



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 31.1.2007  
COM(2007) 18 definitief

2007/0019 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de uitstoot van broeikasgassen door het gebruik van brandstoffen voor het wegvervoer te monitoren en te verminderen, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad met betrekking tot de specificatie van door binnenschepen gebruikte brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 93/12/EG**

(ingediend door de Commissie)

{SEC(2007) 55}  
{SEC(2007) 56}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### • **Motivering en doel van het voorstel**

Bij Richtlijn 98/70/EG<sup>1</sup> zijn om volksgezondheids- en milieuredenen minimumspecificaties vastgesteld voor benzine en dieselbrandstof voor gebruik in het wegvervoer en in niet voor de weg bestemde mobiele machines. Dit voorstel voor een herziening van Richtlijn 98/70/EG zal bijdragen tot een vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgassen door het gebruik van brandstoffen voor het wegvervoer en niet voor de weg bestemde mobiele machines, alsmede tot de tenuitvoerlegging van de Gemeenschapsstrategieën inzake luchtkwaliteit en klimaatverandering. De voorgestelde richtlijn zal een vermindering van de emissies van deeltjes tot gevolg hebben en zal het gebruik van grotere volumes biobrandstoffen mogelijk maken, waarbij rekening moet worden gehouden met de eisen inzake de bescherming van milieu en volksgezondheid. De voorgestelde richtlijn zal de uitstoot van broeikasgassen ten gevolge van het gebruik van de gereguleerde brandstoffen beperken.

De voornaamste redenen voor de herziening van de richtlijn zijn de vooruitgang van de brandstof- en motortechnologie en de toename van het gebruik van biobrandstoffen. De in de thematische strategie inzake luchtverontreiniging neergelegde luchtkwaliteitsdoelstellingen van de Gemeenschap en de dringende noodzaak het probleem van de uitstoot van broeikasgassen aan te pakken, zijn de andere hoofdelementen die een herziening van de richtlijn noodzakelijk maken.

#### • **Algemene context**

Richtlijn 98/70/EG is laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/17/EG<sup>2</sup>. Deze wijziging had uitsluitend betrekking op de in de richtlijn opgenomen grenswaarden voor het zwavelgehalte van benzine en dieselbrandstoffen. De gestage evolutie van de wetgeving van de Gemeenschap inzake verontreinigende emissies en de interactie tussen voertuigtechnologie en brandstofkwaliteit hebben tot gevolg dat de normen voor de brandstofkwaliteit in een parallelle beweging moeten worden herzien.

De mogelijkheid van een evaluatie en eventuele herziening van Richtlijn 98/70/EG is vervat in artikel 9 van de richtlijn. Daarin wordt gesteld dat rekening houdend met:

- de verdere voortgang op het gebied van de emissies van verontreinigende stoffen door motorvoertuigen;
- de evolutie van de CO<sub>2</sub>-uitstootstrategie voor de autosector;
- de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen,

---

<sup>1</sup> Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EG van de Raad.

<sup>2</sup> Richtlijn 2003/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 maart 2003 tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof.

er moet worden nagegaan of deze elementen een herziening van de brandstofs specificaties noodzakelijk maken. Daarenboven worden andere specifieke kwesties genoemd waarmee bij de evaluatie rekening moet worden gehouden. In de loop van de gesprekken met de belanghebbenden zijn verschillende aanvullende kwesties naar voren gebracht die bij de herziening moeten worden betrokken.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Bij Richtlijn 98/70/EG, als gewijzigd bij Richtlijn 2003/17/EG, worden minimumspecificaties vastgesteld voor binnen de EU in de handel gebrachte benzine en dieselbrandstof. Binnen het toepassingsgebied valt ook de grenswaarde voor het zwavelgehalte van gasolie gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines.

Bij Richtlijn 1999/32/EG<sup>3</sup> worden grenswaarden vastgesteld voor het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en wordt ondermeer specifiek verwezen naar de brandstoffen die door binnenschepen worden gebruikt.

Richtlijn 93/12/EEG<sup>4</sup> was oorspronkelijk bedoeld ter regulering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen, maar na wijziging bij Richtlijn 98/70/EG en Richtlijn 1999/32/EG blijft slechts één artikel van de richtlijn in werking.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU**

In de thematische strategie inzake luchtverontreiniging zijn een aantal doelstellingen voor de vermindering van de luchtverontreiniging in de EU opgenomen. Dit voorstel is consistent met deze doelstellingen aangezien het in zijn verschillende aspecten tot doel heeft een verhoging van de uitstoot van de voornaamste verontreinigende stoffen te vermijden of tenminste te beperken.

Voorts is dit voorstel een onderdeel van de Kyotostrategie van de EU, die gebaseerd is op convergente actie waarbij zowel de industrie als de sectoren vervoer, energie en landbouw en de huishoudens zijn betrokken.

Het voorstel is consistent met de strategie voor duurzame ontwikkeling aangezien de doelstelling ervan is om, waar mogelijk, de toename van de emissies van ongewenste verontreinigende stoffen, die leiden tot milieuschade en schade voor de volksgezondheid, te vermijden of te beperken en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Dit moet evenwel gebeuren op een kosteneffectieve wijze, rekening houdend met de maatschappelijke baten.

De voorgestelde richtlijn heeft ook tot doel het bereiken van de huidige en toekomstige communautaire streefcijfers voor het gebruik van biobrandstoffen te vergemakkelijken. In de biobrandstoffenstrategie van de Commissie<sup>5</sup> wordt onderstreept dat die strategie "vooral aandacht moet besteden aan .... de garantie dat

---

<sup>3</sup> Richtlijn 99/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG.

<sup>4</sup> Richtlijn 93/12/EEG van de Raad van 23 maart 1993 betreffende het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen.

<sup>5</sup> Een EU-strategie voor biobrandstoffen, COM(2006) 34 def. van 8.2.2006.

het gebruik van biobrandstoffen geen milieu- of technische problemen veroorzaakt". Bij de evaluatie werd aandacht besteed aan eventuele beperkingen op het gebruik van biobrandstoffen en haalbare wijzigingen daarvan, zonder dat dit bij gebruik tot milieuschade mag leiden. Er wordt ook erkend dat een verdere herziening van de grenswaarden nodig wordt naarmate de biobrandstoftechnologie en het geproduceerde volume zich verder ontwikkelen.

Het voorstel heeft gevolgen voor de Lissabonstrategie en de interne markt. Brandstofsificaties hebben niet alleen een impact op de brandstofleveranciers, maar ook op de fabrikanten van motorvoertuigen, niet voor de weg bestemde mobiele machines en brandstof- en uitlaatcomponenten. Een wijziging van de specificaties kan de kosten voor deze sectoren in positieve of negatieve zin beïnvloeden. De specificaties hebben eveneens een invloed op de kostprijs van de geleverde brandstoffen en op de omvang van de brandstofmarkten en hebben ook effecten op het totale energieverbruik, de broeikasgasemissies en het gezondheidsniveau tengevolge van luchtverontreiniging. De gevolgen van kostenwijzigingen zijn geëvalueerd en meegewogen en er is geconcludeerd dat de voorgestelde wijzigingen de totale kosten voor de samenleving niet zullen doen toenemen.

Het voorstel is in overeenstemming met de beginselen van goede regelgeving, aangezien het een vereenvoudiging inhoudt van de aan de industrie opgelegde verplichtingen, alsmede de intrekking van een richtlijn en coherentie met de strategie inzake klimaatverandering, de strategie voor duurzame ontwikkeling, de biobrandstoffenstrategie en de thematische strategie ter verbetering van de luchtkwaliteit.

