

Regeringens proposition

2004/05:9

Kvaliteten på bensin och dieselbränslen

Prop.
2004/05:9

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 23 september 2004

Göran Persson

Lena Sommestad
(Miljödepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås vissa ändringar i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner och lagen (1994:1776) om skatt på energi. Ändringarna föranleds av det svenska genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen.

De föreslagna ändringarna innebär att specifikationerna för miljöklasserna för bensin och dieselbränsle som används i motorfordon skärps. Samtidigt författningsregleras att det bränsle som används i mobila maskiner skall uppfylla de krav som ställs upp i miljöklass 3 för dieselbränsle för motorfordon. De skärpta kraven innebär främst att den tillåtna svavelhalten i bränslet minskas vilket bidrar till att gemenskapens luftkvalitetsnormer och därmed sammanhängande mål skall kunna uppfyllas.

För att underlätta tillämpningen av lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen föreslås definitioner i lagens inledande bestämmelser, med konsekvensändringar i övriga bestämmelser och i lagen om skatt på energi. I lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen föreslås även att en hänvisning till ett numera upphävt direktiv ersätts med en hänvisning till det nu gällande direktivet. Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2005.

Innehåll

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Författningstext.....	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.....	14
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	15
3	Ärendet och dess beredning.....	16
4	EG-lagstiftning	16
4.1	Ramdirektivet 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen.....	16
4.2	Särdirektivet 2003/17/EG	17
5	Nuvarande svensk lagstiftning	17
6	Förslag till ändringar i lagstiftningen	18
6.1	Definitioner	18
6.1.1	Bensin	18
6.1.2	Diesel	19
6.2	Miljöklasssystemet	20
6.2.1	Bensin	20
6.2.2	Dieselbränsle.....	21
6.2.3	Bränsle för mobila maskiner.....	22
6.3	Skatt på bränsle	23
6.4	Övrigt	23
6.5	Ikraftträdande	24
7	Författningskommentar	24
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	24
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.....	25
7.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi	25
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG	27
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG	39
Bilaga 3	Promemorians lagförslag	50
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna.....	61
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 september 2004	62
	Rättsdatablad	63

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen,
2. lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner,
3. lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

2 Författningstext

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Härigenom föreskrivs¹ att 2, 23, 24 och 27 §§ samt bilagorna 2 och 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I denna lag avses med

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa² och rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon³.

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa⁴, *senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/102/EG⁵, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG⁶, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG⁷,*

särdirektiv: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramedirektiven,

typgodkännande: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

tillverkare: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen (EUT L 76, 22.3.2003, s. 10, Celex 32003L0017).

² EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

³ EGT L 115, 10.8.1992, s. 72 (Celex 31992L0061).

⁴ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

⁵ EUT L 321, 6.12.2003, s. 15 (Celex 32003L0102).

⁶ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

⁷ EUT L 211, 21.8.2003, s. 24 (Celex 32003L0077).

samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

utsläpps begränsande anordningar: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

fordonstyp: fordon som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning och väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter som chassi, bottenplatta eller motor,

motortyp: en kategori av motorer som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning eller väsentliga konstruktionsaspekter,

fordonssystem: ett sådant tekniskt fordonssystem som omfattas av kraven i något av särdirektiven,

komponent: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat oberoende av fordonet, om ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

separat teknisk enhet: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

tung buss: buss med en totalvikt av över 3 500 kilogram.

tung buss: buss med en totalvikt av över 3 500 kilogram,

motorbensin: bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan⁸, och

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon⁹, senast ändrat genom kommissionens

⁸ EGT L 256, 7.9.1987, s. 1 (Celex 31987R2658).

⁹ EGT L 76, 4.6.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

direktiv 2002/80/EG¹⁰ och rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon¹¹, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG¹².

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

23 §

Bensin som är avsedd för motordrift eller uppvärmning skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 2* till denna lag.

Dieselbrännolja och fotogen, med undantag för flygfotogen, som är avsedd för motordrift skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 3* till denna lag.

Dieselbränsle skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i *bilaga 3* till denna lag.

24 §

Bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 eller 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87¹³, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2, får inte saluföras.

Dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87 och som är avsedd att användas i sådana motorfordon som avses i direktiv 70/220/EEG¹⁴ och 88/77/EEG¹⁵,

Motorbensin som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2 och *dieselbränsle* som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 3 får inte saluföras.

¹⁰ EGT L 291, 28.10.2002, s. 20 (Celex 32002L0080).

¹¹ EGT L 36, 9.2.1988, s. 33 (Celex 31988L0077).

¹² EGT L 107, 18.4.2001, s. 10 (Celex 32001L0027).

¹³ EGT L 156, 7.9.1987, s. 1 (Celex 31987R2658).

¹⁴ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1 (Celex 31970L0220).

¹⁵ EGT L 36, 9.2.1988, s. 33 (Celex 31988L0077).

men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3, får inte saluföras.

27 §

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet att saluföra *bensin* eller *dieselbrännolja* enligt 24 §, döms till böter eller fängelse i högst två år.

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet att saluföra *motorbensin* eller *dieselbränsle* enligt 24 §, döms till böter eller fängelse i högst två år.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

Nuvarande lydelse

Miljöklasser för bensin

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
Researchoktantal, lägst	95	–	95
Motoroktantal, lägst	85	–	85
Ångtryck enligt Reid, högst kilopascal	70 ^a /95 ^b	65	70 ^a /95 ^b
Ångtryck enligt Reid, lägst kilopascal	45 ^a /65 ^b	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 ^a /50 ^b	46 ^c	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 ^c	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 ^d
Aromater, högst volymhalt procent	42,0	0,5	42,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
– Tertiär-butyalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Etrar som innehåller 5 eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt per procent	15	–	15
Andra oxygenater ^e , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	50	50	150
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680-720	

Bensin i miljöklass 1 skall uppfylla skäliga funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon med katalytisk avgasrening får ej innehålla askbildande ämnen.

^a Avser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^b Avser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^c Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio *grader C* gäller i stället att T₅₀-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

^d Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktantantal [MON] på 81 och ett minsta researchoktantantal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

^e Andra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationsslutkokpunkt inte överstiger den destillationsslutkokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

Föreslagen lydelse

Miljöklasser för bensin

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
Researchoktanttal, lägst	95	–	95
Motoroktanttal, lägst	85	–	85
Ångtryck, högst kilopascal	70 ^a /95 ^b	65	70 ^a /95 ^b
Ångtryck, lägst kilopascal	45 ^a /65 ^b	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 ^a /50 ^b	46 ^c	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 ^c	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst °C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 ^d
Aromater, högst volymhalt procent	35,0	0,5	35,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Tertiär-butylalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
– Etrar som innehåller 5 eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt per procent	15	–	15
Andra oxygenater ^e , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	10	10 ^f	10 ^f
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680-720	
Bensin i miljöklass 1 <i>motorbensin</i> skall uppfylla skäliga funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon med katalytisk avgasrening får ej innehålla askbildande ämnen.			

^a Avser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^b Avser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^c Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio *celsiusgrader* gäller i stället att T₅₀-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

^d Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktanttal [MON] på 81 och ett minsta researchoktanttal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

^e Andra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationskokpunkt inte överstiger den destillationskokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

^f T.o.m. den 31 december 2008 får svavelhalten uppgå till högst 50 milligram per kilogram.

Nuvarande lydelse

Miljöklasser för *dieselolja*

Krav	Miljö- klass 1	Miljö- klass 2	Miljö- klass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	50	350

^a Gäller *dieselbrännoljor* som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87.

^b Enligt Svensk Standard 15 51 16.

^c Enligt IP 391.

Föreslagen lydelse

Miljöklasser för dieselbränsle

Krav	Miljö- klass 1	Miljö- klass 2	Miljö- klass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst °C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	10 ^d	10 ^d

^a Gäller dieselbränslen som omfattas av nr 2710 19 41 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87.

^b Enligt Svensk Standard 15 51 16.

^c Enligt EN 12916.

^d T.o.m. den 31 december 2008 får svavelhalten uppgå till högst 50 milligram per kilogram.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

Härigenom föreskrivs¹⁶ att det i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner skall införas en ny paragraf, 3 a §.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 a §

Dieselbränsle som är avsett att användas i mobila maskiner och som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 45 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan¹⁷ får inte saluföras om det inte uppfyller villkoren för miljöklass 3 enligt bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

¹⁶ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen (EUT L 76, 22.3.2003, s. 10, Celex 32003L0017).

¹⁷ EGT L 156, 7.9.1987, s.1 (Celex 31987R2658).

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

5 §¹⁸

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i bilaga 2 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för *dieselolja* som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. *Dessa krav tillämpas även för andra bränslen som beskattas enligt nämnda lagrum.*

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för *bränslen* som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

¹⁸ Senaste lydelse 2001:1081.

3 Ärendet och dess beredning

Europaparlamentet och rådet har antagit direktiv 2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen (EUT L 76, 22.3.2003, s. 10, Celex 32003L0017). Syftet med direktivet är framförallt att minska svavelhalten i bensin och diesel.

För genomförandet av direktivet upprättades en promemoria i Regeringskansliet. Promemorian har remitterats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissvaren finns tillgängliga i Miljödepartementet (dnr M2004/1970/R).

Denna proposition behandlar de lagändringar som föreslås för att genomföra direktivet. Propositionen innehåller i likhet med promemorian också en översyn av definitionerna i bränslelagstiftningen. De definitioner som finns i förordningen (1985:838) om motorbränslen föreslås tas in i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Samtidigt föreslås termen dieselbrännolja bytas ut mot termen dieselbränsle i samma lag. En följdändring föreslås även i samma lag med anledning av att ramdirektivet 92/61/EEG har ersatts med direktiv 2002/24/EG. Då systemet med miljöklasser är kopplat till skattelagstiftningen föreslås slutligen en följdändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Lagrådet

Nu gällande regler om miljöklass och beskattning uppdateras med anledning av nya tekniska krav i direktivet. De föreslagna definitionsbestämmelserna med dess konsekvensändringar har betydelse endast för tillämpning av bestämmelser i de berörda lagarna och är redaktionella. Regeringen bedömer att ändringarna som föreslås i propositionen inte är av den beskaffenhet att Lagrådets hörande är behövligt.

