



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 31.1.2007
KOM(2007) 18 slutlig

2007/0019 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 98/70/EG när det gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och om införande av ett system för hur utsläpp av växthusgaser skall övervakas och minskas i samband med användning av vägtransportbränslen och om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG när det gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar och om upphävande av direktiv 93/12/EEG

(framlagt av kommissionen)

{SEC(2007) 55}

{SEC(2007) 56}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte

I direktiv 98/70/EG¹ fastställs minimispecifikationer för bensin och dieselbränslen som används både i vägtransport och i andra sammanhang. Specifikationerna fastställdes av hälso- och miljöskäl. Detta förslag till översyn av direktiv 98/70/EG kommer att bidra till att minska luftförorenande utsläpp och utsläpp av växthusgaser från bränsle som används både i vägtransport och på annat sätt. Det kommer också att bidra till genomförandet av gemenskapens strategier för luftkvalitet och för klimatförändringar. Det kommer att leda till lägre utsläpp av partiklar. Det kommer också att göra det möjligt att använda större volymer biobränsle samtidigt som hänsyn tas till miljö- och hälsokrav. Det kommer att minska utsläppen av växthusgaser från de bränslen som omfattas av reglerna.

De viktigaste skälen till en översyn av direktivet är utvecklingen inom bränsle- och motorteknik och den ökade användningen av biobränsle. Andra viktiga skäl till översynen är gemenskapens mål för luftkvalitet i den tematiska strategin för luftförorening och det löpande behovet av att tackla växthusutsläppen.

• Allmän bakgrund

Direktiv 98/70/EG ändrades senast genom direktiv 2003/17/EG². Den ändringen avsåg endast svavelhalterna för bensin och diesel. Den ständiga utvecklingen av gemenskapslagstiftningen rörande förorenande utsläpp och kopplingen mellan fordonsteknik och bränslekvalitet innebär att bränslekvaliteten måste ses över parallellt.

I artikel 9 föreskrivs behovet av översyn och en eventuell granskning av direktiv 98/70/EG. I artikeln nämns

- bedömning av utsläpp från motorfordon,
- utvecklingen av strategin för koldioxid och bilar,
- och utvecklingen av alternativa bränslen.

Man bör göra en bedömning av huruvida dessa faktorer innebär att bränslespecifikationerna behöver ses över. Även andra särskilda frågor behöver begrundas. Ett brett samråd med branschens aktörer har visat att det finns ett antal ytterligare frågor som måste tas upp.

• Gällande bestämmelser

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG av den 3 mars 2003 om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen.

Direktiv 98/70/EG i dess ändrade lydelse genom direktiv 2003/17/EG upprättar minimispecifikationer för bensen och diesel som skall släppas ut på EU-marknaden. Det omfattar gränsvärdet för svavel för gasoljor som används i mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport.

I direktiv 1999/32/EG³ upprättas gränsvärden för svavel för vissa typer av flytande bränsle och avser bland annat särskilt bränsle som används för fartyg på inre vattenvägar.

Direktiv 93/12/EEG⁴ reglerade tidigare svavelhalten i flytande bränsle, men sedan det ändrades genom direktiven 98/70/EG och 99/32/EG är det endast en artikel kvar som gäller.

• **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

I den tematiska strategin för luftföroreningar fastställs en rad mål för minskade luftföroreningar i EU. Förslaget är förenligt med de mål som på olika sätt syftar till att minska eller åtminstone undvika ytterligare utsläpp av de viktigaste förorenande ämnena.

Detta förslag är dessutom en del av EU:s Kyotostrategi som grundar sig på att konvergerande åtgärder vidtas inom både industri, transport, energi, byggnadsindustri och jordbruk.

Förslaget är förenligt med strategin för hållbar utveckling, eftersom syftet är att i mesta möjliga mån minska eller helt undvika förorenande utsläpp som innebär miljö- eller hälsopåverkan och att minska utsläppen av växthusgaser från transport. Detta måste emellertid göras på ett kostnadseffektivt sätt med tanke på fördelarna för samhället.

Syftet med det föreslagna direktivet är att göra det lättare att uppnå gemenskapens aktuella och framtida mål för biobränsle. Gemenskapens biodrivmedelsstrategi⁵ skall ”koncentreras på (...) att se till att användningen av biodrivmedel inte ger upphov till miljöproblem eller tekniska problem.” Översynen behandlar begränsningar av biobränsleanvändningen och genomförbara ändringar utan att användningen leder till ökad miljöpåverkan. Man konstaterar också att ytterligare översyner av gränsvärden och instrument kan komma att behövas allteftersom bränsle- och biobränsletekniken och volymerna utvecklas.

Förslaget påverkar Lissabonstrategin och den inre marknaden. Bränslespecifikationerna påverkar inte bara bränsleleverantörerna, utan också tillverkarna av både fordon, mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport och komponenter för bränsle- och avgassystem. Förändringar av specifikationen kan leda till ökade eller minskade kostnader för dessa sektorer. Specifikationen har också effekter på bränslekostnaderna och bränslemarknadernas storlek samt på den totala energiåtgången, utsläppen av växthusgaser och folkhälsan med avseende på

³ Direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG.

⁴ Rådets direktiv 93/12/EEG av den 23 mars 1993 om svavelhalten i vissa flytande bränslen.

⁵ En EU-strategi för biodrivmedel - KOM(2006) 34, 8.2.2006.

luftföroreningar. Effekterna av eventuella kostnadsförändringar har bedömts och beaktats, och de föreslagna ändringarna förväntas inte öka de totala kostnaderna för samhället.

Förslaget är förenligt med principen om bättre lagstiftning, eftersom det innehåller förenklingar av industrins skyldigheter, upphävande av ett direktiv, samstämmighet med strategierna för klimatförändring, hållbar utveckling, biobränsle och förbättrad luftkvalitet.