De voorgestelde specificaties zijn vastgesteld op basis van de best beschikbare technieken, met het doel voor ogen de emissies van verontreinigende stoffen en broeikasgassen zoveel mogelijk te verminderen zonder andere milieuschade te veroorzaken. Potentiële wisselwerkingen op sommige gebieden – een verlaging van het zwavelgehalte kan bijvoorbeeld een verhoging van de emissies van broeikasgassen meebrengen – zijn bestudeerd en afgewogen.

## **2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

### **• Raadpleging van belanghebbende partijen**

*Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten*

Gezien de zeer technische aard van de richtlijn zijn de relevante betrokken partijen op EU-niveau uitvoerig geraadpleegd. Tijdens dit raadplegingsproces is de reikwijdte van de herziening besproken en werden de belanghebbenden uitgenodigd om hun standpunten over alle onderdelen van de herziening naar voren te brengen. Er werden twee vergaderingen belegd en er was voorts gelegenheid tot het schriftelijk indienen van opmerkingen. De meeste respondenten stemden ermee in dat hun opmerkingen publiek werden gemaakt, wat vervolgens gebeurde via het internet op het adres: [http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel\\_quality/library](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library).

### *Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden*

Aangezien de kwesties waarop deze evaluatie/herziening betrekking had van zeer diverse aard waren, is het niet mogelijk hier een algemene samenvatting van de opmerkingen van de betrokken partijen te geven. In de effectbeoordeling zijn de voornaamste standpunten van de belanghebbenden samengebracht voor elk aspect van de evaluatie, met name wanneer de desbetreffende partijen onderling afwijkende standpunten hadden. Wanneer die standpunten uiteenliepen, heeft de Commissie getracht de meest geloofwaardige aanpak te kiezen, waarbij zij zich bewust is van de onzekerheden en waarbij zij getracht heeft het risico van ongewenste neveneffecten op milieu en volksgezondheid te vermijden.

#### **• Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

##### *Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden*

De herziening heeft voornamelijk betrekking op de aspecten luchtverontreiniging, verbrandings- en motortechnologie, olieraffinage, biobrandstoftechnologie en broeikasgasemissies.

##### *Gebruikte methode*

De herziening van de brandstofkwaliteitsrichtlijn heeft betrekking op een groot aantal gebieden waarbij vele industriële sectoren betrokken zijn. Diverse onderliggende aspecten en problemen zijn van zeer technische aard.

Gezien dit alles heeft de Commissie de organisaties met relevante deskundigheid uitgenodigd hun bijdrage aan het evaluatie- en herzieningsproces te geven. Dit is gebeurd via de input van het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek (GCO) van de Commissie, een gestructureerd overlegproces met de betrokken partijen en de dialoog en vergaderingen met afzonderlijke belanghebbenden of groepen belanghebbenden.

In samenwerking met verschillende betrokken partijen heeft het GCO wetenschappelijk werk ondernomen met het oog op de onderbouwing van bepaalde technische kwesties die van belang waren voor de evaluatie. Op vergaderingen met de diverse belanghebbenden heeft het GCO gerapporteerd over de voortgang van zijn werkzaamheden en geantwoord op vragen en opmerkingen. Het uiteindelijke advies van het GCO is ontvangen op 28 februari 2006.

##### *Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen*

Bij de door het GCO uitgevoerde experimentele werkzaamheden zijn ook de onderzoeksorganisatie van de Europese automobiellindustrie (EUCAR) en de onderzoeksorganisatie van de Europese olie-industrie (CONCAWE) betrokken. Diverse partijen (nader omschreven in bijlage 1 bij de effectbeoordeling) hebben een input geleverd bij dit proces.

##### *Ontvangen en gebruikte adviezen*

Bij een groot aantal tijdens deze evaluatie bestudeerde kwesties bestaan er weinig of geen meningsverschillen over de conclusies. Deze kwesties zijn: bedrijfswagen-

parken, einddatum voor de grenswaarde van 10 ppm zwavel in diesel, herziening van Richtlijn 1999/96/EG, herziening van het beleid inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's en herziening van Richtlijn 1999/30/EG.

Wat sommige gebieden betreft, zijn er specifieke belangen van afzonderlijke industrietakken die dan ook specifieke standpunten tot gevolg hebben. Het betreft hier onder meer de grenswaarde voor het FAME-gehalte (Fatty Acid Methylester - biodiesel) van dieselbrandstof, de specificaties van diesel voor niet voor de weg bestemde machines, de dichtheid van dieselbrandstoffen, het voor benzine toegestane gehalte aan zuurstofhoudende verbindingen en de benzinedampspanning.

Op sommige gebieden was er een duidelijk verschil van mening tussen onderscheiden sectoren, doorgaans de automobielenindustrie en de olie-industrie. Zo bestond er een verschil van mening over het World Wide Fuel Charter, polyaromatische koolwaterstoffen, detergenten en metaalhoudende additieven. Er bestaan ook meningsverschillen over het effect van metaalhoudende additieven op de emissiebeperkingsystemen en de ethanol- en dampspanningsgrenswaarden.

Bepaalde industrietakken beklemtonen dat metaalhoudende additieven de emissiebeperkingsystemen van voertuigen kunnen beschadigen, wat door de producenten van dergelijke additieven wordt tegengesproken. Momenteel is er nog geen overeenstemming bereikt over een testmethode waarmee kan worden geverifieerd of metaalhoudende additieven al dan niet schade veroorzaken.

Het gebruik van ethanol in benzinemengsels kan resulteren in een toename van de emissie van precursoren van troposferische ozon. Wanneer meer ethanol wordt toegevoegd kan dit voor sommige voertuigen problemen opleveren. Het gebruik van ethanol en andere biobrandstoffen kan wellicht een vermindering tot gevolg hebben van de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van brandstoffen voor het wegvervoer. De evaluatie van deze effecten wordt aangevochten, met name door de ethanolvoorzieningsindustrie.

Verschillende partijen, onder meer de automobielen- en de olie-industrie, hebben erop gewezen dat op bepaalde gebieden ernstige potentiële risico's, met onomkeerbare gevolgen, bestaan. Dergelijke risico's zijn onder meer schade aan voertuigen en verhoging van de uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgassen.

*Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek*

De opmerkingen van de betrokken partijen over alle verschillende aspecten van de evaluatie zijn openbaar gemaakt op het internet, behalve in gevallen waarin de belanghebbenden om vertrouwelijkheid hebben verzocht.