4 EG-lagstiftning

4.1 Ramdirektivet 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen

År 1998 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (ramdirektivet). Ramdirektivet innehåller krav för bensin och dieselbränsle som används i motorfordon. Kraven framgår av de miljöspecifikationer som anges i bilagorna I–IV till ramdirektivet. Sådana bränslen som inte uppfyller dessa krav får inte saluföras. Ramdirektivet

innebär bl.a. att försäljning av blyhaltig bensin förbjöds den 1 januari 2000. Ramdirektivet i dess ursprungliga lydelse framgår av *bilaga 1*.

Ramdirektivet har ändrats tre gånger. Första gången genom kommissionens direktiv 2000/71/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av de mätmetoder som föreskrivs i bilagorna I, II, III och IV till artikel 10 i direktiv 98/70/EG. Andra gången genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om ändring i direktiv 98/70/EG (se nedan under 4.2). Tredje gången genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 om anpassning till rådets beslut 1999/468/EG av de bestämmelser i rättsakter som omfattas av förfarandet i artikel 251 i EG-fördraget som avser de kommittéer som biträder kommissionen när den utövar sina genomförandebefogenheter.

4.2 Särddirektivet 2003/17/EG

År 2003 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen (särddirektivet). Syftet med särddirektivet är att ytterligare skärpa kraven för bensin och dieselbränslen i motorfordon. Samtidigt införs krav för det bränsle som används i mobila maskiner. De skärpta kraven bidrar till att gemenskapens luftkvalitetsnormer och därmed sammanhängande mål skall kunna uppfyllas. De skärpta kraven i särddirektivet innebär att svavelhalten minskas i allt bränsle. En kraftig minskning av svavelhalten kommer att möjliggöra en förbättring av bränsleeffektiviteten och leda till betydande minskningar i utsläppen av vanliga luftföroreningar från fordon. Fr.o.m. den 1 januari 2005 skall det, i tillräckliga mängder och med en lämplig geografisk täckning, finnas tillgång till bensin och dieselbränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg. Fr.o.m. den 1 januari 2009 får bensin och dieselbränsle inte saluföras om det har en svavelhalt som är högre än 10 mg/kg.

Särddirektivet innehåller även en möjlighet för medlemsstaterna att anta bestämmelser om skattestimulanser. Särddirektivet i dess fullständiga lydelse framgår av *bilaga 2*.

5 Nuvarande svensk lagstiftning

Lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen innehåller regler om bensin och dieselolja och dessa bränslens indelning i miljöklasser. Miljöklasserna specificeras närmare i två bilagor till lagen, där bilaga 2 innehåller specifikationerna för bensin och bilaga 3 specifikationerna för dieselolja. Det finns två miljöklasser för bensin och tre för dieselolja, där det bränsle som innehåller de bästa specifikationerna från miljösynpunkt hänförs till miljöklass 1. Lagen innehåller också ett förbud mot saluförande av bensin eller dieselbrännolja som inte uppfyller de grundläggande specifikationerna för miljöklass 3. Samtliga krav avser endast bränslen avsedda för motorfordon.

I förordningen (1985:838) om motorbränslen finns ytterligare bestämmelser om bensin, dieselbrännolja och fotogen. I förordningen

(1998:946) om svavelhaltigt bränsle regleras allt bränsle som har en svavelhalt som överstiger vad som är tillåtet enligt lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner innehåller bestämmelser om buller- och avgaskrav för mobila maskiner. Lagen innehåller också ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldighet att använda visst bränsle. I lagen saknas dock bestämmelser motsvarande dem som finns i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen med krav på viss miljöklass för det bränsle som används i mobila maskiner.

Lagen (1994:1776) om skatt på energi innehåller bl.a. bestämmelser om för vilka bränslen som energiskatt och koldioxidskatt skall betalas. Skatt skall exempelvis betalas för bensin som uppfyller kraven för miljöklasserna 1 och 2 i bilaga 2 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Skatt skall också betalas för eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen m.m. som inte har försetts med märkämnena och ger minst 85 volymprocent destillat vid 350 °C, tillhörig miljöklass 1, 2 eller 3 i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

6 Förslag till ändringar i lagstiftningen

6.1 Definitioner

Vid en genomgång av definitionerna i ramdirektivet och särdirektivet samt motsvarande definitioner i de svenska författningarna på bränsleområdet framkommer att flera av bränsletermerna har flera olika definitioner utan att det egentligen finns något särskilt skäl till detta. För att undanröja den nuvarande otydligheten i och mellan bränsledefinitionerna i de svenska författningarna och i förhållande till definitionerna i EG-direktiven föreslås vissa ändringar av redaktionell karaktär och som innebär att definitioner införs i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen med konsekvensändringar i samma lag och i lagen (1994:1776). Definitionerna har endast betydelse för de berörda lagarna och underlättar förståelsen av dem.

6.1.1 Bensin

Regeringens förslag: Definitionen av motorbensin som finns i 1 § förordningen (1985:838) om motorbränslen tas in i 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Konsekvensändringar görs i 24 och 27 §§ samma lag. Hänvisningen i 2 § till direktiv 92/61/EEG byts ut mot en hänvisning till direktiv 2002/24 vilket har ersatt det förstnämnda direktivet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte haft några invändningar i den här delen.

Skälen för regeringens förslag: I särdirektivet definieras bensin som alla flyktiga mineraloljor som är avsedda för användning i förbränningsmotorer med styrd tändning för framdrivning av fordon och som, efter senaste ändringen, i kombinerade nomenklaturen omfattas av KN-numren 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 och 2710 11 59. Före ändringen gällde följande KN-nummer: 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 respektive 2710 00 36. Termen motorbensin är inte särskilt definierad i direktiven.

I de svenska författningarna definieras inte vad som menas med termen bensin. Däremot definieras motorbensin i förordningen (1985:838) om motorbränslen som sådan bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 eller 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen.

I Kombinerade nomenklaturen anges att de aktuella KN-numren avser motorbensin.

För att få enhetlighet mellan lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen och förordningen om motorbränslen bör definitionen av motorbensin flyttas från 1 § förordningen om motorbränslen till 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Konsekvensändringar görs i 24 och 27 §§ i samma lag.

Ramdirektiv 2002/24/EG har ersatt direktiv 92/61/EEG varför en följdändring görs i 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

6.1.2 Diesel

Regeringens förslag: En definition av dieselbränsle tas in i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen med konsekvensändringar i samma lag och i lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte haft något särskilt att invända i den här delen.

Skälen för regeringens förslag: I särdirektivet definieras dieselbränsle som gasoljor som, efter senaste ändringen, omfattas av KN-nummer 2710 19 41 och som används för de motordrivna fordon som avses i direktiv 70/220/EEG och direktiv 88/77/EEG. Före ändringen gällde KN-nummer 2710 00 66. Dieselolja och dieselbrännolja definieras varken i särdirektivet eller i ramdirektivet.

I Kombinerade nomenklaturen anges att det aktuella KN-numret avser en sorts gasolja (dieselbrännolja).

I de befintliga svenska författningarna går det inte att urskilja någon enhetlig linje eller tydlig avgränsning mellan de använda termerna dieselolja, dieselbrännolja, dieselbränsle, gasoljor etc. För att undanröja otydlighet bör den använda terminologin förtydligas och så långt som möjligt bör termerna användas på ett enhetligt sätt. I lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen är det bara ett slags bränsle som

avses. Det bränslet bör definieras i enlighet med vad som i särdirektivet avses med dieselbränsle. Termen dieselbränsle avser då sådan gasolja, innehållande högst 0,05 viktprocent svavel, som är avsedd för motorfordon. Detta innebär att termen dieselbrännolja i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen genomgående bör bytas ut mot termen dieselbränsle. Även termen dieselolja som används omväxlande med termen dieselbrännolja i bilaga 3 till lagen bör bytas ut mot termen dieselbränsle. En definition av dieselbränsle bör placeras i lagens andra paragraf. En konsekvensändring bör göras i 2 kap. 5 § lagen om skatt på energi, som innehåller en hänvisning till bilaga 3 i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen bör följaktligen begreppet dieselolja tas bort. I förtydligande syfte och i likhet med paragrafens första stycke preciseras bränselekategorierna endast genom en hänvisning till den aktuella punkten i skattetabellen. Ändringarna är redaktionella.

6.2 Miljöklasssystemet

Bestämmelser om indelning av bränslen i miljöklasser har funnits sedan 1991 för dieselolja och sedan 1994 för bensin. Miljöklass 3 är sämst och miljöklass 1 är bäst från miljösynpunkt. För bensin saknades länge en specifikation för miljöklass 1-bränslet, varför miljöklass 2 länge var den bästa kvaliteten. Från den 1 januari 2000 finns miljöklasserna 1 och 2 för både bensin och dieselolja. För dieselolja finns även miljöklass 3. Systemet har varit ytterst framgångsrikt genom att de bästa tillgängliga bränslena tagit dominerande marknadsandelar, vilket bidragit till sänkta utsläpp. De har också nått en bred acceptans bland såväl bränsleleverantörerna som allmänheten.

Bestämmelserna om specifikationerna för bränslen i olika miljöklasser finns i dag i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

6.2.1 Bensin

Regeringens förslag: Kraven i miljöklass 1 skärps från och med den 1 januari 2005 på så sätt att gränsvärdet för svavelhalten sänks till 10 mg/kg och för de aromatiska kolvätena till 35,0 volymprocent. Kraven i miljöklass 2 skärps från samma datum på så sätt att gränsvärdet för svavelhalten sänks till 10 mg/kg och de aromatiska kolvätena till 35,0 volymprocent. Av specifikationerna för miljöklass 2 och för alkylatbensin i miljöklass 1 framgår att gränsvärdet för svavelvärdet får uppgå till 50 mg/kg t.o.m. den 31 december 2008.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens men har en annan redaktionell utformning.

