ställer sig dock frågande till bedömningen av vilken effekt som genomförandet av detta direktiv kommer att få på priserna i konsumentledet. De beräknade extra kostnaderna på 0,25 eurocent per liter för bensin och cirka 0,60 eurocent för diesel är mycket lägre än den nivå för skattesänkning som fastställs i ett nyligen antaget rådsbeslut, på förslag från kommissionen. Enligt rådsbeslutet tillåts en medlemsstat, i enlighet med direktiv 92/81/EG, att minska skatten på dessa produkter med 1,53 eurocent per liter, för att bränslen med låg svavelhalt snabbare skall penetrera marknaden. Kommittén anmodar därför kommissionen att revidera de kostnadssiffror som framgår i direktivets motivering, eftersom den skattelättnad som rådet godkänt annars kan anses utgöra statsstöd.

2.4. För att undvika missförstånd föreslår kommittén att man ersätter uttrycket "som skall vara lägre än 10 mg/kg (ppm)" i artikel 3 med "som skall vara maximalt 10 mg/kg (ppm)". Den första formuleringen är tekniskt inkorrekt, eftersom det ännu inte finns något tillförlitligt sätt att mäta de tiondels miljondelar som behöver mätas vid ett innehåll på 9,99 ppm, vilket direktivet kräver med sin nuvarande

ordalydelse. Dessutom är formuleringen inte förenlig med definitionen i bilagorna I–IV.

2.5. Vad gäller tillgången på bränsle uppges i kommissionens förslag att medlemsstaterna från och med år 2005 "med en balanserad geografisk täckning" skall säkerställa tillgången på svavelfri bensin och diesel.

2.5.1. Enligt kommittén borde begreppet tillgång preciseras genom att man i direktivet inför en mätbar parameter. I detta syfte begär kommittén att det skall finnas krav på att dessa bränslen finns att tillgå vid åtminstone 25 % av de bensinstationer i medlemsstaterna som ligger vid det ordinarie vägnätet och vid åtminstone hälften av de bensinstationer som är belägna vid motorvägarna och vid Europeiska unionens yttre gränser.

2.6. Kommittén ser hellre att nationella, icke-harmoniserade gränser för svavelhalten i den diesel som används i icke mobila maskiner och lantbruksmaskiner inte tillämpas på nationell nivå förrän det förfarande som fastställs i artikel 95.4 i EG-fördraget har slutförts.

2.7. Slutligen anser kommittén att medlemsstaterna, efter en rimlig övergångsperiod efter införandet av gemenskapsstandarden för övervakning av dessa bränslen, bör tillämpa denna standard i stället för sina egna, traditionella nationella system, även om dessa ger samma resultat.

Bryssel den 18 oktober 2001.

*Ekonomiska och sociala kommitténs*

*ordförande*

Göke FRERICHS