#### • **Effectbeoordeling**

De Commissie heeft een effectbeoordeling uitgevoerd in het kader van haar werkprogramma. Het desbetreffende verslag is gepubliceerd als document SEC(2007) 55. Bij de effectbeoordeling heeft de Commissie zich gebogen over de volgende zestien vragen:

- (a) moeten de in de richtlijn vervatte brandstoffsamenstellingen worden vervangen door die van het door de automobiellndustrie voorgestelde World Wide Fuel Charter;
- (b) moet in de richtlijn een maximumgrenswaarde voor het FAME-gehalte van dieselbrandstof worden opgenomen. Een dergelijke maximumgrens zou een beperking opleggen aan de hoeveelheid FAME die met diesel kan worden vermengd;
- (c) levert het milieubaten op als in de richtlijn minimumspecificaties worden neergelegd voor LPG, aardgas en biobrandstoffen;
- (d) levert het milieubaten op als een specifieke brandstoffsamenstelling wordt opgelegd voor bedrijfswagenparken;
- (e) welke bindende termijn moet worden vastgelegd voor het maximumzwavelgehalte van 10 ppm in dieselbrandstof. Dit maximumgehalte is vereist om de werking van technieken ter beheersing van de uitstoot van verontreinigende stoffen te verbeteren;
- (f) moeten er in het kader van de herziening van Richtlijn 1999/96/EG<sup>6</sup> parameters worden gewijzigd om de correcte werking te waarborgen van voertuigen die voldoen aan strengere emissiespecificaties;
- (g) moeten er parameters worden gewijzigd in het kader van de herziening van de convenanten inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's om het voor de automobiellndustrie mogelijk te maken hun verbintenissen na te komen;
- (h) moet er in het kader van de herziening van Richtlijn 1999/30/EG<sup>7</sup> een wijziging komen van de brandstofparameters om het mogelijk te maken dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit in acht worden genomen;
- (i) moet het maximumgehalte van polyaromatische koolwaterstoffen in diesel (momenteel vastgesteld op 11%) worden gewijzigd teneinde de uitstoot van verontreinigende stoffen door voertuigen te verminderen;
- (j) is er een wijziging vereist van de specificatie voor gasolie die wordt gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines om de invoering mogelijk te maken van machines die voldoen aan nieuwe emissiegrenswaarden;
- (k) moet de richtlijn eventueel worden aangepast in het licht van de potentiële milieubaten van de toevoeging van detergenten in brandstoffen;

---

<sup>6</sup> Richtlijn 1999/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking en tot wijziging van Richtlijn 88/77/EEG van de Raad en bevestiging van de verplichte NO<sub>x</sub>-emissionormen voor motoren voor zware bedrijfsvoertuigen.

<sup>7</sup> Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht.

- (l) moet de richtlijn eventueel worden aangepast met betrekking tot het potentiële gebruik van metaalhoudende additieven in brandstoffen, gezien het feit dat het effect daarvan op voertuigen en emissies onduidelijk is;
- (m) moet de maximumdichtheid van dieselbrandstof, gezien de hogere dichtheid van FAME (biodiesel), eventueel worden gewijzigd om het bijmengen van FAME in diesel te vergemakkelijken;
- (n) is er een wijziging nodig van de maximumgrenzen voor zuurstofhoudende verbindingen in benzine, gezien de wenselijkheid van een bevordering van het gebruik van biobrandstoffen;
- (o) moet er, gezien de wenselijkheid van een bevordering van het gebruik van biobrandstoffen, een wijziging komen van de voor benzine vastgelegde maximumdampspanning, gezien het feit dat een dergelijke wijziging van dit maximum een grotere emissie van vluchtige organische stoffen kan meebrengen;
- (p) moet de richtlijn eventueel worden gewijzigd om rekening te houden met de broeikasgasemissies gedurende de hele levensduur van brandstoffen, waardoor er een technologisch neutrale stimulans wordt gegeven om transportbrandstoffen koolstofvrij te maken en nieuwe en betere biobrandstoffen te ontwikkelen.

Bij elke vraag waren de in overweging genomen opties verschillend. Wat vraag f) en g) betreft, lijkt het erop dat de enige mogelijke optie nietsdoen is. Bij alle andere vragen werd de optie 'nietsdoen' naast andere opties (1 tot 6) in overweging genomen. De andere opties waren onder meer actie op basis van vrijwilligheid door één of meer industriële sectoren, de invoering of verstrakking van grenswaarden voor de specificaties en de introductie van nieuwe elementen in de richtlijn.

### 3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

Voor de meeste vragen waarop de evaluatie betrekking had werd geconcludeerd dat niets ondernemen de voorkeursoptie was. Op een aantal gebieden zal een wijziging van de richtlijn resulteren in een vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen en broeikasgassen en een verlaging van de totale kosten. De voornaamste voorgestelde wijzigingen van de richtlijn zijn:

- 1) de bindende termijn voor het maximumgehalte van 10 ppm zwavel in diesel blijft 2009. Dit zal een vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen, met name zwevende deeltjes, mogelijk maken en de invoering van andere emissiebeperkingssystemen vergemakkelijken en zal de industrie meer rechtszekerheid geven;
- 2) het maximumgehalte van polyaromatische koolwaterstoffen in diesel wordt vanaf 2009 verlaagd tot 8%. Dit kan leiden tot een vermindering van de uitstoot van zwevende deeltjes en polyaromatische koolwaterstoffen. De datum



is echter zo gekozen dat de voorgestelde wijziging geen kosten met zich brengt;

- 3) het maximumzwavelgehalte in gasolie voor niet voor de weg bestemde mobiele machines wordt verlaagd van 1000 ppm tot 10 ppm voor aan land gebruikte machines en van 1000 ppm tot 300 ppm voor binnenschepen. De wijziging voor te land gebruikte machines zal de invoering vergemakkelijken van meer geavanceerde machines en emissiebeperkingsystemen zal resulteren in een vermindering van de uitstoot van deeltjes door de bestaande apparatuur. De wijziging voor binnenschepen zal ervoor zorgen dat de uitstoot van de scheepsmotoren beneden de per type toegestane maximumniveaus blijft;
- 4) om het mogelijk te maken dat grotere volumes biobrandstoffen in benzine kunnen worden gebruikt, is een specifiek benzinemengsel vastgesteld met een hoger toegestaan gehalte aan zuurstofhoudende verbindingen (inclusief tot 10% ethanol). Om diezelfde reden is de dampspanningsgrenswaarde opgetrokken voor met ethanol vermengde benzine. Alle beschikbare mengsels op de markt zullen een duidelijke aanduiding krijgen. Deze wijzigingen zullen de ontwikkeling van de markt voor biobrandstoffen vergemakkelijken zonder dat het risico ontstaat dat bestaande voertuigen worden beschadigd. De toename van de emissie van vluchtige organische stoffen zal worden tegengegaan door die emissies voor alle brandstoffen op te vangen in de tankstations. De Commissie zal in 2007 een voorstel indienen voor een verplichte invoering van dampterugwinning in tankstations;
- 5) vanaf 2009 komt er een verplichte monitoring van de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van brandstoffen. Vanaf 2011 moeten deze emissies jaarlijks met 1% worden verminderd. Dit zal ervoor zorgen dat de brandstofsector bijdraagt tot de verwezenlijking van de langetermijndoelstelling van de Commissie op het gebied van vermindering van de broeikasgasemissies en verhoging van de voertuigefficiëntie. Het zal ook een grotere stimulans betekenen voor de ontwikkeling van brandstoffen met lage koolstofinhoud en voor andere maatregelen om de emissies in de productieketen terug te dringen.
- 6) De toegestane maximale dampspanning voor ethanolmengsels is gewijzigd zodat de biobrandstofindustrie zich in een aanlooperperiode kan ontwikkelen. Aangezien echter basisbenzine kan worden geproduceerd die een hoger gehalte aan biobrandstoffen en ethanol mogelijk maakt met een lagere dampspanning, is de oliemaatschappijen gevraagd om deze mengsels ook in Europa te ontwikkelen. Wanneer deze basisbenzine met lage dampspanning in voldoende hoeveelheden beschikbaar komt, zullen de dampspanningsgrenzen wellicht worden herzien.