Remissinstanserna: Svenska Petroleuminstitutet (SPI) har framfört att eftersom alkylatbensin i praktiken är svavelfri kan svavelhalten sättas till högst 10 mg/kg redan i dag under förutsättning att svavelhalten i alkylatbensin blandad med tvåtaktsolja får uppgå till 50 mg/kg. Flera instanser, bl.a. Vägverket, SPI och BIL Sweden har noterat att det i den remitterade promemorian inte särskilt angavs i författningstext att motorbensin och

dieselbränsle med de nya kraven enligt direktivet skall tillhandahållas med en lämpligt balanserad geografisk täckning.

Skälen för regeringens förslag: Genom ramdirektivet förbjöds all försäljning av blyhaltig bensin i gemenskapen från och med den 1 januari 2000. Från och med samma datum skulle medlemsstaterna tillåta försäljning av blyfri bensin med en maximal svavelhalt på 50 mg/kg och med maximalt 35,0 volymprocent aromatiska kolväten. I samma direktiv föreskrivs att det i medlemsstaterna från och med den 1 januari 2005 endast får säljas sådan blyfri bensin som uppfyller de nämnda gränsvärdena för bl.a. svavel och aromatiska kolväten.

Nuvarande miljöklass 1 i bilaga 2 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen uppfyller de gränsvärden för svavel som uppställs i ramdirektivet för sådan bensin som skall finnas tillgänglig för försäljning från och med den 1 januari 2000. Miljöklass 1 uppfyller dock inte ramdirektivets krav på aromatiska kolväten i samma bensin. Miljöklass 2 i bilaga 2 till samma lag motsvarar de krav för bensin som fanns före 2000 och som får försäljas fram till den 1 januari 2005.

I särdirektivet har kraven på innehållet i bensin skärpts och senast den 1 januari 2005 skall varje medlemsstat se till att blyfri bensin med en svavelhalt på högst 10 mg/kg saluförs inom dess territorium. Tillgången på denna bensin skall säkerställas genom en lämpligt balanserad geografisk täckning. Från den 1 januari 2009 får blyfri bensin saluföras endast om den har en svavelhalt på högst 10 mg/kg.

Svavelhalten för motorbensin i miljöklass 2 och alkylatbensin i miljöklass 1 får enligt särdirektivet uppgå till 50 mg/kg t.o.m. den 31 december 2008 varefter svavelhalten för dessa bränslen högst får uppgå till 10 mg/kg. Detta bör komma till uttryck genom att gränsvärdet anges till 10 mg/kg i tabellen i bilaga 2 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen med upplysningen att svavelhalten får uppgå till 50 mg/kg till den 31 december 2008.

Direktivets krav på lämpligt balanserad geografisk täckning riktar sig till medlemsstaterna och Sverige har således en skyldighet att se till att tillgången på miljövänlig bensin får en lämpligt balanserad geografisk täckning. En sådan skyldighet bör inte åläggas enskilda leverantörer. Kravet kan uppfyllas på annat sätt än genom lagstiftning.

6.2.2 Dieselbränsle

Regeringens förslag: Bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ändras på så sätt att högsta tillåtna svavelhalt i dieselbränslen för miljöklasserna 2 och 3 från och med den 1 januari 2009 är 10 mg/kg.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens men har en annan redaktionell utformning.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte haft några invändningar i den här delen.

Skälen för regeringens förslag: De minimikrav som uppställs i ramdirektivet för dieselbränslen motsvaras av kraven på miljöklass 3 i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I

samma bilaga anges även de strängare krav som gäller för miljöklasserna 1 och 2.

De skärpta kraven i särdirektivet innebär att medlemsstaterna senast den 1 januari 2005 skall se till att dieselbränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg saluförs inom dess territorium samt att medlemsstaterna senast den 1 januari 2009 skall se till att dieselbränslen får saluföras endast om svavelhalten är högst 10 mg/kg. Det första kravet är redan uppfyllt genom att nuvarande miljöklass 1 i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen innehåller ett krav på en svavelhalt på högst 10 mg/kg. Det andra kravet bör genomföras genom en ändring av bilaga 3 till lagen. För miljöklasserna 2 och 3 bör anges att högsta tillåtna svavelhalt från och med den 1 januari 2009 är 10 mg/kg.

6.2.3 Bränsle för mobila maskiner

Regeringens förslag: En ny paragraf tas in i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. Paragrafen fastställer kraven på dieselbränslen för mobila maskiner genom en hänvisning till bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* anser att det är bra att krav på miljöklassat bränsle införs för mobila maskiner men att det kan finnas skäl att mer explicit än i dag ställa krav på bensin vid drift av mobila maskiner.

Skälen för regeringens förslag: I ramdirektivet anges att medlemsstaterna får bestämma att den högsta fastställda svavelhalten för dieselbränslen också skall gälla för sådana gasoljor som används för motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg och i jordbrukstraktorer.

De svenska författningarna innehåller inget sådant krav. I sådana maskiner används dock i praktiken samma dieselbränsle som i bilar.

I särdirektivet skärps kraven på så sätt att medlemsstaterna skall se till att gasoljor för dessa maskiner och för jordbruks- och skogsbrukstraktorer har en svavelhalt som är mindre än 2 000 mg/kg. Senast den 1 januari 2008 skall den högsta tillåtna svavelhalten i gasoljor för dessa maskiner och traktorer vara 1 000 mg/kg. Särvidiktivet ger dock utrymme för medlemsstaterna att fastställa en lägre gräns eller samma svavelhalt som föreskrivs i särdirektivet för dieselbränslen.

I mobila maskiner i Sverige används i dag framförallt bränsle motsvarande miljöklass 1 för diesel i mobila maskiner. Särskilt avser detta mobila maskiner med en effekt som är större än 19 kilowatt. I vissa mindre mobila maskiner såsom gräsklippare och utombordare på båtar används i viss utsträckning den från miljösynpunkt fördelaktiga alkylatbensinen.

Även om Sverige i praktiken redan uppfyller de krav som uppställs i denna del i särdirektivet medför direktivet att kraven behöver tas in i författningstexten i en ny paragraf i lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. I den nya paragrafen bör kraven fastställas

genom att en hänvisning görs till de krav som uppställs för dieselbränsle i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Prop. 2004/05:9

6.3 Skatt på bränsle

Regeringens förslag: Bränsle som uppfyller de skärpta kraven för nya miljöklass 1 beskattas motsvarande dagens miljöklass 1-bränsle.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte haft något särskilt att framföra i den här delen.

Skälen för regeringens förslag: I ramdirektivet men framförallt i särdirektivet framhålls att skattemässiga stimulansåtgärder har visat sig effektiva för att främja ett tidigt införande av bränslen av högre kvalitet i enlighet med nationella behov och prioriteringar och för att förkorta den övergångsperiod under vilken två olika bränslekvaliteter förekommer samtidigt på marknaden. I särdirektivet anges att användningen av skattemässiga åtgärder på lämplig nationell nivå och gemenskapsnivå bör främjas och uppmuntras.

I Sverige är miljöklasserna kopplade till en differentierad beskattning enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi. Skattedifferentieringen är sådan att den bästa miljöklassen har den lägsta skatten medan den sämsta miljöklassen har högst skatt. Detta har lett till att nästan all bensin och dieselolja som säljs i Sverige tillhör miljöklass 1. Övergången till bränslen i miljöklass 1 har lett till att utsläppen av hälsofarliga kolväten, kväveoxider och partiklar från vägtrafiken, inte minst från befintliga dieselfordon, har sänkts kraftigt.

I samband med genomförandet av särdirektivet föreslås miljöklasserna uppdateras med de nya strängare kraven. Det bränsle som uppfyller de skärpta kraven för nya miljöklass 1 kommer att beskattas motsvarande dagens miljöklass 1-bränsle.

Eftersom de nya kraven för dieselbränsle redan är uppfyllda i nuvarande miljöklass 1 kommer skatten inte att förändras för dieselbränsle.

6.4 Övrigt

I särdirektivet uppställs krav på att medlemsstaterna skall övervaka att de i direktivet uppställda villkoren för bensin- och dieselbränslen följs. Eftersom särdirektivet kräver att medlemsstaterna inte bara skall rapportera om bränslekvaliteten utan även att rapportera om volymerna bensin och dieselbränslen krävs att både kontrollen, tillsynen och rapporteringen till kommissionen utökas. Med anledning härav avser regeringen under hösten 2004 införa en ny bestämmelse i förordningen om motorbränslen som ålägger tillsynsmyndigheten att fullgöra den rapportering som avses i direktivet.

Genom särdirektivet införs en ny artikel i ramdirektivet om påföljder. Enligt den nya artikeln skall medlemsstaterna fastställa påföljder för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med

direktivet. Påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande. Bestämmelsen är redan genomförd i svensk rätt genom den påföljdsregel som finns i 27 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Enligt denna paragraf skall den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet att saluföra bensin eller dieselbrännolja enligt 24 § dömas till böter eller fängelse i högst två år.

6.5 Ikraftträdande

De nya kraven i miljöspecifikationerna skall enligt direktivet börja tillämpas den 1 januari 2005 varför de nya författningsbestämmelser som föranleds av direktivet föreslås träda i kraft då.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

2 §

Hänvisningen till ramdirektivet 92/61/EEG ändras då det direktivet har ersatts med direktiv 2002/24/EG.

Definitionerna av termerna motorbensin och dieselbrännolja som nu finns i förordning (1985:838) om motorbränslen tas in i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Termerna används redan i lagen och övriga definitioner har placerats i lagen och inte i förordningen. Innebörden av motorbensin och dieselbrännolja uppdateras med nya KN-nummer i enlighet med särdirektivet. Termen dieselbrännolja behöver inte användas i lagen.

23 §

Specifikationerna för miljöklasserna i bilaga 2 och 3 till lagen uppdateras i enlighet med särdirektivet. Ändringen i paragrafens andra stycke är en följd av att termen dieselbrännolja på samtliga ställen i lagen byts ut mot termen dieselbränsle samt att fotogen är ett dieselbränsle. Någon ändring i sak är inte avsedd.