De föreslagna specifikationerna har definierats på grundval av de bästa tillgängliga teknikerna i syfte att minska utsläppen av förorenande ämnen och växthusgaser så mycket som möjligt utan att det därigenom uppstår andra skador på miljön. Potentiell växelverkan på vissa områden har beaktats, en minskning av svavlet kan exempelvis öka utsläppen av växthusgaser.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSPANALYS

• Samråd med berörda parter

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Med tanke på att direktivets innehåll är mycket tekniskt anordnades samråd med relevanta berörda parter på EU-nivå. Under samrådet diskuterades översynens omfattning och parterna uppmanades att yttra sig om alla aspekter av översynen. Man träffades vid två sammanträden och det fanns därefter möjlighet att skicka skriftliga kommentarer. En majoritet av svaren godkände att synpunkterna publiceras och dessa återfinns på webbplatsen http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Eftersom översynen behandlar ett sådant brett utbud av frågor är det inte möjligt att presentera någon sammanfattning av de olika synpunkterna här. Konsekvensbedömningen redogör för parternas viktigaste åsikter om översynens olika delar, i synnerhet i de fall där det finns olika åsikter. I de fall åsikterna skiljer sig åt har kommissionen försökt identifiera det rimligaste tillvägagångssättet samtidigt som man framhåller att det råder en viss osäkerhet och undviker risken för negativa miljö- eller hälsoeffekter.

• Extern experthjälp

Berörda fackområden/sakkunskaper

Översynen omfattar frågor rörande främst luftföroreningar, förbrännings- och motorteknik, oljeraffinering, biobränsleteknik och utsläpp av växthusgaser.

Metoder

Översynen av bränslekvalitetsdirektivet omfattar en mängd områden och ett stort antal industrisektorer. Många aspekter och underliggande frågor är i hög grad tekniska.

Kommissionen har därför anlitat organisationer med lämpliga expertkunskaper. Kunskaperna har inhämtats från Gemensamma forskningscentret (GFC), samrådsprocessen och genom dialoger och möten med enskilda aktörer eller grupper av aktörer.

Gemensamma forskningscentret har med stöd av olika aktörer genomfört tekniska undersökningar avseende några av de tekniska områden som behandlas i översynen. Forskningscentret har rapporterat om arbetet vid sammanträdena med aktörerna och då besvarat frågor och kommentarer. Forskningscentret presenterade sina slutsatser den 28 februari 2006.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

I det forskningsarbete som utförts av Gemensamma forskningscentret deltog också forskningsavdelningarna för sammanslutningen för Europas biltillverkare (EUCAR) och Europas oljeindustri (CONCAWE). En lång rad aktörer har lämnat sina bidrag till processen. Bidragen presenteras i bilaga 1 till konsekvensbedömningen.

Sammanfattning av avgivna och beaktade rekommendationer

För ett stort antal områden som behandlas i översynen finns det inga eller endast smärre kontroverser om slutsatserna. Dessa områden är avgränsade fordonsflottor, slutdatum för 10 ppm svavel i diesel, översyn av direktiv 1999/96/EG, översyn av politiken för koldioxid och bilar, översyn av direktiv 1999/30/EG.

På vissa områden finns det särintressen inom industrin som påverkar en viss inställning. Det kan gälla gränserna för FAME i diesel, specifikationen för diesel som inte används inom vägtransport, dieseldensiteten, oxygenhalten i bensen, bensinens ångtryck.

På ett antal andra områden finns det en tydlig skillnad i inställning mellan olika sektorer, vanligen fordonstillverkningen och oljeindustrin. Dessa områden är World Wide Fuel Charter, polyaromatiska kolväten, rengörande tillsatser och metalltillsatser. Det råder meningsskiljaktigheter om effekterna av metalltillsatser på systemen för utsläppskontroll samt gränsvärdena för etanol och ångtryck.

Vissa delar av industrin hävdar att metalltillsatser ökar skaderiskerna för fordonens avgaskkontroll, medan detta motsägs av tillverkarna av tillsatserna. Det har hittills inte varit möjligt att godkänna något test som kan visa huruvida metalltillsatserna medför skador eller inte.

Användningen av etanol i bensenblandningar kan leda till ökade förorenande utsläpp som bidrar till marknära ozon. Högre halter av etanol i blandningarna fungerar inte i somliga fordon. Användningen av etanol och andra biobränslen gör det möjligt att minska utsläppen av växthusgaser från vägtransporter under hela livscykeln. Bedömningen av denna påverkan är omtvistad, i synnerhet av etanolindustrin.

Förekomsten av potentiellt allvarliga risker med oåterkalleliga konsekvenser har framhållits när det gäller vissa områden, bland annat av fordonstillverkare och oljeindustrin. Dessa risker är bland annat skador på fordon och ökade utsläpp av föroreningar och växthusgaser.

Tillvägagångssätt för att göra experternas rekommendationer allmänt tillgängliga

Kommentarerna från aktörerna rörande alla delar av översynen har publicerats på Internet enligt ovan, utom i de fall aktörerna bad att synpunkterna skulle få vara konfidentiella.

• **Konsekvensanalys**

Kommissionen har gjort den konsekvensbedömning som var planerad enligt arbetsprogrammet. Rapporten finns att tillgå under namnet SEC(2007) 55. I konsekvensbedömningen behandlas följande 16 områden:

- a) Huruvida bränslespecifikationerna i direktivet bör ersättas med dem som bilindustrin föreslagit i World Wide Fuel Charter.
- b) Huruvida ett gränsvärde för FAME (biodiesel) bör införas i direktivet, eftersom det ännu inte finns något fastställt gränsvärde. Ett gränsvärde skulle begränsa den volym FAME som kan användas i blandningar.
- c) Huruvida minimispecifikationer för motorgas, naturgas och bibränsle i direktivet skulle medföra några miljövinster.
- d) Huruvida en specifik bränslespecifikation för användning i avgränsande fordonsflottor skulle medföra några miljövinster.
- e) Vilket obligatoriskt datum som bör fastställas för gränsvärdet 10ppm för svavelhalten i diesel. Denna svavelnivå behövs för att förbättra effektiviteten hos tekniken för föroreningskontroll.
- f) Huruvida några parametrar behöver ändras efter översynen av direktiv 1999/96/EG⁶ för att se till att de fordon som uppfyller de strängare utsläppspecifikationerna fungerar korrekt.
- g) Huruvida några parametrar behöver ändras efter översynen av de frivilliga överenskommelserna om koldioxid och bilar så att biltillverkarna får möjlighet att uppfylla sina åtaganden.
- h) Huruvida det behövs någon ändring av bränsleparametrarna efter översyn av direktiv 1999/30/EG⁷ för att göra det möjligt att uppnå gränsvärdena för luftkvalitet.
- i) Huruvida gränsvärdet för polyaromatiska kolväten (för närvarande 11 %) i diesel bör ändras för att minska förorenande fordonsutsläpp.