Bovendien wordt het gebruik van de toegestane afwijking met betrekking tot de dampspanningsgrenswaarde in regio's met arctisch klimaat of strenge winters verduidelijkt zodat verkeerde interpretaties worden voorkomen en de rechtszekerheid toeneemt. Ten slotte is er een nieuwe evaluatieclausule opgenomen. De voorgestelde richtlijn actualiseert ook Richtlijn 98/70/EG door overbodig geworden elementen in die richtlijn te schrappen.

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van de voorgestelde richtlijn wordt gevormd door twee artikelen van het EG-Verdrag (artikel 95 en artikel 175), aangezien bij de richtlijn een wetgevingsbesluit wordt gewijzigd en een tweede wordt ingetrokken, beide gebaseerd op artikel 95 (ex artikel 100 bis), en een derde besluit wordt gewijzigd dat gebaseerd is op artikel 175 (ex artikel 130 S).

- **Subsidiariteitsbeginsel**

De doelstellingen van de voorgestelde richtlijn kunnen niet op afdoende wijze worden gerealiseerd op lidstaatniveau aangezien er een EU-brede markt bestaat voor wegvoertuigen en een belangrijk aspect van de goede werking van bedoelde voertuigen de kwaliteit is van de verkrijgbare brandstof. Actie door de lidstaten alleen zou inhouden dat de interne markt voor transportbrandstoffen ophoudt te bestaan ten gevolge van door de diverse landen ingevoerde onderling afwijkende specificaties. Dit is schadelijk voor de economische ontwikkeling en kan de veiligheid van de energievoorziening in het gedrang brengen aangezien het de markt van elke lidstaat afhankelijk maakt van brandstof overeenkomstig eigen specificaties, wat bij verstoring van de markt de uitwisseling tussen lidstaten belemmert.

De baten van beperking van de schade voor het milieu en de volksgezondheid door het gebruik van transportbrandstoffen zullen groter zijn en tegen lagere kosten worden bereikt wanneer één enkele voor de gehele EU geldende specificatie wordt ingevoerd. Aangezien luchtverontreinigende stoffen geen rekening houden met grenzen is het wenselijk te waarborgen dat gezamenlijke actie wordt ondernomen om de emissies in het geheel van de EU terug te dringen.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel om de volgende redenen.

Het voorstel neemt de vorm aan van een richtlijn waarbij minimumbrandstofspecificaties met het oog op de milieuzorg en de volksgezondheid zijn vastgesteld. Andere technische aspecten van de brandstofspectificaties zijn niet behandeld in de richtlijn, maar zullen worden gereguleerd via Europese normen in overeenstemming met de beginselen van goede regelgeving.

Het voorstel brengt geen verhoging mee van de financiële en/of administratieve belasting voor de communautaire, nationale, regionale of lokale autoriteiten. De eisen met betrekking tot deze instanties wijken niet af van die in de bestaande richtlijn.

Bij de uitwerking van de voorstellen zijn de kosten en baten geanalyseerd, zoals nader uiteengezet in de effectbeoordeling. De voorgestelde acties zijn zo gekozen dat gewaarborgd is dat de baten groter zijn dan de kosten. Op die manier zijn de totale kosten voor de marktdeelnemers en burgers geminimaliseerd.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld instrument: richtlijn.

Andere middelen volstaan niet want om rechtszekerheid te bieden moet de brandstofkwaliteit worden gereguleerd via bindende wetgeving. Dit sluit alle andere opties dan een richtlijn of een verordening uit. Aangezien het uitsluitend nodig is de uiteindelijke specificatie van de brandstof te controleren, maar niet hoe die specificatie daadwerkelijk wordt opgelegd, zou een verordening nodeloos stringent zijn.

#### 4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

#### 5. AANVULLENDE INFORMATIE

- **Vereenvoudiging**

Het voorstel behelst een vereenvoudiging van de wetgeving door een wijziging van twee bestaande richtlijnen (Richtlijn 98/70/EG en Richtlijn 1999/32/EG<sup>8</sup>). De resulterende richtlijnen zijn korter, duidelijker, vermijden een tot dusverre bestaande overlapping en vergroten de rechtszekerheid.

- **Intrekking van bestaande wetgeving**

Het voorstel behelst de intrekking van een bestaande overbodig geworden richtlijn (Richtlijn 93/12/EEG<sup>9</sup>).

- **Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling**

Het voorstel bevat een evaluatieclausule.

- **Correlatietabel**

De lidstaten moeten de Commissie in kennis stellen van de tekst van de nationale bepalingen ter omzetting van de richtlijn en van een correlatietabel tussen die bepalingen en deze richtlijn.

- **Europese economische ruimte**

De voorgestelde maatregel heeft betrekking op een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

---

<sup>8</sup> Zie voetnoot 1 en 3.

<sup>9</sup> Zie voetnoot 4.

## 6. BESCHRIJVING VAN DE ONDERDELEN

### Artikel 1

**Punt 1.** Dit wijzigt artikel 2 door de toevoeging van een nieuw punt 5 waarin duidelijker de betekenis van arctische omstandigheden en strenge winters wordt omschreven.

**Punt 2.** Dit wijzigt artikel 3. De punten a) en b) van lid 1 zijn geschrapt aangezien zij redundant zijn geworden. Punt c) is gewijzigd om het in de handel brengen van benzine toe te staan die voldoet aan bijlage V.

Lid 3 is vervangen om de eis in te voeren dat alle brandstoffen die voldoen aan de specificaties van bijlage III en bijlage V een soort aanduiding krijgen.

De leden 4, 5 en 6 zijn geschrapt omdat zij overbodig zijn geworden aangezien het afwijkingen betreft die in 2003, 2005 of 2007 zijn afgelopen/aflopen.

Lid 7 is vervangen teneinde het maximumgehalte aan lood te verduidelijken voor kleine hoeveelheden gelode benzine waarvan de lidstaten de handel nog steeds mogen toestaan.

**Punt 3.** Hierbij wordt artikel 4 gewijzigd. In lid 1 worden de punten a) en b) geschrapt aangezien zij overbodig zijn geworden. Punt e) is vervangen ter bevestiging van de datum van 1 januari 2009 als datum vanaf wanneer alle dieselbrandstof maximaal slechts 10 mg/kg zwavel mag bevatten.

De leden 2 en 3 zijn geschrapt aangezien zij overbodig zijn geworden omdat de desbetreffende afwijkingen in 2003 en 2007 zijn afgelopen/aflopen. Lid 4 is geschrapt omdat de procedure voor het toestaan van afwijkingen in het kader van lid 2 en 3 bijgevolg zonder voorwerp is geworden.

Lid 5 is vervangen teneinde strengere zwavelspecificaties in te voeren voor gasolie die wordt gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines.

Lid 6 is toegevoegd met het oog op de invoering per 31 december 2009 van een strenger maximaal toelaatbaar zwavelgehalte van gasolieën voor gebruik door binnenschepen. Uiterlijk op 31 december 2011 wordt dit maximumniveau nog verder verlaagd.

**Punt 4.** Dit punt omvat de wijziging van het kopje en het invoegen van een nieuw lid in artikel 6, waarbij een lidstaat die wegens arctische omstandigheden of strenge winters een afwijking van de specificatie inzake de zomerdampspanning wenst toe te staan, dit kan doen mits toestemming van de Commissie.