24 §

Ändringen är en följd av att definitioner av termerna motorbensin och dieselbränsle har förts in i 2 §. Inte heller här är någon ändring i sak avsedd.

Bestämmelsen innebär ett förbud mot saluförande av bränslen med sämre miljöegenskaper än sådana som uppfyller den EG-rättsliga minimivån. Exempelvis är försäljning av blyad bensin förbjuden. Den som

uppsåtliga eller av oaktsamhet bryter mot förbudet döms enligt 27 § till böter eller fängelse i högst två år. Prop. 2004/05:9

27 §

I bestämmelsen straffbeläggs överträdelse av förbudet mot försäljning av bränslen med sämre miljöspecifikationer än vad som föreskrivs i 24 §.

Ändringen är en följd av att termen bensin byts ut mot termen motorbensin i 24 § samt att termen dieselbrännolja på samtliga ställen i författningen byts ut mot termen dieselbränsle. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Bilaga 2 och 3

Specifikationerna för miljöklasserna i bilaga 2 och 3 till lagen uppdateras i enlighet med särdirektivet.

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

3 a §

Bestämmelsen är ny. Den bygger på den skyldighet som i särdirektivet åläggs medlemsstaterna att se till att bränsle för mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg samt jordbruks- och skogsbruksmaskiner som saluförs på medlemsstatens territorium skall ha en svavelhalt som är mindre än 2 000 mg/kg. I särdirektivet anges dessutom att medlemsstaterna får fastställa en lägre gräns eller samma svavelhalt som föreskrivs för dieselbränslen för motorfordon. Det bränsle som i dag används i Sverige i mobila maskiner uppfyller normalt de krav som uppställs i miljöklass 1 för dieselbränsle i motorfordon. För att förtydliga att Sverige uppställer samma krav på bränsle i mobila maskiner som på dieselbränsle i motorfordon lagfästas detta. I paragrafen görs en hänvisning till de miljöspecifikationer som uppställs för dieselbränsle i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

7.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

2 kap. 5 §

Ändringen i paragrafens andra stycke är en följdändring med anledning av att termen dieselolja byts ut i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. I stället för att byta ut termen dieselolja mot termen dieselbränsle preciseras bränslekategorin genom en hänvisning till den aktuella punkten i skattetabellen. Detta görs i förtydligande syfte och för att få överensstämmelse med hänvisningen till samma tabell i paragrafens första stycke. Förtydligandet i andra styckets första mening gör

andra meningen i samma stycke överflödig. Sista meningen stryks Prop. 2004/05:9
således. Någon ändring i sak är inte avsedd.

Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG

I denna bilaga återges Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EUT L 350, 28.12.1998 s. 58, Celex 31998L0070).

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 98/70/EG

av den 13 oktober 1998

om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

hälsa och miljöskydd skall utgå från en hög skyddsnivå.

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 100a i detta,

3. Primära luftföroreningar, t.ex. kväveoxider, oförbrända kolväten, partiklar, kolmonoxid, bensen och andra giftiga avgasutsläpp som bidrar till bildandet av sekundära föroreningar som ozon, släpps ut i stora mängder genom avgaser och avdunstning från motorfordon och skapar därmed direkt och indirekt en stor risk för människors hälsa och för miljön.

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

4. Trots allt strängare gränsvärden för utsläpp från fordon enligt rådets direktiv 70/220/EEG ⁽⁴⁾ och rådets direktiv 88/77/EEG ⁽⁵⁾, kommer ytterligare åtgärder för att minska luftföroreningar orsakade av fordon och andra källor att krävas för att uppnå tillfredsställande luftkvalitet.

i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 189b i fördraget ⁽³⁾ med beaktande av den gemensamma text som godkändes av förlikningskommittén den 29 juni 1998, och

av följande skäl:

1. Skillnader mellan de lagar eller administrativa åtgärder som antas av medlemsstaterna om specifikationer för konventionella och alternativa bränslen som används i motorfordon med styrd tändning och i dieselfordon skapar handelshinder inom gemenskapen och kan därför ha en direkt inverkan på den gemensamma marknadens upprättande och funktion samt på den europeiska bilindustrins och oljeindustrins internationella konkurrenskraft. Enligt bestämmelserna i artikel 3b i fördraget förefaller det därför nödvändigt med en tillnärmning av lagarna på detta område.

5. Genom artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG ⁽⁶⁾ infördes ett nytt tillvägagångsätt för utsläppsminskning åtgärder till och med samt efter år 2000, och det krävdes att kommissionen skulle undersöka bland annat hur förbättringar av bensen och dieselbränslen och andra bränslen skulle kunna bidra till att minska luftföroreningarna.

2. I artikel 100a.3 i fördraget föreskrivs att kommissionens förslag om den gemensamma marknadens upprättande och funktion och om bland annat

6. Förutom en inledande fas för miljöspecifikationerna för bränsle vilken inleds år 2000 måste det fastställas en andra fas som skall inledas år 2005 i syfte att göra det möjligt för industrin att göra de investeringar som är nödvändiga för att anpassa sina produktionsplaner.

⁽¹⁾ EGT C 77, 11.3.1997, s. 1 och EGT C 209, 10.7.1997, s. 25.

⁽²⁾ EGT C 206, 7.7.1997, s. 113.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 10 april 1997 (EGT C 132, 28.4.1997, s. 170), rådets gemensamma ståndpunkt av den 7 oktober 1997 (EGT C 351, 19.11.1997, s. 1) och Europaparlamentets beslut av den 18 februari 1998 (EGT C 80, 16.3.1998, s. 92). Europaparlamentets beslut av den 15 september 1998 (EGT C 313, 12.10.1998). Rådets beslut av den 17 september 1998.

⁽⁴⁾ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG (se första sidan i detta nummer av EGT).

⁽⁵⁾ EGT L 36, 9.2.1988, s. 33. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 96/1/EG (EGT L 40, 17.2.1996, s. 1).

⁽⁶⁾ EGT L 100, 19.4.1994, s. 42.

7. Bensin och dieselbränslen som uppfyller de miljöspecifikationer som anges i bilagorna I, II, III och IV finns redan att tillgå på marknaden i Europeiska gemenskapen.
8. Det europeiska Auto-Oil-programmet, som det redogörs för i kommissionens meddelande om en framtida strategi för kontroll av atmosfäriska utsläpp från vägtransporter, bidrar till den vetenskapliga, tekniska och ekonomiska grunden för att rekommendera att det på gemenskapsnivå införs nya miljöspecifikationer för bensin och dieselbränslen.
9. Införandet av miljöspecifikationer för bensin och dieselbränslen är ett viktigt inslag i det paket av kostnadseffektiva åtgärder på europeisk och nationell/regional/lokal nivå som bör genomföras, med beaktande av de kostnader och den nytta som följer av en åtgärd.
10. Genomförandet av en kombination av åtgärder på europeisk och nationell/regional/lokal nivå för att minska utsläpp från fordon ingår i kommissionens övergripande strategi för att minska luftutsläppen från mobila och stationära källor på ett balanserat sätt som uppfyller lönsamhetskriterierna.
11. Det är nödvändigt att på kort sikt, särskilt i tätortsområden, få till stånd en minskning av förorenade utsläpp från fordon, inbegripet primärföroreningar såsom oförbrända kolväten och kolmonoxid, sekundärföroreningar såsom ozon samt giftiga utsläpp såsom bensen och partikelutsläpp. En minskning av de förorenade utsläppen från fordon i tätortsområden kan uppnås omedelbart för motorfordon genom ändringar i bränslesammansättningen.
12. Tillsats av syre och en betydande minskning av aromatiska kolväten, olefiner, bensen och svavel gör det möjligt att erhålla en bättre bränslekvalitet med tanke på luftkvaliteten.
13. Bestämmelserna i rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor⁽¹⁾, särskilt artikel 8.4 i detta uppmuntrar inte medlemsstaterna till och kan hindra medlemsstaterna från att uppbära differentierade punktskatter i syfte att uppnå en högre bränslekvalitet än vad som krävs i gemenskapens bränslespecifikationer.
14. Medlemsstaternas användning av differentierade punktskatter kan främja införandet av mer avancerade bränslen i linje med nationella prioriteringar, nationell kapacitet och nationell behov.
15. Kommissionen har lagt fram ett förslag till direktiv om energiprodukter. Syftet med detta direktiv är bland annat att tillåta medlemsstaterna att på ett mer aktivt sätt använda sig av skatteincitament i form av differentierade punktskatter för att underlätta införandet av mer avancerade bränslen.
16. Bränslespecifikationer som inriktas på att minska utsläppen från både avgaser och avdunstning saknas i allmänhet.
17. Luftföroreningar som orsakas av bly från förbränningen av blyhaltig bensin utgör en risk för människors hälsa och för miljön. Det är ett stort framsteg att senast år 2000 praktiskt taget alla bensindrivna fordon kommer att kunna köra på blyfri bensin och därför är det lämpligt att kraftigt begränsa försäljningen av blyhaltig bensin.
18. Behovet av att minska utsläppen från fordon och tillgången på nödvändig raffineringsteknik motiverar fastställandet av miljöspecifikationer för bränsle när det gäller försäljningen av blyfri bensin och dieselbränslen.
19. Det förefaller lämpligt att tillhandahålla två slags dieselbränslen varav det ena skall vara av högre kvalitet och två slags bensinbränslen varav det ena skall vara av högre kvalitet. Det är lämpligt att detta diesel- eller bensinbränsle av högre kvalitet ersätter diesel- eller bensinbränslet av lägre kvalitet på marknaden senast år 2005. Det bör dock på lämpligt sätt sörjas för att denna ersättning kan senareläggas när tillämpningen av tidpunkten år 2005 i en medlemsstat skulle förorsaka dess industrier allvarliga problem med att genomföra de nödvändiga ändringarna i produktionsanläggningarna.
20. För att skydda människors hälsa och/eller miljön i vissa agglomerationer eller i vissa ekologiskt känsliga områden bör det finnas bestämmelser som förhindrar utsläpp av förorenade utsläpp från fordon i tätortsområden.