⁶ Direktiv 1999/96/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller motorgas (LPG) vilka används i fordon och om ändring av rådets direktiv 88/77/EEG och bekräftelse av den obligatoriska utsläppsnormen för kväveoxider för kraftmotorer.

⁷ Direktiv 1999/30/EG om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften.

- j) Huruvida det behövs några ändringar av specifikationen för gasoljor som används i mobila maskiner som inte används för vägtransport så att det går att införa maskiner som uppfyller nya utsläppsgränser.
- k) Huruvida det behövs någon ändring av direktivet när det gäller potentiella miljövinster av en bredare användning av rengörande tillsatser i bränsle.
- l) Huruvida det behövs någon ändring av direktivet när det gäller den potentiella användningen av metalltillsatser i bränsle, eftersom deras effekter på fordon och utsläpp är oklara.
- m) Huruvida den högsta densiteten för diesel bör ändras med sikte på högre densitet för FAME (biodiesel) för att underlätta blandningar av FAME och diesel.
- n) Huruvida det behövs någon ändring av gränsvärdet för oxygenater i bensin i syfte att främja användningen av biobränsle.
- o) Huruvida det behövs någon ändring av det maximala ångtrycket för bensin i syfte att främja användningen av biobränsle, med tanke på att ett förändrat ångtryck kan leda till ökade utsläpp av flyktiga organiska föreningar.
- p) Huruvida direktivet bör ändras för att ta hänsyn till utsläpp av växthusgaser under bränslets hela livscykel och därigenom skapa ett teknikneutralt incitament för att minska kolbasen i transportbränslet och utveckla nya och bättre biobränslen.

Alternativen skiljer sig åt mellan de olika områdena. För punkterna f) och g) tycks det enda alternativet vara att inte vidta några åtgärder. För övriga åtgärder övervägdes allt mellan ingen åtgärd och upp till sex olika handlingsalternativ. Handlingsalternativen innefattar frivilliga åtgärder för en eller flera delar av industrin, införande eller åtstramande av befintliga gränsvärden i specifikationen samt införande av nya bestämmelser i direktivet.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

För majoriteten av de områden som bedömningen omfattade kom man fram till slutsatsen att det är bäst att inte vidta några åtgärder. På ett antal områden kommer förändringar av direktivet att leda till en minskning av förorenande utsläpp och utsläpp av växthusgaser och lägre totala kostnader. De viktigaste föreslagna förändringarna är som följer:

- 1) Gränsvärdet 10 ppm för svavel i diesel skall införas senast 2009. Detta kommer att leda till minskade förorenande utsläpp, främst lägre partikelutsläpp, samt underlätta införandet av annan utrustning för föroreningskontroll och ge klara besked till industrin.
- 2) Den högsta halten polyaromatiska kolväten i diesel kommer att minskas till 8 % från 2009. Detta kan leda till minskade utsläpp av partiklar och

polyaromatiska kolväten, men både halten och datumet har valts för att se till att det inte uppstår några kostnader i samband med den föreslagna ändringen.

- 3) Gränsvärdet för svavel i gasoljor som inte är avsedda för fordon i vägtransport kommer att sänkas från 1000ppm till 10ppm för landbaserad användning och från 1000ppm till 300ppm för inre vattenvägar. Förändringen för landbaserad utrustning kommer att göra det lättare att införa mer avancerade motorer och utrustning för utsläppskontroll och att minska partikelutsläppen från befintlig utrustning. Förändringen för inre vattenvägar kommer att leda till att dessa motorer klarar typgodkännandekraven i fråga om förorenande utsläpp.
- 4) För att göra det möjligt att använda större volymer bibränsle i bensin införs en separat bensinblandning med högre oxygenhalt (med upp till 10 % etanol). Av samma skäl ökas gränsvärdet för ångtryck för bensin blandad med etanol. Alla på marknaden förekommande blandningar kommer att förse med tydlig märkning. Dessa förändringar kommer att underlätta utvecklingen på bibränslemarknaden samtidigt som man undviker risken att skada befintliga fordon. Högre utsläpp av flyktiga organiska föreningar kommer att bekämpas genom utsläppskontrollen på bensinmackar för alla bränslen. Kommissionen kommer att lägga fram ett förslag om obligatorisk återföring av bensingaser på mackar 2007.
- 5) Från och med 2009 kommer det bli obligatoriskt att övervaka växthusgaserna under hela livscykeln. Fr.o.m. 2011 skall dessa utsläpp minskas med 1 % per år. Därigenom kommer bränslesektorn att bidra till gemenskapens långsiktiga mål för minskade utsläpp av växthusgaser samtidigt med ansträngningarna att förbättra fordonens effektivitet. Det kommer också att stimulera utvecklingen av bränsle med lägre kolinnehåll liksom andra åtgärder för att minska utsläppen från produktionskedjan.
- 6) Det tillåtna högsta ångtrycket för etanolblandningar har ändrats för att möjliggöra en utveckling av bibränsleindustrin under de första åren. Eftersom basbensin skulle kunna tillverkas på ett sätt som möjliggör högre halter av bibränsle och etanol med lägre ångtryck har oljebolagen uppmanats att utveckla sådana blandningar även i Europa. När denna basbensin med lägre ångtryck finns tillgänglig i tillräckliga mängder skulle gränsvärdet för ångtryck kunna ses över.