**Punt 5.** Hierbij worden twee nieuwe artikelen ingevoegd. Het eerste artikel verplicht de lidstaten ertoe van de brandstofleveranciers te eisen dat zij rapporteren over de broeikasgasemissies gedurende de hele levensduur van de door hen in de handel gebrachte brandstoffen. De methodologie van het rapporteringsmechanisme moet worden vastgelegd in coördinatie met de bepalingen van Richtlijn 2003/30/EG. Overeenkomstig een extra voorschrift, dat slechts op een later tijdstip van kracht wordt, moeten de gerapporteerde emissies worden verminderd.

Overeenkomstig het tweede artikel stelt de Commissie, in overeenstemming met de procedure van artikel 11, lid 2, maatregelen vast voor de wijziging van de specificaties met betrekking tot het bijmengen van ethanol in benzine, met name wat de resulterende dampspanning betreft.

**Punt 6.** Hierbij wordt een nieuw artikel ingevoegd met het oog op de verdere ontwikkeling door de Commissie van een geschikte testmethodologie in verband met het gebruik van metaalhoudende additieven in brandstoffen.

**Punt 7.** Hierbij wordt het oorspronkelijke artikel vervangen door een artikel inzake de geregelde rapportering over de richtlijn door de Commissie. Het eerste verslag moet uiterlijk op 31 december 2012 worden ingediend, de volgende verslagen om de drie jaar. De verslagen gaan zo nodig gepaard met voorstellen. Een aantal van de in de verslagen te behandelen aspecten worden in dit artikel gespecificeerd.

**Punt 8.** Hierbij wordt het oorspronkelijke artikel 11 vervangen (als opgenomen in de lijst van bijlage III van Verordening (EG) nr. 1882/2003<sup>10</sup> onder punt 80) teneinde een verwijzing te maken naar de regelgevingsprocedure met toetsing.

**Punt 9.** Hierbij wordt artikel 14 geschrapt dat overbodig is geworden.

**Punt 10.** Schrapping van bijlage I van Richtlijn 98/70/EG die overbodig is geworden.

**Punt 11.** Schrapping van bijlage II van Richtlijn 98/70/EG die overbodig is geworden.

**Punt 12.** In bijlage III wordt de maximale dampspanning voor ethanolmengsels verhoogd.

**Punt 13.** In bijlage IV wordt het toegestane maximumgehalte voor polycyclische aromatische koolwaterstoffen in dieselbrandstof gewijzigd tot 8%, terwijl voetnoot 3 gewijzigd wordt met het oog op de bevestiging van 1 januari 2009 als datum vanaf wanneer alle dieselbrandstof nog slechts 10 mg/kg zwavel mag bevatten.

**Punt 14.** Een nieuwe bijlage V bevat de specificaties voor benzine die tot 10% ethanol bevat, met inbegrip van een verhoging van het maximumgehalte aan alle zuurstofhoudende verbindingen en een totaal zuurstofgehalte van 3,7%..

**Punt 15.** Hierbij wordt een nieuwe bijlage VI toegevoegd die de toegestane verhoging van de maximale dampspanning bij verschillende ethanolmengsels bevat.

## Artikel 2

Richtlijn 1999/32/EG bevat verwijzingen naar de brandstoffen die worden gebruikt door binnenschepen. De in het voorstel vervatte wijziging van de brandstofspecificatie voor deze vaartuigen, vergt een aanpassing van die richtlijn.

## Artikel 3

---

<sup>10</sup> PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1.

Eerdere wijzigingen van Richtlijn 93/12/EEG, overeenkomstig Richtlijn 98/70/EG en Richtlijn 1999/32/EG, hebben tot gevolg gehad dat nog slechts één lid van artikel 2 van deze richtlijn van kracht is gebleven. Dit is redundant geworden en bijgevolg wordt deze richtlijn ingetrokken.

#### Artikel 4

De datum van omzetting is vastgesteld op uiterlijk 31 december 2008.

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de uitstoot van broeikasgassen door het gebruik van brandstoffen voor het wegvervoer te monitoren en te verminderen, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad met betrekking tot de specificatie van door binnenschepen gebruikte brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 93/12/EEG**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 95 en artikel 175, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>11</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>12</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>13</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>14</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad<sup>15</sup> zijn om volksgezondheids- en milieuredenen minimumspecificaties vastgesteld voor benzine en dieselbrandstof voor gebruik in het wegvervoer en in niet voor de weg bestemde mobiele machines.
- (2) In de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement 'Thematische strategie inzake luchtverontreiniging'<sup>16</sup> zijn doelstellingen vastgelegd voor de vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen van nu tot 2020. Deze doelstellingen zijn vastgesteld na een uitgebreide kosten-batenanalyse. Tot de

---

<sup>11</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>12</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>13</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>14</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>15</sup> Richtlijn 93/12/EEG van de Raad van 23 maart 1993 betreffende het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (PB L 74 van 27.3.1993, blz. 81).

<sup>16</sup> Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement - Thematische strategie inzake luchtverontreiniging, COM(2005) 446.

doelstellingen behoorden met name een vermindering van de uitstoot van SO<sub>2</sub> met 82%, NO<sub>x</sub> met 60%, vluchtige organische stoffen (VOS) met 51% en primaire PM<sub>2,5</sub> met 59%, telkens ten opzichte van de uitstoot in 2000. De gevolgen van de wijziging van Richtlijn 98/70/EG voor de VOS-emissies van tankstations moeten in toekomstige wetgeving worden behandeld.

- (3) In het raam van het Kyoto-protocol heeft de Gemeenschap zich verbonden tot streefcijfers inzake de emissie van broeikasgassen voor de periode 2008-2012. Het binnenlands vervoer is momenteel verantwoordelijk voor bijna 20% van deze emissies. De Gemeenschap beraadt zich over het niveau van broeikasgas-emissiereductie dat moet worden nagestreefd bovenop haar Kyoto-verbintenis. Alle sectoren zullen een bijdrage moeten leveren om de toekomstige doelstellingen te verwezenlijken.
- (4) Eén aspect van de broeikasgasemissies door de vervoersector is aangepakt via het Europees beleid inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's. De verbranding van brandstoffen in het wegvervoer draagt aanzienlijk bij tot de totale uitstoot van broeikasgassen door de Gemeenschap. Monitoring en vermindering van de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van bedoelde brandstoffen kan ertoe bijdragen dat de Gemeenschap haar broeikasgasreductiedoelstellingen haalt door transportbrandstoffen meer koolstofvrij te maken.
- (5) De Commissie heeft regelgeving aangenomen om de emissies van verontreinigende stoffen door zware en lichte vrachtwagens te beperken. Specificatie van de gebruikte brandstoffen is een factor die het gemak beïnvloedt waarmee aan dergelijke emissiegrenswaarden kan worden voldaan.
- (6) Richtlijn 2003/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 mei 2003 ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen in het vervoer<sup>17</sup> heeft tot doel het gebruik van biobrandstoffen binnen de Gemeenschap te bevorderen. De communautaire strategie inzake biobrandstoffen is verder uitgewerkt in een in 2006 gepubliceerde mededeling van de Commissie 'Een EU-strategie voor biobrandstoffen'<sup>18</sup>. Terwijl uit de mededeling duidelijk de bereidheid blijkt om biobrandstoffen en de biobrandstoftechnologie verder te ontwikkelen, wordt ook beklemtoond dat deze toename van het gebruik van biobrandstoffen niet mag leiden tot een toename van de milieuschade en wordt de noodzaak onderstreept van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. In de mededeling wordt ook benadrukt dat de ontwikkeling van de biobrandstoftechnologie verder moet worden bevorderd.
- (7) Overeenkomstig Richtlijn 98/70/EG kan worden afgeweken van de maximale benzine-dampspanning in de zomer wanneer er arctische omstandigheden of strenge winters heersen. Aangezien de toepassing van deze afwijkingsbepaling aanleiding heeft gegeven tot rechtsonzekerheid, moeten de voorwaarden ervoor worden verduidelijkt.
- (8) Bij Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake

---

<sup>17</sup> PB L 123 van 17.5.2003, blz. 42.