⁽¹⁾ EGT L 316, 31.10.1992, s.12. Direktivet senast ändrat genom direktiv 94/74/EG (EGT L 365, 31.12.1994, s. 46).

liga områden med särskilda problem när det gäller luftkvalitet bör medlemsstaterna tillåtas att, om inte annat föreskrivs i ett förfarande som fastställs i detta direktiv, kräva att bränslen får säljas endast om de uppfyller strängare miljöspecifikationer än de som anges i detta direktiv. Detta förfarande är ett undantag från det informationsförfarandet i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 beträffande tekniska standarder och föreskrifter ⁽¹⁾.

21. I syfte att säkerställa att de bränslekvalitetsnormer som krävs enligt detta direktiv iakttas bör medlemsstaterna införa övervakningssystem. Dessa bör baseras på gemensamma förfaranden för provtagning och tester. Medlemsstaterna bör överlämna uppgifter om bränslekvalitet till kommissionen enligt en gemensam mall.

22. På grundval av en omfattande bedömning bör kommissionen lägga fram ett förslag som kompletterar de obligatoriska specifikationerna för bensen och dieselbränslen i bilagorna III och IV vilka skall tillämpas från och med den 1 januari 2005. Kommissionens förslag kan eventuellt också ange miljöspecifikationer för andra typer av bränslen såsom LPG, naturgas och biobränslen. Det finns fordonsparker med bundna transportmedel (bussar, taxibilar, distributions- och servicefordon osv.) som svarar för en stor del av föroreningen i tätortsområden och för vilka särskilda specifikationer skulle vara till nytta.

23. Ytterligare utveckling med avseende på referensmetoder för mätning av de specifikationer som anges i detta direktiv kan komma att bli önskvärda mot bakgrund av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen. I detta syfte bör det föreskrivas att bilagorna till direktivet skall anpassas till den tekniska utvecklingen.

24. Rådets direktiv 85/210/EEG av den 20 mars 1985 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om blyhalten i bensen ⁽²⁾, rådets direktiv 85/536/

EEG av den 5 december 1985 om besparing av råolja genom användning av ersättningsbränslekomponenter i bensen ⁽³⁾, samt artiklarna 1.1 b och 2.1 i rådets direktiv 93/12/EEG av den 23 mars 1993 om svavelhalten i vissa flytande bränslen ⁽⁴⁾, bör upphävas i enlighet härmed.

25. De övergångsbestämmelser för Österrike som anges i artikel 69 i 1994 års anslutningsakt omfattar artikel 7 i direktiv 85/210/EEG. Tillämpningen av denna övergångsbestämmelse bör av särskilda miljöskäl förlängas till och med den 1 januari 2000.

26. Europaparlamentet, rådet och kommissionen slöt den 20 december 1994 ett modus vivendi avseende genomförandeåtgärder för de rättsakter som antas enligt förfarandet i artikel 189b i fördraget ⁽⁵⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Räckvidd

I detta direktiv fastställs hälso- och miljöbaserade tekniska specifikationer för bränslen som är avsedda för motorfordon med styrd tändning och för dieseldrivna fordon.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

- 1) *bensin* alla flyktiga mineraloljor som är avsedda för användning i förbränningsmotorer med styrd tändning för framdrivning av fordon och som omfattas av KN-numren 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 och 2710 00 36,
- 2) *dieselbränslen*: gasoljor som omfattas av KN-nummer 2710 00 66 och som används för de motordrivna fordon som avses i direktiv 70/220/EEG och direktiv 88/77/EEG.

⁽¹⁾ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet senast ändrat genom direktivet 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18).

⁽²⁾ EGT L 96, 3.4.1985, s. 25. Direktivet senast ändrat genom 1994 års anslutningsakt.

⁽³⁾ EGT L 334, 12.12.1985, s. 20. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 87/441/EEG (EGT L 238, 21.8.1987, s. 40).

⁽⁴⁾ EGT L 74, 27.3.1993, s. 81.

⁽⁵⁾ EGT C 102, 4.4.1996, s. 1.

För gasoljor som används för motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg och i jordbrukstraktorer får medlemsstaterna kräva samma svavelhalt som fastställs för dieselbränslen i detta direktiv eller den svavelhalt som fastställs för dieselbränslen i direktiv 93/12/EEG.

Artikel 3

Bensin

1. Senast den 1 januari 2000 skall medlemsstaterna förbjuda försäljning av blyhaltig bensin inom sitt territorium.

2. a) Medlemsstaterna skall säkerställa att blyfri bensin kan saluföras inom deras territorium senast den 1 januari 2000 endast om den uppfyller miljöspecifikationerna i bilaga I.

b) Utan att detta påverkar tillämpningen av bestämmelserna i punkt a skall medlemsstaterna från och med den 1 januari 2000 inom sitt territorium tillåta försäljning av blyfri bensin som uppfyller specifikationerna i bilaga III.

c) Medlemsstaterna skall även senast den 1 januari 2005 säkerställa att blyfri bensin endast får försälas inom deras territorium om den uppfyller miljöspecifikationerna i bilaga III.

3. Genom undantag från vad som föreskrivs i punkt 1 får en medlemsstat efter begäran, som skall föreläggas kommissionen senast den 31 augusti 1999, även fortsättningsvis tillåta försäljning av blyhaltig bensin, senast till den 1 januari 2005, om den kan påvisa att införandet av ett förbud skulle medföra allvarliga socio-ekonomiska problem eller inte skulle innebära allmänna miljö- eller hälsovinster bland annat på grund av klimatförhållandena i medlemsstaten.

Blyinnehållet i blyhaltig bensin får inte överstiga 0,15 g/l, och bensenhalten skall uppfylla specifikationerna i bilaga I. Övriga specifikationer får vara oförändrade jämfört med nuvarande förhållandena.

4. Utan hinder av bestämmelserna i punkt 2 kan en medlemsstat efter begäran, som skall föreläggas kommissionen senast den 31 augusti 1999, få tillstånd att även fortsättningsvis inom sitt territorium tillåta försäljning, dock längst till den 1 januari 2003, av blyfri bensin med en svavelhalt som inte uppfyller specifikationerna för svavelhalt i bilaga I men som inte överskrider den nuvarande halten, om den kan visa att det skulle leda till allvarliga problem för dess industrier att genomföra de nödvändiga förändringarna i sina produktionsanläggningar inom tidsperioden mellan dagen för antagandet av detta direktiv och den 1 januari 2000.

5. Utan hinder av bestämmelserna i punkt 2 kan en medlemsstat efter begäran, som skall föreläggas kommissionen senast den 31 augusti 2003, få tillstånd att även fortsättningsvis inom sitt territorium tillåta försäljning, dock längst till den 1 januari 2007, av blyfri bensin med en svavelhalt som inte uppfyller kraven i bilaga III men som uppfyller kraven i bilaga I, om den kan visa att det skulle leda till allvarliga problem för dess industrier att genomföra de nödvändiga förändringarna i sina produktionsanläggningar inom tidsperioden mellan dagen för antagandet av detta direktiv och den 1 januari 2005.

6. Kommissionen får bevilja de undantag som avses i punkterna 3, 4 och 5 i enlighet med fördraget.

Kommissionen skall underrätta medlemsstaterna och informera Europaparlamentet och rådet om sitt beslut.

7. Utan hinder av punkt 1 får medlemsstaterna även fortsättningsvis tillåta försäljning av små mängder blyhaltig bensin med de specifikationer som anges i punkt 3, andra stycket, med högst 0,5% av den totala försäljningen, för användning i äldre fordon av karakteristiskt slag och för distribution genom särskilda intressegrupper.

Artikel 4

Dieselbränslen

1. a) Medlemsstaterna skall säkerställa att dieselbränslen kan saluföras inom deras territorium senast den 1 januari 2000 endast om de uppfyller miljöspecifikationerna i bilaga II.

b) Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i punkt a skall medlemsstaterna från och med den 1 januari 2000 tillåta försäljning inom sitt territorium av dieselbränslen som uppfyller specifikationerna i bilaga IV.

c) Medlemsstaterna skall även senast den 1 januari 2005 säkerställa att dieselbränslen endast får försälas inom deras territorium om de uppfyller miljöspecifikationerna i bilaga IV.

2. Utan hinder av bestämmelserna i punkt 1 kan en medlemsstat efter begäran, som skall föreläggas kommissionen senast den 31 augusti 1999, få tillstånd att även fortsättningsvis inom sitt territorium tillåta försäljning, dock längst till den 1 januari 2003, av dieselbränsle med en svavelhalt som inte uppfyller specifikationerna för svavelhalt i bilaga II men som inte överskrider den nuvarande svavelhalten om den kan visa att det skulle leda till allvarliga problem för dess industrier att genomföra de nödvändiga förändringarna i sina produktionsanläggningar inom tidsperioden mellan dagen för antagandet av detta direktiv och den 1 januari 2000.

3. Utan hinder av bestämmelserna i punkt 1 kan en medlemsstat efter begäran, som skall föreläggas kommissionen senast den 31 augusti 2003, få tillstånd att även fortsättningsvis inom sitt territorium tillåta försäljning, dock längst till den 1 januari 2007, av dieselbränsle med en svavelhalt som inte uppfyller kraven i bilaga IV men som uppfyller kraven i bilaga II, om den kan visa att det skulle leda till allvarliga problem för dess industrier att genomföra de nödvändiga förändringarna i sina produktionsanläggningar inom tidsperioden mellan dagen för antagandet av detta direktiv och den 1 januari 2005.

4. Kommissionen får bevilja de undantag som avses i punkterna 2 och 3 i enlighet med fördraget.

Kommissionen skall underrätta medlemsstaterna samt informera rådet och Europaparlamentet om sitt beslut.

Artikel 5

Fri omsättning

Ingen medlemsstat får förbjuda, begränsa eller förhindra utsläppandet på marknaden av bränslen som uppfyller kraven i det här direktivet.