Det föreslagna direktivet klargör hur undantaget för ångtryck får användas vid arktiskt klimat eller hårt vinterklimat. På så sätt undviker man feltolkningar, ökar rättssäkerheten och inför en ny översynsklausul. Det föreslagna direktivet innebär också en uppdatering av direktiv 98/70/EG genom att inaktuella delar tas bort.

- **Rättslig grund**

Denna rättsakt har två rättsliga grunder (artikel 95 och artikel 175), eftersom den ändrar en akt och upphäver en annan (båda dessa grundar sig på artikel 95, ex artikel 100a) och ändrar en tredje akt som grundar sig på artikel 175 (ex artikel 130s).

- **Subsidiaritetsprincipen**

Förslagetets mål kan inte uppnås av medlemsstaterna, eftersom det finns en marknad som täcker hela EU för vägfordon, vars drift påverkas av bränslekvaliteten. Om beslut fattas på medlemsstatsnivå skulle de olika specifikationerna innebära slutet för den inre marknaden för transportbränsle. Detta skulle vara olyckligt ur ett ekonomiskt perspektiv och skulle också skapa osäkerhet i energiförsörjningen, eftersom varje medlemsstats marknad skulle bli beroende av att få bränsle enligt sin specifikation, vilket skulle förhindra handel mellan medlemsstater vid marknadsstörningar.

Fördelarna med att begränsa skador på miljö och hälsa orsakade av vägtransportbränsle kommer att bli större och minska kostnaderna om det finns en enda bränslespecifikation för hela EU. Eftersom luftföroreningar sprids över gränserna bör gemensamma åtgärder vidtas för att minska utsläppen i hela gemenskapen.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Förslaget är utformat som ett direktiv med miniminivåer för bränslespecifikationen av miljö- och hälsoskäl. Andra tekniska aspekter av bränslespecifikationer tas inte upp i direktivet, utan skall regleras genom europeiska normer i enlighet med principerna om bättre lagstiftning.

Förslaget ökar inte den ekonomiska eller administrativa bördan för gemenskapen, medlemsstaterna, regionerna eller kommunerna. Kraven på dessa skiljer sig inte från dem i det befintliga direktivet.

Vid utarbetande av förslagen har kostnader och fördelar analyserats ingående i konsekvensbedömningen. De föreslagna åtgärderna har valts så att fördelarna alltid uppväger kostnaderna. På detta sätt minskas de totala kostnaderna för ekonomiska aktörer och medborgare.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: direktiv.

För att skapa säkerhet måste bränslekvaliteten regleras genom bindande lagstiftning. Således krävs ett direktiv eller en förordning. Eftersom det endast är den slutliga specifikationen av bränslet som behöver kontrolleras, men inte hur den uppnås, är någon förordning inte nödvändig.

4. **BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5. ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

• Förenklingar

Förslaget innebär en förenkling av lagstiftningen genom att det ändrar två befintliga direktiv (direktiv 98/70/EG och direktiv 1999/32/EG⁸). Direktiven i sina nya skepnader är kortare och tydligare, undviker den nya överlappningen och lämnar mindre utrymme för rättsosäkerhet.

• Upphävande av gällande lagstiftning

Förslaget kommer att leda till att ett befintligt, överflödigt direktiv upphävs (93/12/EEG⁹).

• Översyn/ändring/tidsbegränsning

Förslaget innehåller en bestämmelse om översyn.

• Jämförelsetabell

Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de nationella bestämmelser genom vilka direktivet införlivas tillsammans med en jämförelsetabell mellan dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

• Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Den förslagna rättsakten berör en EES-fråga och bör därför omfatta Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

6. BESKRIVNING AV DELARNA

Artikel 1

Punkt 1. Här ändras artikel 2 genom tillägg av en ny punkt 5 som tydligare definierar betydelsen av arktiska förhållanden eller hårda vinterförhållanden.

Punkt 2. Ändring av artikel 3. Punkt 2 och leden a och b utgår, eftersom de är överflödiga. Led c ändras för att tillåta saluföring av bensin som uppfyller kraven i bilaga V.

Punkt 3 skall ersättas med ett krav på att alla bränslen som uppfyller specifikationerna i bilaga III och V skall vara märkta.

Punkterna 4–6 utgår, eftersom de är överflödiga. De olika undantagen gäller inte efter åren 2003, 2005 respektive 2007.

Punkt 7 skall ersättas för att klargöra högsta tillåtna blyhalt för de små kvantiteter blyhaltig bensin som medlemsstaterna kan få tillåta.

⁸ Noterna 1 och 3 ovan.

⁹ Not 4 ovan.

Punkt 3. Ändring av artikel 4. I punkt 1 skall leden a och b utgå, eftersom de är överflödiga. Led e ersätts så att den 1 januari 2009 fastställs som den dag då all diesel skall innehålla högst 10 mg/kg svavel.

Punkterna 2 och 3 utgår, eftersom de är överflödiga. De olika undantagen gäller inte efter åren 2003 respektive 2007. Punkt 4 utgår, eftersom förfarandet för att hantera undantagen enligt punkterna 2 och 3 inte längre behövs.

Punkt 5 ersätts med en text som inför strängare svavelspecifikationer för gasoljor som används i mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport.

Punkt 6 läggs till för införande av strängare bestämmelser senast den 31 december 2009 om svavelhalten i gasoljor avsedda för användning på inre vattenvägar 2009. Den tillåtna svavelhalten kommer att sänkas ytterligare senast den 31 december 2011.

Punkt 4. Här ändras rubriken och en ny punkt införs i artikel 6 som innebär att de medlemsstater som vill utnyttja undantaget för bensinens ångtryck på sommaren vid arktiska förhållanden eller hårda vinterförhållanden måste söka kommissionens godkännande för detta.