<sup>18</sup> Een EU-strategie voor biobrandstoffen, COM(2006) 34 def. van 8.2.2006.



maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines<sup>19</sup> zijn emissiegrenswaarden vastgesteld voor motoren van niet voor de weg bestemde mobiele machines. Er moet brandstof kunnen worden geleverd die een goede functionering van bedoelde motoren mogelijk maakt.

- (9) De verbranding van brandstoffen voor het wegvervoer is verantwoordelijk voor ongeveer 20% van de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap. Eén van de methoden om deze broeikasgasemissies terug te dringen, is bedoelde emissies te verminderen gedurende de gehele levenscyclus van deze brandstoffen. Dit kan op diverse manieren gebeuren. Gezien het streven van de Gemeenschap naar een verdere verlaging van de uitstoot van broeikasgassen en het grote aandeel van de emissies van het wegvervoer is het passend te werken aan een mechanisme waarbij van brandstofleveranciers wordt geëist dat zij rapporteren over de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van de door hen geleverde brandstoffen en dat zij deze emissies vanaf 2010 jaarlijks met een vastgestelde hoeveelheid verminderen. Aangezien een van de gevolgen van deze richtlijn een toename is van de mogelijkheid biobrandstoffen te gebruiken, zal het broeikasgasrapportage- en -reductiemechanisme worden uitgewerkt in coördinatie met de bepalingen van Richtlijn 2003/30/EG.
- (10) Aangezien vele diverse bedrijfssectoren betrokken zijn bij de levering van de verschillende brandstoffen die zullen bijdragen tot het meer koolstofvrij maken van transportbrandstoffen, zal een omvattende raadpleging van alle belanghebbende partijen worden opgezet in coördinatie met de bepalingen van Richtlijn 2003/30/EG.
- (11) De Commissie streeft ernaar het aandeel van biobrandstoffen in het totale volume brandstoffen voor het wegvervoer tegen 2020 op te trekken tot ten minste 10%. De gestage technische vooruitgang op het gebied van de auto- en brandstoftechnologieën, gepaard aan het permanente streven om een zo hoog mogelijk niveau van bescherming van milieu en volksgezondheid te waarborgen, maken een geregelde herziening van de brandstofs specificaties noodzakelijk op basis van verdere studies over en analyse van de effecten van additieven en biobrandstofcomponenten op verontreinigende emissies. Over de mogelijkheden om transportbrandstoffen meer koolstofvrij te maken, moet daarom op gezette tijden worden gerapporteerd.
- (12) Het gebruik van detergenten kan ertoe bijdragen dat motoren schoon blijven en kan zo een bijdrage leveren tot de vermindering van verontreinigende emissies. Momenteel is er geen bevredigende manier om brandstofmonsters te testen op hun reinigende eigenschappen. De verantwoordelijkheid voor het informeren van de klant over de voordelen van detergenten en het gebruik daarvan berust dus bij de leveranciers van brandstoffen en motorvoertuigen. De Commissie dient evenwel na te gaan of verdere ontwikkelingen een betere aanpak mogelijk maken om het gebruik en de voordelen van detergenten te optimaliseren.

---

<sup>19</sup> Richtlijn 97/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1997 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines, PB L 59 van 27.2.1998, blz. 1, als gewijzigd bij Richtlijn 2004/26/EG, PB L 146 van 30.4.2004, blz. 1.

- (13) De details betreffende het bijmengen van ethanol in benzine, met name de grenswaarden voor de dampspanning en eventuele alternatieven om te waarborgen dat de dampspanning van ethanolmengsels beneden aanvaardbare grenzen blijft, moeten worden geëvalueerd op basis van de ervaring met de toepassing van Richtlijn 98/70/EG.
- (14) Het bijmengen van ethanol in benzine verhoogt de dampspanning van de resulterende brandstof, terwijl de dampspanning van brandstofmengsels moet worden begrensd teneinde luchtverontreinigende emissies te beperken.
- (15) Het bijmengen van ethanol in benzine veroorzaakt een niet-lineaire verandering van de dampspanning van het resulterende brandstofmengsel. Om te waarborgen dat de dampspanning van de benzine die resulteert uit het vermengen van twee wettelijk toegelaten benzine-ethanolmengsels beneden de wettelijke dampspanningsgrenswaarde blijft, is het noodzakelijk de toegestane afwijking voor de dampspanning van dergelijke mengsels zó vast te stellen dat die overeenstemt met de feitelijke toename van de dampspanning ten gevolge van de toevoeging van een bepaald percentage ethanol aan benzine.
- (16) Teneinde het gebruik van brandstoffen met lage koolstofinhoud te bevorderen met inachtneming van de doelstellingen inzake luchtverontreiniging, moeten olieraffinaderijen idealiter de vereiste hoeveelheden benzine met lage dampspanning beschikbaar stellen. Aangezien dit momenteel niet het geval is, wordt de dampspanningsgrenswaarde voor benzine-ethanolmengsels opgetrokken teneinde de ontwikkeling van de markt voor biobrandstoffen mogelijk te maken.
- (17) Krachtens Richtlijn 98/70/EG moeten bepaalde maatregelen worden vastgesteld in overeenstemming met Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>20</sup>.
- (18) Besluit 1999/468/EG is gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG waarbij een regelgevingsprocedure met toetsing is ingevoerd voor uitvoeringsmaatregelen van algemene strekking die niet-essentiële elementen wijzigen van basisbesluiten welke zijn vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag, onder meer door in dergelijke besluiten sommige van dergelijke elementen te schrappen, dan wel door daaraan nieuwe niet-essentiële elementen toe te voegen.
- (19) In het kader van de vaststelling van een nieuw mechanisme voor de monitoring van de broeikasgasemissies moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend om de methodologie vast te stellen voor de rapportering inzake de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van brandstoffen voor het wegvervoer en brandstoffen die worden gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines. Aangezien dergelijke maatregelen, alsook die voor de vaststelling van de toegestane meetmethoden overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 98/70/EG, van algemene strekking zijn en bedoeld zijn om deze richtlijn aan te vullen door de toevoeging van nieuwe niet-essentiële elementen, moeten ze worden vastgesteld in overeenstemming