Artikel 6

Försäljning av bränslen med strängare miljöspecifikationer

1. Genom undantag från bestämmelserna i artiklarna 3–5 får medlemsstaterna kräva att bränslen inom bestämda områden får saluföras endast om de uppfyller strängare miljöspecifikationer än de som fastställs i detta direktiv när det gäller hela eller en del av fordonsparken, i syfte att skydda befolkningens hälsa i en viss agglomeration eller miljö i ett visst ekologiskt känsligt område i en medlemsstat, om luftföroreningar utgör eller rimligtvis kan förväntas utgöra ett allvarligt och återkommande problem för människors hälsa eller för miljön.

2. En medlemsstat som önskar utnyttja ett undantag enligt punkt 1 skall i förväg förelägga kommissionen en begäran om detta tillsammans med en motivering. Motiveringen skall innefatta belägg för att undantaget är i överensstämmelse med proportionalitetsprincipen och att det inte kommer att störa den fria rörligheten för personer och varor.

3. Den berörda medlemsstaten skall till kommissionen överlämna uppgifter om utluftens kvalitet för det berörda området samt om de föreslagna åtgärdernas förväntade inverkan på luftkvaliteten.

4. Kommissionen skall utan dröjsmål överlämna dessa uppgifter till de övriga medlemsstaterna.

5. Medlemsstaterna får lämna synpunkter på begäran och åtföljande motivering senast två månader efter det att kommissionen har överlämnat uppgifterna.

6. Kommissionen skall fatta beslut om medlemsstaters begäran senast tre månader efter det att medlemsstaterna har lämnat sina synpunkter. Kommissionen skall beakta medlemsstaternas synpunkter och meddela dem sitt beslut samt samtidigt informera Europaparlamentet och rådet.

7. En medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet inom en månad efter meddelandet eller om något beslut inte föreligger, hänskjuta frågan till rådet inom en månad efter det att den tid som anges i punkt 6 löpt ut.

8. Rådet får, med kvalificerad majoritet, fatta ett annat beslut senast två månader efter det att beslutet har hänskjutits till rådet.

Artikel 7

Förändrad tillgång på råoljor

Om raffinaderierna i en medlemsstat på grund av en plötslig förändring av tillgången på råoljor eller petroleumprodukter till följd av exceptionella händelser får svårigheter att uppfylla kraven på bränslespecifikationer enligt artiklarna 3 och 4, skall medlemsstaten informera kommissionen om detta. Kommissionen får, efter att ha informerat de andra medlemsstaterna, tillåta högre gränsvärden i den medlemsstaten för en eller flera bränslekomponenter under en period på högst sex månader.

Kommissionen skall meddela medlemsstaterna och informera Europaparlamentet och rådet om sitt beslut.

En medlemsstat får hänskjuta kommissionens beslut till rådet senast en månad efter meddelandet.

Rådet får, med kvalificerad majoritet, fatta ett annat beslut senast en månad efter det att beslutet har hänskjutits till rådet.

Artikel 8

Övervakning av efterlevnaden samt rapportering

1. Medlemsstaterna skall övervaka att kraven i artiklarna 3 och 4 uppfylls, på grundval av de analysmetoder som anges i bilagorna I och II.

2. Kommissionen skall främja utvecklingen av ett enhetligt system för övervakning av bränslekvalitet. Kommissionen får begära bistånd från Europeiska standardiseringskommittén för att utveckla ett sådant system.

3. Kommissionen skall utarbeta en gemensam mall för föreläggandet av en sammanfattning av nationella uppgifter om bränslekvalitet senast den 30 juni 2000.

4. Medlemsstaterna skall varje år den 30 juni förelägga kommissionen en sammanfattning för föregående kalenderår, och detta skall ske första gången den 30 juni 2002.

Artikel 9

Översynsförfarande

1. Kommissionen skall regelbundet och första gången senast 12 månader efter antagandet av det här direktivet, dock senast den 31 december 1999, mot bakgrund av den bedömning om utsläpp från motorfordon som skall göras i enlighet med kraven i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder med luftförorening genom avgaser från motorfordon och om ändring av direktiv 70/220/EEG⁽¹⁾, till Europaparlamentet och rådet överlämna ett förslag till översyn av det här direktivet, som en integrerad del av den strategi som är avsedd att göra det möjligt att uppfylla kraven för gemenskapens luftkvalitetsnormer och därmed sammanhängande mål.

2. Förslaget skall innehålla miljöspecifikationer som kompletterar de obligatoriska specifikationerna för bensin i bilaga III och för dieselbränslen i bilaga IV på grundval av bland annat den kunskap som erhållits om kraven på minskade utsläpp med tanke på luftkvaliteten, om huruvida den nya tekniken fungerar verkningsfullt för att minska föroreningar samt om den utveckling som påverkar de internationella bränslemarknaderna.

3. Utöver vad som föreskrivs i punkterna 1 och 2 får kommissionen bland annat lägga fram

- förslag i vilka hänsyn tas till den särskilda situationen för fordonsparker med bundna transportmedel och behovet av att föreslå specifikationsnivåer för de särskilda bränslen som de använder,

- förslag i vilka specifikationsnivåer för LPG, naturgas och bibränslen fastställs.

Artikel 10

Förfarande för anpassning till den tekniska utvecklingen

De ändringar som krävs för att anpassa mätmetoderna enligt den högra spalten (prov) i bilagorna I, II, III och IV till det här direktivet till den tekniska utvecklingen skall antas av kommissionen, biträdd av den kommitté som har inrättats i enlighet med artikel 12 i direktiv 96/62/EG⁽²⁾ och i enlighet med förfarandet i artikel 11 i det här direktivet.

Denna anpassning får inte medföra någon direkt eller indirekt ändring av de gränsvärden som anges i detta direktiv eller någon ändring av de tidpunkter från och med vilka de skall gälla.

Artikel 11

Kommittéförfarande

1. Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén som avses i artikel 10 ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är. Yttrandet skall avges med den majoritet som enligt artikel 148.2 i fördraget skall tillämpas vid beslut som rådet skall fatta på förslag från kommissionen. Medlemsstaternas röster skall vägas enligt bestämmelserna i denna artikel. Ordföranden får inte rösta.

2. Kommissionen skall själv anta förslaget om det är förenligt med kommitténs yttrande.

Om förslaget inte är förenligt med kommitténs yttrande eller om inget yttrande avges, skall kommissionen utan dröjsmål föreslå rådet vilka åtgärder som skall vidtas. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.

Om rådet inte har fattat något beslut inom tre månader från det att förslaget mottagits, skall kommissionen själv besluta att de föreslagna åtgärder skall vidtas.

⁽¹⁾ Se sidan 1 i detta nummer av EGT.

⁽²⁾ EGT L 296, 21.11.1996, s. 55.

*Artikel 12***Upphävande och ändring av direktiv om bränslekvaliteten på bensin och dieselbränslen**

1. Direktiven 85/210/EEG, 85/536/EEG och 87/441/EEG skall upphöra att gälla från och med den 1 januari 2000.

2. Direktiv 93/12/EEG ändras genom att artiklarna 1.1 b och 2.1 skall utgå från och med den 1 januari 2000.

*Artikel 13***Överföring till nationell lagstiftning**

1. Medlemsstaterna skall anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 juli 1999. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

Medlemsstaterna skall tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2000.

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 texterna till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 14***Österrike**

Artikel 7 i direktiv 85/210/EEG skall i fråga om bensenhalten i den bensin som avses i artikel 4 i det direktivet inte tillämpas i Österrike förrän den 1 januari 2000.

*Artikel 15***Direktivets ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

*Artikel 16***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Luxemburg den 13 oktober 1998.

På Europaparlamentets vägnar

J. M. GIL-ROBLES

Ordförande

På rådets vägnar

C. EINEM

Ordförande

BILAGA I

MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA FÖR FORDON MED STYRD
TÄNDNING

Typ: Bensin

Parameter	Enhet	Gränsvärden ⁽¹⁾		Prov	
		minimum	maximum	metod	offentliggörande
Researchoktantal		95	—	EN 25164	1993
Motoroktantal		85	—	EN 25163	1993
Ångtryck enligt Reid — sommartid ⁽²⁾	kPa	—	60,0	EN 12	1993
Destillering:					
avdunstning vid 100 °C	% v/v	46,0	—	ISO 3405	1988
avdunstning vid 150 °C		75,0	—		
Kolväteanalys:					
— olefiner	% v/v	—	18,0 ⁽³⁾	ASTM D1319	1995
— aromatiska föreningar		—	42,0	ASTM D1319	1995
— bensen		—	1,0	pr. EN 12177	1995 (*)
Syrehalt	% m/m	—	2,7	EN 1601	1996
Oxygenater:					
— Metanol, stabiliserings- medel måste tillsättas	% v/v	—	3	EN 1601	1996
— Etanol, stabiliseringsme- del kan vara nödvändigt	% v/v	—	5	EN 1601	1996
— Isopropylalkohol	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Tertiär-butylalkohol	% v/v	—	7	EN 1601	1996
— Isobutylalkohol	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Etrar som innehåller 5 eller flera kolatomer per molekyl	% v/v	—	15	EN 1601	1996
Andra oxygenater ⁽⁴⁾	% v/v	—	10	EN 1601	1996
Svavelhalt	mg/kg	—	150	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)
Blyhalt	g/l	—	0,005	pr. EN-ISO/ DIS 14596 EN 237	1996

(*) Månaden för offentliggörande kommer att kompletteras i sinom tid.

⁽¹⁾ 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). Resultat från enskilda mätningar skall tolkas på grundval av de kriterier som anges i ISO 4259 (offentliggjord 1995).⁽²⁾ Sommarperioden skall börja senast den 1 maj och sluta tidigast den 30 september. För medlemsstater med arktiska förhållanden skall sommarperioden börja senast den 1 juni och sluta tidigast den 31 augusti och gränsvärdet för ångtryck enligt Reid skall vara 70 kPa.⁽³⁾ Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktantal [MON] på 81 och ett minsta researchoktantal [RON] på 91) för vilken den maximala olefinhalten skall vara 21 % v/v. Dessa gränsvärden skall inte hindra en medlemsstat från att införa en annan blyfri bensin på marknaden med lägre oktantal än dem som anges i denna bilaga.⁽⁴⁾ Andra primära alkoholer, vilkas destillationsslutpunkt inte överstiger den destillationsslutpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

BILAGA II

MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA FÖR FORDON MED
KOMPRESSONSTÄNDNING

Typ: Dieselbränsle

Parameter	Enhet	Gränsvärden ⁽¹⁾		Prov	
		minimum	maximum	metod	offentliggörande
Cetantal		51,0	—	EN-ISO 5165	1992
Densitet vid 15 °C	kg/m ³	—	845	EN-ISO 3675	1995
Destillering: till 95 %	°C	—	360	EN-ISO 3405	1988
Polycykliska aromatiska kolväten	% m/m	—	11	IP 391	1995
Svavelhalt	mg/kg	—	350	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)

(*) Månaden för offentliggörande kommer att kompletteras i sinom tid.