Punkt 5. Här införs två nya artiklar. Enligt den första artikeln är medlemsstaterna skyldiga att kräva av bränsleleverantörerna att rapportera om utsläppen av växthusgaser från den bränsle de levererar under bränslets hela livscykel. Rapportmetoden skall fastställas i enlighet med direktiv 2003/30/EG. Senare kommer en bestämmelse att träda i kraft om att de rapporterade utsläppen måste minskas.

Enligt den andra artikeln skall kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 11.2 anta bestämmelser för ändring av specifikationerna för blandningar av etanol och bensin, i synnerhet ångtrycket.

Punkt 6. Här införs en ny artikel enligt vilken kommissionen skall fortsätta att utveckla lämpliga testmetoder för användning av metalltillsatser i bränsle.

Punkt 7. Här ersätts den ursprungliga artikeln om kommissionens skyldighet att regelbundet rapportera om direktivet. Den första rapporten ska komma senast den 31 december 2012 och därefter kommer en rapport vart tredje år. Rapporterna skall vid behov åtföljas av förslag. De delar som skall ingå i rapporten fastställs i den här artikeln.

Punkt 8. Här ersätts den ursprungliga artikel 11 (enligt förteckningen i bilaga III punkt 80 i förordning (EG) nr 1882/2003¹⁰) för hänvisning till det föreskrivande förfarandet med kontroll.

Punkt 9. Artikel 14 utgår, eftersom den är överflödig.

Punkt 10. Bilaga I till direktiv 98/70/EG är överflödig och utgår.

¹⁰ EGT L 284, 31.10.2003, s. 1.

Punkt 11. Bilaga II till direktiv 98/70/EG är överflödigt och utgår.

Punkt 12. I bilaga III höjs gränsvärdet för ångtryck för etanolblandningar.

Punkt 13. I bilaga IV ändras den tillåtna halten av polyaromatiska kolväten i diesel till 8 % och fotnot 3 ändras till följd av att den 1 januari 2009 fastställs som den dag då all diesel får innehålla högst 10mg/kg svavel.

Punkt 14. Bilaga V införs med specifikationer för bensen med upp till 10 % etanol. Specifikationerna innebär en ökning av den högsta halten för alla oxygenater och den totala oxygenhalten höjs till 3,7 %.

Punkt 15. Bilaga VI införs med en höjning av högsta tillåtna ångtryck för olika etanolblandningar.

Artikel 2

Direktiv 1999/32/EG behandlar det bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar. Förändringarna i det här förslaget som avser bränslespecifikationen för dessa fartyg medför konsekvensändringar av det direktivet.

Artikel 3

Tillsammans med tidigare förändringar av direktiv 93/12/EEG genom direktiven 1998/70/EG och 1999/32/EG innebär detta att endast en punkt i artikel 2 i 93/12/EG fortfarande gäller. Av denna anledning upphör direktivet i fråga att gälla.

Artikel 4

Dag för införlivande är senast den 31 december 2008.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 98/70/EG när det gäller specifikationer för bensin, diesel och gasoljor och om införande av ett system för hur utsläpp av växthusgaser skall övervakas och minskas i samband med användning av vägtransportbränslen och om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG när det gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar och om upphävande av direktiv 93/12/EEG
(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95 och artikel 175.1,

med beaktande av kommissionens förslag¹¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹³,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget¹⁴, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG¹⁵ fastställs minimispecifikationer med avseende på hälsa och miljö för bensin och dieselbränslen som används både i vägtransport och i andra sammanhang.
- (2) I kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet – Tematisk strategi för luftförorening¹⁶ fastställs mål för att minska de förorenande utsläppen fram till 2020. Målen sattes på grundval av en omfattande analys av kostnader och fördelar. Enligt målen skall svaveldioxidutsläppen minskas med 82 %, kväveoxidutsläppen med 60 %, utsläppen av flyktiga organiska föreningar (VOC) med 51 % och utsläppen av primära

¹¹ EUT C [...], [...], s. [...].

¹² EUT C [...], [...], s. [...].

¹³ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁴ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁵ Rådets direktiv 93/12/EEG av den 23 mars 1993 om svavelhalten i vissa flytande bränslen (EGT L 74, 27.3.1993, s. 81).

¹⁶ Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet, Tematisk strategi för luftförorening - KOM(2005) 446 slutlig.

partiklar PM2.5 med 59 % jämfört med utsläppen under 2000. Följderna av ändringarna av direktiv 98/70/EG rörande VOC-utsläppen från bensinmackar bör behandlas i kommande lagstiftning.

- (3) Gemenskapen har inom ramen för Kyotoprotokollet åtagit sig att uppfylla målen för utsläpp av växthusgaser för perioden 2008–2012. Inlandstransporterna står för närvarande för upp emot 20 % av dessa utsläpp. Gemenskapen håller på att begrunda vilken nivå på växthusutsläppen som bör eftersträvas efter Kyotoåtagandet. Alla sektorer kommer att behöva bidra till de framtida målen.
- (4) En aspekt av transportens utsläpp av växthusgaser åtgärdas genom gemenskapens politik för koldioxid och bilar. Förbränning av vägtransportbränsle bidrar i betydande grad till de totala utsläppen av växthusgaser i gemenskapen. Övervakning och minskning av utsläppen av växthusgaser från bränslen under hela livscykeln kan hjälpa gemenskapen att uppfylla sina mål rörande minskade utsläpp av växthusgaser genom användning av transportbränsle som inte är kolbaserat.
- (5) Gemenskapen har antagit förordningar om begränsning av förorenande utsläpp från lätta och tunga vägfordon. Bränslespecifikationen är en av de faktorer som påverkar möjligheterna att begränsa den typen av utsläpp.
- (6) Syftet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG av den 8 maj 2003 om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel för transport¹⁷ är att främja användningen av biobränsle i gemenskapen. Gemenskapens strategi för biobränslen har vidareutvecklats i kommissionens meddelande från 2006 – En EU-strategi för biodrivmedel¹⁸. Även om det enligt meddelandet är av intresse att vidareutveckla biobränsle och biobränsleteknik, vill man också framhålla att tillväxten av biobränsle inte får leda till ökad miljöförstöring och man understryker behovet av att ytterligare minska utsläppen av växthusgaser. Meddelandet tar också upp behovet av vidareutveckling av biobränsleteknik.
- (7) I direktiv 98/70/EG kopplas ett undantag för för bensinens högsta ångtryck sommartid till arktiskt klimat eller hårt vinterklimat. Eftersom tillämpningen av dessa bestämmelser har gett upphov till rättsosäkerhet bör villkoren klargöras för när undantaget får tillämpas.
- (8) I Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg¹⁹, fastställs utsläppsgränser för motorer som används i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för vägtransport. Dessa typer av maskiner behöver kunna få viss typ av bränsle för att motorerna skall kunna fungera på rätt sätt.