---

<sup>20</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit als gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

met de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

- (20) Richtlijn 98/70/EG bevat bepaalde brandstofsspecificaties waarvan een aantal nu overbodig is geworden. Bovendien werden in de richtlijn diverse afwijkingen gespecificeerd die nu niet meer gelden. Om redenen van duidelijkheid moeten deze elementen derhalve worden geschrapt.
- (21) De biobrandstoftechnologie is in volle ontwikkeling. Er is verder onderzoek nodig naar alle mogelijke methoden voor de omzetting van biomassa in transportbrandstoffen. Het is daarom passend een evenwichtige aanpak te volgen met betrekking tot de grenswaarden in de richtlijn, dit met het oog op de intensivering, indien wenselijk, van het gebruik van de onderscheiden biobrandstoffen. Dit zijn onder meer: methanol, ethanol, hogere alcoholen, ethers en andere zuurstofhoudende verbindingen.
- (22) Bij Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG<sup>21</sup> worden bepaalde aspecten vastgesteld van het brandstofgebruik bij het vervoer over de binnenwateren. Het raakvlak tussen die richtlijn en Richtlijn 98/70/EG moet worden verduidelijkt. In beide richtlijnen worden grenswaarden vastgesteld voor het maximumzwavelgehalte van door binnenschepen gebruikte gasolie. In het belang van de duidelijkheid en rechtszekerheid is het daarom wenselijk deze richtlijnen aan te passen zodat deze grenswaarde via één enkel wetgevingsbesluit wordt vastgelegd.
- (23) Richtlijn 98/70/EG en Richtlijn 1999/32/EG moeten daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (24) Richtlijn 93/12/EEG van de Raad van 23 maart 1993 betreffende het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen<sup>22</sup> is in de loop van de tijd aanzienlijk gewijzigd en bevat als gevolg daarvan geen inhoudelijke elementen meer. Dientengevolge moet die richtlijn worden ingetrokken.
- (25) Daar de doelstellingen van totstandbrenging van een interne markt voor brandstoffen voor het wegvervoer en niet voor de weg bestemde mobiele machines en waarborging van minimumniveaus van milieubescherming bij het gebruik van deze brandstoffen niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt door een interne markt voor deze brandstoffen te waarborgen en het ontstaan van een interne markt voor de voertuigen en machines die deze brandstoffen gebruiken te vergemakkelijken, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

---

<sup>21</sup> Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG (PB L 121 van 11.5.1999, blz. 13).

<sup>22</sup> PB L 74 van 27.3.1993, blz. 81; richtlijn als gewijzigd bij Richtlijn 1999/32/EG.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Wijziging van Richtlijn 98/70/EG

Richtlijn 98/70/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan artikel 2, eerste alinea, wordt het volgende punt 5 toegevoegd:

"5. "arctische omstandigheden of strenge winters": omstandigheden waarbij de gemiddelde wintertemperatuur van oktober tot april in de desbetreffende regio of lidstaat beneden de gemiddelde temperatuur in het geheel van de Gemeenschap ligt."

2. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

(a) In lid 2 worden de punten a) en b) geschrapt.

(b) In lid 2, punt c), worden de woorden "of bijlage V" toegevoegd aan het einde van de zin.

(c) Lid 3 wordt als volgt gelezen:

"3. Brandstof die voldoet aan de specificaties van bijlage III krijgt de aanduiding "Benzine met laag biobrandstofgehalte" in de nationale taal of talen.

Brandstof die voldoet aan de specificaties van bijlage V krijgt de aanduiding "Benzine met hoog biobrandstofgehalte" in de nationale taal of talen."

(c) De leden 4, 5 en 6 worden geschrapt.

(d) Lid 7 wordt als volgt gelezen:

"7. Onverminderd lid 1 kunnen de lidstaten het in de handel brengen van kleine hoeveelheden gelode benzine met een loodgehalte van maximaal 0,15 g/l blijven toestaan tot een maximum van 0,5% van de totale verkoop, voor distributie door speciale belanghebbende groeperingen ten behoeve van oude, karakteristieke voertuigen."

3. Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

(a) Lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) De punten a) en b) worden geschrapt.

ii) In punt d) worden de woorden "onverminderd het bepaalde onder c)" geschrapt.

iii) Punt e) wordt als volgt gelezen:

"(e) De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2008 op hun grondgebied slechts dieselbrandstof in de handel kan worden gebracht die voldoet aan de milieutechnische specificaties van bijlage IV."

(b) De leden 2, 3 en 4 worden geschrapt.

(c) Lid 5 wordt als volgt gelezen:

"5. De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied in de handel verkrijgbare gasoliën die bedoeld zijn om in niet voor de weg bestemde mobiele machines en landbouwtrekkers of bosbouwmachines te worden gebruikt, per 1 januari 2008 minder dan 1000 mg/kg zwavel bevatten. Uiterlijk op 31 december 2009 bedraagt het toegestane maximumzwavelgehalte van gasoliën voor gebruik in niet voor de weg bestemde mobiele machines en landbouwtrekkers of bosbouwmachines, met uitzondering van binnenschepen, 10 mg/kg."

(d) Het volgende lid 6 wordt toegevoegd:

"6. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2009 het toegestane maximumzwavelgehalte van gasoliën bestemd voor gebruik in binnenschepen 300 mg/kg bedraagt. De lidstaten zorgen ervoor dat dit maximumzwavelgehalte uiterlijk op 31 december 2011 is verlaagd tot 10 mg/kg."

4. Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

(a) Het kopje wordt vervangen door: "In de handel brengen van brandstoffen met strengere milieutechnische specificaties en hogere dampspanning".

(b) Het volgende lid 1 bis wordt ingevoegd:

"1 bis. In afwijking van bijlage III kunnen de lidstaten maatregelen nemen om voor te schrijven dat op hun hele grondgebied of een specifiek deel daarvan, wanneer zich daar extreem koude gemiddelde wintertemperaturen voordoen, een hogere dampspanning is toegestaan dan gespecificeerd als de maximale dampspanning gedurende de zomerperiode overeenkomstig voetnoot 5 van bijlage III en voetnoot 4 van bijlage V."

(c) In lid 2 worden de woorden "lid 1" vervangen door de woorden "lid 1 of lid 1 bis".

5. De volgende artikelen 7 bis en 7 ter worden ingevoegd:

#### *"Artikel 7 bis*

#### **Vermindering van de broeikasgasemissies**

1. Per 1 januari 2009 eisen de lidstaten dat de leveranciers van in de handel gebrachte brandstoffen voor het wegvervoer en voor niet voor de weg bestemde mobiele machines de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van die brandstoffen monitoren en daarover verslag uitbrengen.

2. Per 1 januari 2011 eisen de lidstaten dat de leveranciers van in de handel gebrachte brandstoffen voor het wegvervoer en voor niet voor de weg bestemde mobiele machines de broeikasgasemissies van hun brandstoffen verminderen. De vermindering bedraagt een extra 1% van de emissies in 2010 per jaar voor elk kalenderjaar tot en met 2020. Het in 2020 gerapporteerde niveau van broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus per eenheid van energie mag niet hoger zijn dan 90% van het in 2010 gerapporteerde niveau.

3. De maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van de monitoring, rapportering en verificatie van de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus, gebaseerd op een nauwkeurige definitie van de elementen waarmee rekening moet worden gehouden voor de berekening van deze emissies teneinde te voldoen aan de verplichtingen overeenkomstig lid 1 en lid 2 van dit artikel, bedoeld ter wijziging van niet-essentiële elementen van deze richtlijn door de toevoeging van bepaalde elementen, worden vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 11, lid 2.

#### *Artikel 7 ter*

### **Bijmenging van ethanol in benzine**

De maatregelen met betrekking tot de details van het bijmengen van ethanol in benzine en, met name, de dampspanning zoals vastgesteld in bijlage VI en eventuele alternatieven, en bedoeld om niet-essentiële elementen van deze richtlijn te wijzigen, onder meer door toevoeging van bepaalde elementen, worden vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 11, lid 2."

6. Het volgende artikel 8 bis wordt ingevoegd:

#### *"Artikel 8 bis*

### **Metaalhoudende additieven**

De Commissie zal verdergaan met de ontwikkeling van een geschikte testmethodologie voor de toevoeging van metaalhoudende additieven aan brandstoffen."

7. Artikel 9 wordt als volgt gelezen:

#### *"Artikel 9*

### **Rapportering**

Uiterlijk op 31 december 2012, en vervolgens om de drie jaar, brengt de Commissie verslag uit bij het Europees Parlement en de Raad, indien nodig vergezeld van een voorstel.

In dit verslag worden met name de volgende aspecten behandeld:

- (a) het gebruik van biobrandstoffen in het kader van deze richtlijn en het gebruik en de ontwikkeling van de motorvoertuigtechnologie, rekening houdend met de doelstelling om in 2020 een penetratie van ten minste 10% biobrandstofgebruik in het wegvervoer te bereiken, als vastgelegd in de door de Commissie opgestelde strategische evaluatie van de situatie op energiegebied\* en de doelstelling om transportbrandstoffen meer koolstofvrij te maken;
- (b) het Gemeenschapsbeleid inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegvervoer;
- (c) de grenswaarden voor de dampspanning voor benzine met bijgemengd ethanol;
- (d) de grenswaarden voor de verontreinigende emissies van motoren die worden gebruikt voor vervoer over de binnenwateren op basis van een onderzoek naar de verontreinigende aspecten en de broeikasgaseffecten ervan;
- (e) de toename van het gebruik van detergenten in brandstoffen;
- (f) het gebruik van metaalhoudende additieven in brandstoffen.

\* COM(2007) 1 van 10.1.2007."

8. Artikel 11 wordt als volgt gelezen:

*"Artikel 11*  
**Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit."

9. Artikel 14 wordt geschrapt.

10. Bijlage I wordt geschrapt.

11. Bijlage II wordt geschrapt.

12. Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

Voetnoot 5 wordt gewijzigd door toevoeging van de volgende tekst: "Wanneer brandstoffen ethanol bevatten, mag de maximale dampspanning in de zomerperiode 60 kPa bedragen vermeerderd met de in bijlage VI vermelde waarde."

13. Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:
- (a) In de regel voor "Polycyclische aromatische koolwaterstoffen" wordt de waarde in de kolom "Maximum" vervangen door "8".
  - (b) Voetnoot 3 wordt als volgt gelezen:  
  
"(3) Tot 31 december 2008 dient dieselbrandstof met een zwavelgehalte van maximaal 10 mg/kg met een verantwoord evenwichtige geografische spreiding op het grondgebied van de lidstaten verkrijgbaar te zijn. Vanaf 1 januari 2009 bedraagt het zwavelgehalte van de op het grondgebied van de lidstaten verkrijgbare dieselbrandstoffen maximaal 10 mg/kg."
14. Bijlage V, als opgenomen in de bijlage bij deze richtlijn, wordt toegevoegd.
15. Bijlage VI, als opgenomen in de bijlage bij deze richtlijn, wordt toegevoegd.

#### *Artikel 2*

### **Wijziging van Richtlijn 1999/32/EG**

Artikel 4 ter van Richtlijn 1999/32/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (a) In lid 1 wordt punt a) geschrapt.
- (b) In lid 2 wordt punt b) geschrapt.
- (c) Het volgende lid 2 bis wordt ingevoegd:

"2 bis. Wanneer binnenschepen met een certificaat waaruit blijkt dat zij voldoen aan de voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als gewijzigd, op zee zijn, mogen zij brandstoffen gebruiken die voldoen aan de specificaties van de onderhavige richtlijn.

Wanneer dergelijke schepen niet op zee zijn, gebruiken zij brandstoffen die voldoen aan de specificaties van Richtlijn 98/70/EG."

#### *Artikel 3*

### **Intrekking**

Richtlijn 93/12/EEG wordt ingetrokken.

#### *Artikel 4*

### **Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [31 december 2008] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van de tekst van die bepalingen en van een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.



Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 5*  
**Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 6*  
**Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*

**BIJLAGE**  
**"BIJLAGE V**

**MILIEUTECHNISCHE SPECIFICATIES VOOR IN DE HANDEL VERKRIJGBARE  
BRANDSTOFFEN VOOR VOERTUIGEN MET  
ELEKTRISCHEONTSTEKINGSMOTOREN**

Type: Benzine met hoog biobrandstofgehalte

Parameter (1)	Eenheid	Grenswaarden (2)	
		Minimum	Maximum
Research-octaangetal		95	—
Motor-octaangetal		85	—
Dampspanning, zomerperiode (3)	kPa	—	60,0 (4)
Distillatie:			
— verdampt bij 100°C	vol %	46,0	—
— verdampt bij 150°C	vol %	75,0	—
Koolwaterstoffenanalyse:			
— olefinen	vol %	—	18,0
— aromatische verbindingen	vol %	—	35,0
— benzeen	vol %	—	1,0
Zuurstofgehalte	massa %	—	3,7
Zuurstofhoudende verbindingen			
— methanol			3
— ethanol (er moeten eventueel stabilisatoren worden toegevoegd)	vol %	—	10
— isopropylalcohol	vol %	—	12
— tert-butylalcohol	vol %	—	15
— isobutylalcohol	vol %	—	15
— ethers met vijf of meer koolstofatomen per molecuul	vol %	—	22
— andere zuurstofhoudende verbindingen (5)	vol %	—	15
Zwavelgehalte	mg/kg	—	10
Loodgehalte	g/l	—	0,005

(1) De testmethoden komen overeen met de methoden van de norm EN 228:1999. Lidstaten mogen in plaats daarvan de in EN 228:1999 als vervangende norm aangemerkte testmethode gebruiken indien deze methode even nauwkeurig en precies is als de testmethode die wordt vervangen.

(2) De hier gegeven cijfers zijn „werkelijke waarden”. Bij de vaststelling van de grenswaarden is uitgegaan van de norm ISO 4259 „Aardolieproducten: bepalingen en toepassing van nauwkeurige gegevens in relatie tot de testmethoden” en bij de vaststelling van een minimumwaarde is rekening gehouden met een minimumverschil van 2 R boven nul (R = reproduceerbaarheid). De resultaten van de verschillende metingen worden geïnterpreteerd aan de hand van de in de norm ISO 4259 (gepubliceerd in 1995) gegeven criteria.

(3) De zomerperiode begint uiterlijk op 1 mei en eindigt niet voor 30 september. Voor lidstaten met arctische omstandigheden of strenge winters begint de zomerperiode uiterlijk op 1 juni en eindigt zij niet voor 31 augustus.

(4) Voor lidstaten met arctische omstandigheden of strenge winters bedraagt de dampspanning gedurende de zomerperiode maximaal 70,0 kPa. Wanneer brandstoffen ethanol bevatten, mag de maximale dampspanning in de zomerperiode 60 kPa bedragen vermeerderd met de in bijlage VI vermelde waarde.

(5) Overige monoalcoholen en ethers waarvan het eindkookpunt niet hoger is dan in de norm EN 228:1999 is vastgesteld.

## **BIJLAGE VI**

### **TOEGESTANE AFWIJKING VOOR DE DAMPSpanNING VAN BENZINE WAARIN ETHANOL IS BIJGEMENGD**

Ethanolgehalte (vol %)	Toegestane afwijking van de maximale dampspanning (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

De toegestane afwijking van de maximale dampspanning voor benzine met een ethanolgehalte dat tussen de hierboven gegeven waarden ligt, wordt bepaald aan de hand van een lineaire extrapolatie tussen het ethanolgehalte dat onmiddellijk boven en onmiddellijk onder de tussenliggende waarde ligt."