¹⁷ EUT L 123, 17.5.2003, s. 42.

¹⁸ En EU-strategi för biodrivmedel - KOM(2006) 34, 8.2.2006.

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, EGT L 59, 27.2.1998, s. 1, ändrad genom direktiv 2004/26/EG (EUT L 146, 30.4.2004, s. 1).

- (9) Förbränning av vägtransportbränsle utgör 20 % av utsläppen av växthusgaser i gemenskapen. Ett sätt att minska utsläppen är att minska dem under bränslets hela livscykel. Detta kan göras på flera olika sätt. Mot bakgrund av gemenskapens ambitioner att ytterligare minska utsläppen av växthusgas och den betydande roll som utsläppen från vägtransport spelar i det sammanhanget är det önskvärt att ta fram ett system som ställer krav på bränsleleverantörerna att rapportera utsläppen av växthusgaser under hela livscykeln för det bränsle som de levererar och att minska dessa utsläpp med en fastställd siffra per år från och med 2010. Eftersom en av följderna av detta direktiv kommer att vara en ökad möjlighet att använda bibränsle, kommer systemet för att rapportera om och minska växthusgaserna att utarbetas i samordning med direktiv 2003/30/EG.
- (10) Många olika branscher har en del i tillhandahållandet av de olika bränslen som kommer att bidra till minskat kolinnehåll i transportbränsle, och ett brett samråd med berörda parter kommer därför att hållas i enlighet med direktiv 2003/30/EG.
- (11) Kommissionens mål är att minst 10 % av transportbränslena skall bestå av bibränsle senast 2020. Fortsatta framsteg inom fordons- och bränsletekniken kombinerat med en fortsatt önskan att se till att miljö- och hälsoskyddet är optimerat förutsätter att bränslespecifikationerna ses över regelbundet på grundval av ytterligare studier och analyser av hur tillsatser och komponenter i bibränsle påverkar de förorenande utsläppen. Därför bör regelbundna rapporter utarbetas om möjligheten att underlätta en minskad användning av kol i transportbränsle.
- (12) Användning av rengörande tillsatser kan bidra till att hålla motorerna rena och därmed minska de förorenande utsläppen. För närvarande finns det inget tillfredsställande sätt att testa rengöringsegenskaperna hos bränslen. Ansvar för att informera kunderna om fördelarna med rengörande tillsatser och hur de skall användas åligger därför leverantörerna av bränslet och fordonen. Kommissionen bör ändå undersöka om en vidareutveckling kan leda till en bättre metod för att optimera användningen av och fördelarna hos rengörande tillsatser.
- (13) De närmare bestämmelserna om blandningar av etanol och bensin bör ses över på grundval av erfarenheterna från tillämpningen av direktiv 98/70/EG, särskilt när det gäller gränsvärdena för ångtryck och eventuella alternativ för att se till att etanolblandningarna inte överskrider godtagbara gränser för ångtryck.
- (14) Blandas etanol med bensin ökar bränslets ångtryck, och detta måste hållas nere för att begränsa luftförorenande utsläpp.
- (15) Blandningar av etanol och bensin ger en icke-linjär förändring av ångtrycket. Om det skall kunna säkerställas att ångtrycket för bensin bestående av två lagliga bensin-etanolblandningar inte överskrider ångtrycksgränsen, måste ett högsta ångtryck fastställas för sådana blandningar så att det motsvarar den faktiska ökningen av ångtrycket som uppstår när en viss procent etanol blandas i bensinen.
- (16) För att främja användningen av bränslen med lågt kolinnehåll samtidigt som luftföroreningsmålen iakttas, rekommenderas bensinraffinaderierna att tillhandahålla bensin med lågt ångtryck i de volymer som behövs. Eftersom detta inte är fallet, ökas gränsen för etanolblandningars ångtryck så att bibränslemarknaden kan utvecklas.

- (17) I rådets direktiv 98/70/EG anges att vissa åtgärder skall antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter²⁰.
- (18) Beslut 1999/468/EG har ändrats genom beslut 2006/512/EG genom vilket det införs ett föreskrivande förfarande med kontroll för antagande av åtgärder med allmän räckvidd vilka är avsedda att ändra icke-väsentliga delar av en grundläggande rättsakt som antagits i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, bl.a. genom strykning av vissa av dessa delar eller komplettering genom tillägg av nya icke-väsentliga delar.
- (19) I samband med att det nya systemet för övervakning av utsläpp av växthusgaser inrättas bör kommissionen få befogenheter att införa metoder för rapportering om livscykelutsläpp av växthusgaser från vägtransportbränsle och bränsle som används för mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport. Eftersom det rör sig om åtgärder med allmän räckvidd avsedda att komplettera detta direktiv genom tillägg av nya icke-väsentliga delar, bör åtgärderna, liksom åtgärderna för anpassning av tillåtna analytiska metoder enligt artikel 10 i direktiv 98/70/EG, antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som fastläggs i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (20) I direktiv 98/70/EG finns ett antal bränslespecifikationer varav somliga har blivit inaktuella. Där ges även ett antal undantag som inte heller är aktuella längre. Av tydlighetsskäl bör dessa delar utgå.
- (21) Biobränsletekniken är på frammarsch. Ytterligare forskning behövs när det gäller alla möjliga metoder för att omvandla biomassa till transportbränsle. Det är därför lämpligt med en balanserad inställning till de gränsvärden som fastställs i direktivet så att användningen av olika biobränslen kan öka om det visar sig lämpligt. Bland dessa ingår följande: metanol, etanol, högre alkoholer, etrar och andra oxygenater.
- (22) Direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG²¹ behandlar vissa aspekter av bränsleanvändning på inre vattenvägar. Avgränsningen mellan det direktivet och direktiv 98/70/EG måste klargöras. I båda direktiven fastställs den högsta svavelhalten i gasoljor som används för transporter på inre vattenvägar. För tydlighetens och rättssäkerhetens skull bör de direktiven anpassas så att bara ett av dem fastställer svavelhalten.
- (23) Direktiven 98/70/EG och 99/32/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (24) Rådets direktiv 93/12/EEG av den 23 mars 1993 om svavelhalten i vissa flytande bränslen²² har genomgått omfattande förändringar under åren och innehåller inte längre något av vikt. Det bör därför upphävas.
- (25) Eftersom målen för en inre marknad för vägtransportbränsle och mobila maskiner som inte är avsedda att användas för vägtransporter och målen för efterlevnad av

²⁰ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet senast ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

²¹ Rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG (EGT L 121, 11.5.1999, s. 13).

²² EGT L 74, 27.3.1993, s. 81, direktivet senast ändrat genom direktiv 1999/32/EG.

minimigränserna för miljöskydd vid användning av bränslet inte kan uppnås i tillräckligt hög grad av medlemsstaterna, utan bättre på gemenskapsnivå (eftersom det är fråga om att skapa en inre marknad för bränslena och underlätta marknaden för fordonen och maskinerna) får gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändring av direktiv 98/70/EG

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

1. I det första stycket i artikel 2 skall följande läggas till som punkt 5:

”5. Med arktiska förhållanden eller hårda vinterförhållanden avses vintertemperaturer under oktober–april som i regionen eller medlemsstaten i fråga i medeltal ligger under medeltalet för gemenskapen i sin helhet.”

2. Artikel 3 skall ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 skall leden a och b utgå.

b) I punkt 2 c skall ”eller bilaga V” läggas till.

c) Punkt 3 skall ersättas med följande:

”3. Bränsle som följer specifikationen i bilaga III skall märkas på det eller de nationella språken med ”Bensin med lågt biobränsleinnehåll”.

Bränsle som följer specifikationen i bilaga V skall märkas på det eller de nationella språken med ”Bensin med högt biobränsleinnehåll”.

c) Punkterna 4–6 skall utgå.

d) Punkt 7 skall ersättas med följande:

”7. Utan hinder av punkt 1 får medlemsstaterna även fortsättningsvis tillåta försäljning av små mängder blyhaltig bensin med en blyhalt på högst 0,15 g/l med högst 0,5 % av den totala försäljningen, för användning i äldre fordon av karakteristiskt slag och för distribution genom särskilda intressegrupper.”

3. Artikel 4 skall ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 skall ändras på följande sätt:

- i. Leden a och b skall utgå.
- ii. I led d skall ”Utan att det påverkar tillämpningen av led c” skall utgå.
- iii. Led e skall ersättas med följande:

”e) Senast den 31 december 2008 skall medlemsstaterna se till att dieselbränsle endast får saluföras i deras länder om det uppfyller miljöspecifikationerna i bilaga IV.”

(b) Punkterna 2–4 skall utgå.

(c) Punkt 5 skall ersättas med följande:

”5. Medlemsstaterna skall se till att gasoljor som är avsedda att användas i mobila maskiner som inte används för vägtransport och i jord- och skogsbruksmaskiner, och som saluförs i deras länder efter den 1 januari 2008 har ett svavelinnehåll på mindre än 1000 mg/kg. Senast den 31 december 2009 skall den högsta tillåtna svavelhalten i gasoljor avsedda att användas i mobila maskiner som inte används för vägtransport och i jord- och skogsbruksmaskiner, utom fordon på inre vattenvägar, vara 10 mg/kg.”

d) Följande punkt skall läggas till som punkt 6:

”6. Medlemsstaterna skall, senast den 31 december 2009, se till att den högsta tillåtna svavelhalten i gasoljor avsedda att användas i fordon på inre vattenvägar är 300 mg/kg. Medlemsstaterna skall se till att denna halt sänks till 10mg/kg senast den 31 december 2011.”

4. Artikel 6 skall ändras på följande sätt:

a) Bilagans rubrik skall ersättas med följande: ”Saluföring av bränsle med strängare miljöspecifikationer och högre ångtryck”.

b) Följande punkt skall införas som punkt 1a:

”1a. Genom undantag från bilaga III får en medlemsstat vidta åtgärder för att se till att det i hela eller delar av landet tillåts ett högre ångtryck än det som anges som högsta tillåtna för sommarperioden enligt fotnot 5 i bilaga III och fotnot 4 i bilaga V, under förutsättning att det i medeltal råder extremt kalla vintertemperaturer.”

c) I punkt 2 skall ”punkt 1” ersättas med ”punkt 1 eller 1a.”

5. Följande artikel 7a och artikel 7b skall införas:

”Artikel 7a
Minskade utsläpp av växthusgaser

1. Från och med den 1 januari 2009 skall medlemsstaterna ålägga leverantörerna av bränsle för vägtransport och mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport som släpps ut på marknaden att övervaka och rapportera om utsläppen av växthusgas från dessa bränslen under hela livscykeln.

2. Från och med den 1 januari 2011 skall medlemsstaterna ålägga leverantörerna av bränsle för vägtransport och mobila maskiner som inte är avsedda för vägtransport som släpps ut på marknaden att minska utsläppen av växthusgas från dessa bränslen. Minskningen skall motsvara ytterligare 1 % av utsläppen under 2010 per år för varje kalenderår fram till och med 2020. Den nivå på utsläppen av växthusgaser per energienhet för livscykeln som rapporteras 2020 får vara högst 90 % av den nivå som rapporteras 2010.

3. I enlighet med förfarandet i artikel 11.2 skall de åtgärder antas som krävs för att övervakningen, rapporteringen och kontrollen av utsläppen av växthusgaser under livscykeln, baserade på en exakt definition av de faktorer som skall beaktas för beräkning av utsläppen, skall uppfylla de krav i punkterna 1 och 2 som utformats för att ändra icke-väsentliga delar av det här direktivet genom komplettering.

Artikel 7b

Etanol blandat med bensin

De åtgärder som rör blandning av etanol och bensin, särskilt ångtrycket enligt bilaga VI och eventuella alternativ, som utformats för att ändra de icke-väsentliga delarna av det här direktivet (bl.a. genom tillägg) skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 11.2.”

6. Följande artikel skall införas som artikel 8a:

”Artikel 8a

Metalltillsatser

Kommissionen skall fortsätta att utveckla lämpliga testmetoder för användning av metalltillsatser i bränsle.”

7. Artikel 9 skall ersättas med följande:

”Artikel 9

Rapport

Kommissionen skall, senast den 31 december 2012 och därefter vart tredje år, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet, vid behov tillsammans med ett förslag.

Rapporten skall särskilt behandla följande:

- (a) Användningen av bibränsle inom ramen för detta direktiv och användningen och utvecklingen av fordonstekniken, med beaktande av målet att transportbränslet senast 2020 skall bestå av minst 10 % biobränsle i enlighet med kommissionens energistrategi*, och målet att minska kolinnehållet i transportbränsle.

- (b) Gemenskapens politik för koldioxidutsläpp från vägtransportfordon.
- (c) Gränsvärden för ångtryck för blandningar av etanol och bensin.
- (d) Gränsvärden för förorenande utsläpp för motorer som används på inre vattenvägar på grundval av en granskning av påverkan av föroreningar och växthusgaser.
- (e) Ökad användning av rengörande tillsatser i bränsle.
- (f) Användningen av metalltillsatser i bränsle.

* KOM(2007) 1, 10.1.2007.”

8. Artikel 11 skall ersättas med följande:

”Artikel 11
Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artikel 5a1–4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.”

9. Artikel 14 skall utgå.

10. Bilaga I skall utgå.

11. Bilaga II skall utgå.

12. Bilaga III skall ändras på följande sätt:

Följande skall läggas till fotnot 5: ”Om bränsle innehåller etanol får det högsta ångtrycket sommartid överskrida 60 kPa enligt värdena i tabellen i bilaga VI.”

13. Bilaga IV skall ändras på följande sätt:

- (a) I raden för ”Polycykliska aromatiska kolväten” skall värdet i kolumnen ”maximum” ersättas med ”8”.

- (b) Fotnot 3 skall ersättas med följande:

”(3) Fram till den 31 december 2008 skall dieselbränsle med en maximal svavelhalt på 10 mg/kg saluföras och tillgången skall säkerställas genom en lämpligt balanserad geografisk täckning i medlemsstaten. Från och med den 1 januari 2009 skall allt dieselbränsle som saluförs i en medlemsstat ha en högsta svavelhalt på 10 mg/kg.”

14. Bilaga V till det här direktivet skall läggas till.

15. Bilaga VI till det här direktivet skall läggas till.

Artikel 2
Ändring av direktiv 1999/32/EG

Artikel 4b i direktiv 1999/32/EG skall ändras på följande sätt:

- a) Punkt 1 a skall utgå.
- b) Punkt 2 b skall utgå.
- c) Följande punkt skall införas som punkt 2a:

”2a. De fartyg avsedda för transport på inre vattenvägar som innehar ett certifikat som intygar att fartyget uppfyller kraven i den internationella konventionen från 1974 om säkerheten för människoliv till sjöss, i dess ändrade lydelse, får, när dessa fartyg är till sjöss, använda bränsle som specificeras i detta direktiv.

När dessa fartyg inte är till sjöss skall de använda den typ av bränsle som specificeras i direktiv 98/70/EG.”

Artikel 3
Upphävande

Direktiv 93/12/EEG skall upphöra att gälla.

Artikel 4
Införlivande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [31 december 2008]. De skall genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell för dessa bestämmelser och bestämmelserna i detta direktiv.

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

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

Artikel 5
Ikraftträdande

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

Artikel 6
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

ANNEX
BILAGA V

**MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA FÖR
FORDON MED STYRD TÄNDNING**

Typ: Bensin med hög andel bibränsle

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

(1) Testmetoderna skall vara de som specificeras i EN 228:1999. Medlemsstaterna får anta de analytiska metoder som specificeras i EN 228:1999 som ersättningsstandard om det kan visas att dessa är minst lika tillförlitliga och exakta som den analysmetod de ersätter.

[2] De värden som anges i specifikationen är verkliga värden. Vid fastställandet av gränsvärden har villkoren i ISO 4259 "Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test" tillämpats, och vid fastställandet av ett minimivärde har en minsta skillnad på 2R över noll beaktats (R=reproducerbarhet). Resultatet från enskilda mätningar skall tolkas på grundval av de kriterier som anges i ISO 4259 (offentliggjord 1995).

(3) Sommarperioden skall börja senast den 1 maj och sluta tidigast den 30 september. För medlemsstater med arktiska förhållanden eller hårda vinterförhållanden skall sommarperioden börja senast den 1 juni och sluta tidigast den 31 augusti.

(4) För medlemsstater med arktiska förhållanden eller hårda vinterförhållanden skall det maximala ångtrycket inte överstiga 70,0 kPa. Om bränsle innehåller etanol får det högsta ångtrycket sommartid överskrida 60 kPa för den mängd som visas i tabellen i bilaga VI.

(5) Andra primära alkoholer och etrar med en slutlig kokpunkt som högst motsvarar den som anges i EN 228:1999.

BILAGA VI

UNDANTAG FÖR ÅNGTRYCK FÖR BENSIN MED ETANOL

Etanolhalt (%v/v)	Undantag för ångtryck (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

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