⁽¹⁾ De värden som anges i specifikationen är verkliga värden. Vid fastställandet av gränsvärdena 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). Resultat från enskilda mätningar skall tolkas på grundval av de kriterier som anges i ISO 4259 (offentliggjord) 1995).

BILAGA III

MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA FÖR FORDON MED STYRD
TÄNDNING

Typ: Bensin

Parameter	Enhet	Gränsvärden ⁽¹⁾		Prov	
		minimum	maximum	metod	offentliggörande
Researchoktantant		95		EN-ISO 25164	1993
Motoroktantant		85		EN-ISO 25163	1993
Ångtryck enligt Reid — sommartid	kPa	—			
Destillering: avdunstning vid 100 °C avdunstning vid 150 °C	% v/v	—			
Kolväteanalys: — olefiner — aromatiska föreningar — bensen	% v/v	—	35,0 —	ASTM D1319	
Syrehalt	% m/m	—			
Svavelhalt	mg/kg	—	50	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)
Blyhalt	g/l	—			

(*) Månader för offentliggörande kommer att kompletteras i sinom tid.

⁽¹⁾ De värden som anges i specifikationen är verkliga värden. Vid fastställandet av gränsvärdena 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). Resultat från enskilda mätningar skall tolkas på grundval av de kriterier som anges i ISO 4259 (offentliggjord 1995).

BILAGA IV

MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA FÖR FORDON MED
KOMPRESSIÖNSTÄNDNING

Typ: Dieselbränsle

Parameter	Enhet	Gränsvärden ⁽¹⁾		Prov	
		minimum	maximum	metod	offentliggörande
Cetantal			—		
Densitet vid 15 °C	kg/m ³	—	—		
Destillering: till 95 %	°C	—			
Polycykliska aromatiska kolväten	% m/m	—			
Svavelhalt	mg/kg		50	pr. EN-ISO/ DIS 14596	1996 (*)

(*) Månaden för offentliggörande kommer att kompletteras i sinom tid.

⁽¹⁾ De värden som anges i specifikationen är verkliga värden. Vid fastställandet av gränsvärdena 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). Resultat från enskilda mätningar skall tolkas på grundval av de kriterier som anges i ISO 4259 (offentliggjord 1995).

Uttalanden från kommissionen

Till artiklarna 3.5 och 4.3

När kommissionen behandlar ansökningar om undantag enligt artiklarna 3.5 och 4.3 skall den förvissa sig om att undantaget är förenligt med gemenskapslagstiftningen, inbegripet konkurrenslagstiftningen, med beaktande av tillgången i gemenskapen på bränslen av tillräckligt god kvalitet i tillfredsställande mängd.

Till Europaparlamentets ändringsförslag 18

Kommissionen är medveten om betydelsen av skattelättnader för att främja användningen av mera avancerat bränsle. Kommissionen kommer att ta vederbörlig hänsyn till detta vid genomförandet av rådets direktiv 92/81/EEG och kommer inom gränserna för sina befogenheter att sörja för ett raskt genomförande av de relevanta bestämmelserna i det direktivet.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG

I denna bilaga återges 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 (EUT L 76, 22.3.2003 s. 10, Celex 32003L0017).

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2003/17/EG
av den 3 mars 2003
om ändring av direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen
(Text av betydelse för EES)

Europaparlamentet och europeiska unionens råd har antagit detta direktiv 2003/17/EG

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, mot bakgrund av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 20 januari 2003, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG ⁽⁴⁾ fastställs nya miljöspecifikationer för marknadsbränslen.
- (2) I artikel 95 i fördraget föreskrivs att kommissionens förslag om den inre marknadens upprättande och funktion, rörande bland annat hälsa och miljöskydd, skall utgå från en hög skyddsnivå och att Europaparlamentet och rådet också skall sträva efter att nå detta mål.
- (3) En översyn av direktiv 98/70/EG är planerad för att kraven för att gemenskapens luftkvalitetsnormer och därmed sammanhängande mål skall uppfyllas och ytterligare specifikationer införas som ett komplement till de obligatoriska specifikationer som redan fastställts i bilagorna III och IV till direktivet.
- (4) En minskning av svavelhalten i bensen och diesel anses vara ett sätt att bidra till att dessa mål uppnås.
- (5) Det är väl känt att svavel i bensen och diesel minskar effektiviteten hos katalysatorer och tekniker för avgasrening, när det gäller fordon för transporter på väg och i allt högre grad när det gäller mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.
- (6) Fordon för transporter på väg blir alltmer beroende av katalysatorsystem för avgasrening för att inte överskrida de utsläppsgränser som fastställts i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärm-

ning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom utsläpp från motorfordon ⁽⁵⁾ och rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med gnisttändning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon ⁽⁶⁾. En lägre svavelhalt i bensen och diesel kommer därför troligen att ha en större inverkan på avgasutsläpp än ändringar av andra bränsleparametrar.

- (7) Införande av bränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg kommer att göra det möjligt att förbättra bränsleeffektiviteten med hjälp av nya fordonstekniker och bör granskas när det gäller tekniker för mobila maskiner som inte är avsedda för transporter på väg och bör leda till betydande minskningar i utsläppen av vanliga luftföroreningar från befintliga fordon. Dessa fördelar kommer att kompensera de ökade CO₂-utsläppen i samband med framställningen av bensen och diesel med lägre svavelhalt.
- (8) Det är därför lämpligt att fastställa bestämmelser som säkerställer införandet av och tillgången till bränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg. Skattemässiga stimulansåtgärder har visat sig vara effektiva för att främja ett tidigt införande av bränslen av högre kvalitet i enlighet med nationella behov och prioriteringar och för att förkorta den övergångsperiod under vilken två olika bränslekvaliteter förekommer samtidigt på marknaden. Användning av skattemässiga åtgärder på lämplig nationell nivå och gemenskapsnivå bör främjas och uppmuntras.
- (9) Den allmänna tillgången till bränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg kommer att ge biltillverkarna möjlighet att göra betydande ytterligare framsteg när det gäller att förbättra nya fordons bränsleeffektivitet. I vilken utsträckning bränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg kan bidra till att gemenskapens mål om 120 g/km för de genomsnittliga CO₂-utsläppen från nya bilar uppnås kommer att bedömas vid revisionen 2003 av biltillverkarnas nuvarande miljöåtaganden.

⁽¹⁾ EGT C 213 E, 31.7.2001, s. 255.

⁽²⁾ EGT C 36, 8.2.2002, s. 115.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 29 november 2001 (EGT C 153 E, 27.6.2002, s. 253), rådets gemensamma ståndpunkt av den 15 april 2002 (EGT C 145 E, 18.6.2002, s. 71) och Europaparlamentets beslut av den 26 september 2002 (ännu ej offentliggjort i EUT). Europaparlamentets beslut av den 30 januari 2003 och rådets beslut av den 6 februari 2003.

⁽⁴⁾ EGT L 350, 28.12.1998, s. 58. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2000/71/EG (EGT L 287, 14.11.2000, s. 46).

⁽⁵⁾ EGT L 76, 6.4.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/100/EG (EGT L 16, 18.1.2002, s. 32).

⁽⁶⁾ EGT L 36, 9.2.1988, s. 33. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG (EGT L 107, 18.4.2001, s. 10).

- (10) Det är nödvändigt att från och med den 1 januari 2005 se till att det finns tillgång till bensin och dieselbränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg i tillräckliga mängder och säkerställa denna tillgång genom en lämpligt balanserad geografisk täckning som möjliggör fri omsättning av nya fordon som kräver sådana bränslen. Samtidigt måste man se till att minskningen av CO₂-utsläpp från nya fordon är större än ökningen av utsläpp i samband med framställningen av dessa bränslen.
- (11) Ett fullständigt införande av bensin- och dieselbränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg bör ske den 1 januari 2009 för att ge bränsleindustrin tillräckligt med tid att göra de investeringar som är nödvändiga för att den skall kunna anpassa sina produktionsplaner. Dessutom kommer ett fullständigt införande av bensin- och dieselbränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg den 1 januari 2009 att minska utsläppen av vanliga föroreningar från den befintliga fordonsparken, vilket kommer att leda till förbättrad luftkvalitet och säkerställa att den sammantagna ökningen av utsläppen av växthusgaser inte ökar. I detta sammanhang kommer det att bli nödvändigt att bekräfta detta datum för dieselbränslen senast den 31 december 2005.
- (12) För att skydda människors hälsa och/eller miljön i viss tätbebyggelse eller i vissa ekologiskt eller miljömässigt känsliga områden med särskilda föroreningsproblem bör medlemsstaterna tillåtas att, med iakttagande av det förfarande som fastställs i detta direktiv, kräva att bränslen får säljas endast om de uppfyller strängare miljöspecifikationer, avseende oroande föroreningar, än de som anges i detta direktiv. Detta förfarande är ett undantag från informationsförfarandet i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster⁽¹⁾.
- (13) Utsläpp från motorer som monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och jordbruks- och skogsbrukstraktorer skall vara förenliga med de gränser som fastställs 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 väg⁽²⁾ och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/25/EG av den 22 maj 2000 om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer avsedda för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer⁽³⁾. Iakttagandet av dessa utsläppgränser kommer att i allt större utsträckning vara beroende av kvaliteten på de gasoljor som används till dessa motorer, och det är därför viktigt att införa en definition av sådana bränslen i direktiv 98/70/EG.
- (14) Det bör införas ett enhetligt system för övervakning av bränslekvaliteten eller nationella system som säkerställer resultat av motsvarande tillförlitlighet samt system för rapportering för att bedöma överensstämmelsen med de föreskrivna miljöspecifikationerna för bränslekvalitet.
- (15) Ett förfarande bör införas för uppdatering av de mätmetoder som används för att säkerställa överensstämmelse med de föreskrivna specifikationerna för bränslekvalitet.
- (16) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽⁴⁾.
- (17) En översyn av direktiv 98/70/EG bör göras för att ny gemenskapslagstiftning om luftkvalitet och därmed sammanhängande miljömål skall beaktas, till exempel behovet av att främja såväl alternativa bränslen, bland annat biobränslen, som utvecklingen av nya tekniker för bekämpning av föroreningar och den inverkan som metalliska tillsatser och andra relevanta frågor har på dessa teknikers prestanda, och för att tidpunkten för ett fullständigt införande av svavelfria dieselbränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg skall bekräftas eller ändras för att det skall säkerställas att det inte sker en allmän ökning av utsläppen av växthusgaser.
- (18) En fullständig undersökning om alternativa bränslen, inklusive biobränslen, bör genomföras, varvid en diskussion om behovet av särskild lagstiftning bör inbegripas.
- (19) Medlemsstaterna bör anta bestämmelser om påföljder för överträdelse av bestämmelserna i direktiv 98/70/EG och se till att dessa tillämpas.
- (20) Direktiv 98/70/EG bör därför ändras i enlighet härmed.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 98/70/EG ändras på följande sätt:

1. Artikel 2 skall ersättas med följande:

"Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *bensin*: alla flyktiga mineraloljor som är avsedda för användning i förbränningsmotorer med styrd tändning för framdrivning av fordon och som omfattas av KN-numren 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 och 2710 11 59. (*)

⁽¹⁾ EGT L 204, 21.7.1998, s. 37. Direktivet ändrat genom direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s. 18).

⁽²⁾ EGT L 59, 27.2.1998, s. 1. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 2001/63/EG (EGT L 227, 23.8.2001, s. 41).

⁽³⁾ EGT L 173, 12.7.2000, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. *dieselbränslen*: gasoljor som omfattas av KN-nummer 2710 19 41 (*) och som används för de motordrivna fordon som avses i direktiv 70/220/EEG och direktiv 88/77/EEG.
3. *gasoljor för mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg och jordbruks- och skogsbrukstraktorer*: bensinbaserade flytande bränslen som omfattas av KN-nummer 2710 19 41 och 2710 19 45 (*), avsedda att användas till de motorer som avses i direktiven 97/68/EG (**) och 2000/25/EG (***).
4. *yttersta randområden*: för Frankrikes del de franska utomeuropeiska länderna och territorierna, för Portugals del Azorerna och Madeira och för Spaniens del Kanarieöarna.

För medlemsstater med arktiska förhållanden eller hårda vinterförhållanden får den maximala destillationspunkten 65 % vid 250°C för dieselbränslen och gasoljor ersättas med en maximal destillationspunkt 10 % (volymprocent) vid 180°C

(*) KN-nummer i enlighet med Gemensamma tulltaxan i dess lydelse efter ändring genom kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 (EGT L 279, 23.10.2001, s. 1).

(**) EGT L 59, 27.2.1998, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/63/EG (EGT L 227, 23.8.2001, s. 41).

(***) EGT L 173, 12.7.2000, s. 1."

2. I artikel 3.2 skall följande led läggas till:

"d) Utan att det påverkar tillämpningen av led c skall medlemsstaterna vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att blyfri bensin med en svavelhalt på högst 10 mg/kg saluförs på deras territorium vid lämplig tidpunkt och senast den 1 januari 2005. Medlemsstaterna skall säkerställa tillgången på sådan blyfri bensin genom en lämpligt balanserad geografisk täckning, samt att den alla i övriga hänseenden överensstämmer med specifikationerna i bilaga III.

Medlemsstaterna får emellertid för de yttersta randområdena utfärda särskilda bestämmelser om införande av bensin med en högsta svavelhalt av 10 mg/kg. Medlemsstater som använder sig av denna bestämmelse skall underrätta kommissionen om detta. Kommissionen skall utarbeta riktlinjer för rekommendationer om vad som i detta led skall avses med tillgång genom en lämpligt balanserad geografisk täckning.

e) Senast den 1 januari 2009 skall medlemsstaterna se till att blyfri bensin får saluföras på deras territorium endast om den uppfyller miljöspecifikationerna i bilaga III, med undantag för svavelhalten, som inte får vara högre än 10 mg/kg."

3. I artikel 4

a) skall följande läggas till i punkt 1:

"d) Utan att det påverkar tillämpningen av led c skall medlemsstaterna vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att dieselbränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg saluförs på deras territorium vid lämplig tidpunkt och senast den 1 januari 2005. Medlemsstaterna skall säkerställa tillgången på sådana dieselbränslen genom en lämpligt balanserad geografisk täckning, samt att de i alla övriga hänseenden överensstämmer med specifikationerna i bilaga IV.

Medlemsstaterna får emellertid för de yttersta randområdena utfärda särskilda bestämmelser om införande av dieselbränslen med en högsta svavelhalt av 10 mg/kg. Medlemsstater som använder sig av denna bestämmelse skall underrätta kommissionen om detta.

e) Senast den 1 januari 2009 skall medlemsstaterna se till att dieselbränslen, om inte annat följer av artikel 9.1 a, får saluföras på deras territorium endast om de uppfyller miljöspecifikationerna i bilaga IV, med undantag för svavelhalten, som inte får vara högre än 10 mg/kg."

b) skall följande punkt läggas till:

"5. Medlemsstaterna skall se till att gasoljor för mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg och jordbruks- och skogsbrukstraktorer som saluförs på deras territorium innehåller mindre än 2 000 mg/kg svavel. Senast den 1 januari 2008 skall den högsta tillåtna svavelhalten i gasoljor för mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg och jordbruks- och skogsbrukstraktorer vara 1 000 mg/kg. Medlemsstaterna får dock fastställa en lägre gräns eller samma svavelhalt som föreskrivs för dieselbränslen i detta direktiv."

4. I artikel 6

a) skall punkt 1 ersättas med följande:

"1. Genom undantag från artiklarna 3, 4 och 5, och i enlighet med artikel 95.10 i fördraget, får en medlemsstat vidta åtgärder för att kräva att bränslen får saluföras inom bestämda områden inom dess territorium endast om den uppfyller strängare miljöspecifikationer än de som föreskrivs i detta direktiv i fråga om hela eller delar av fordonsparken för att skydda befolkningens hälsa i specifik tätbebyggelse eller miljön i ett visst ekologiskt eller miljömässigt känsligt område i den medlemsstaten, om luft eller grundvattenföroreningar utgör, eller rimligtvis kan förväntas utgöra, ett allvarligt och återkommande problem för människors hälsa eller för miljön."

b) skall punkt 3 ersättas med följande:

"3. De berörda medlemsstaterna skall förse kommissionen med relevanta miljöuppgifter om den aktuella tätbebyggelsen eller det aktuella området och även om den inverkan på miljön som de föreslagna åtgärderna förutses ha."

c) skall punkterna 7 och 8 utgå.

5. Artikel 8 skall ersättas med följande:

"Artikel 8

Övervakning av efterlevnaden samt rapportering

1. Medlemsstaterna skall övervaka att kraven i artiklarna 3 och 4 uppfylls för bensen och dieselbränslen, på grundval av de analysmetoder som anges i Europastandarderna EN 228:1999 och EN 590:1999.

2. Medlemsstaterna skall inrätta ett system för övervakning av bränslekvaliteten i överensstämmelse med den relevanta europeiska standarden. Användningen av ett alternativt system för övervakning av bränslekvaliteten kan tillåtas, under förutsättning att resultatet av ett sådant system har motsvarande tillförlitlighet.

3. Medlemsstaterna skall senast den 30 juni varje år lämna in en rapport om sina nationella uppgifter om bränslekvalitet för föregående kalenderår. Den första rapporten skall lämnas in senast den 30 juni 2002. Från och med 1994 skall rapporten utformas i överensstämmelse med beskrivningen i den relevanta europeiska standarden. Medlemsstaterna skall dessutom redogöra för den sammanlagda volymen bensen och dieselbränslen som saluförs på deras territorium och den saluförda volymen blyfri bensen och dieselbränslen som innehåller mindre än 10 mg/kg svavel. Vidare skall medlemsstaterna på grundval av en lämpligt balanserad geografisk täckning årligen uppge tillgången på bensen och dieselbränslen som innehåller högst 10 mg/kg svavel och som saluförs inom det egna territoriet.

4. Kommissionen skall se till att den information som lämnas in i enlighet med punkt 3 omgående görs tillgänglig på lämpligt sätt. Kommissionen skall årligen och för första gången den 31 december 2003 offentliggöra en rapport om den faktiska bränslekvaliteten i de olika medlemsstaterna och om den geografiska täckningen för bränslen med en svavelhalt på högst 10 mg/kg i syfte att tillhandahålla en översikt över uppgifter om bränslekvaliteten i de olika medlemsstaterna."

6. Artikel 9 skall ersättas med följande:

"Artikel 9

Översynsförfarande

1. Kommissionen skall senast den 31 december 2005 göra en översyn av bränslespecifikationerna i bilagorna III och IV med undantag av svavelhalten och vid behov

föreslå ändringar som är anpassade till gemenskapens nuvarande och framtida krav med avseende på utsläpp från fordon och luftkvalitetslagstiftning och därmed sammanhängande mål. Kommissionen skall framför allt överväga följande:

a) Nödvändigheten av att ändra tidsfristen för ett fullständigt införande av dieselbränslen med en högsta svavelhalt på 10 mg/kg för att säkerställa att det inte sker en allmän ökning av utsläppen av växthusgaser. Vid denna analys skall hänsyn tas till utvecklingen av tekniska lösningar för raffineringsprocessen, den förväntade förbättringen av fordons bränsleekonomi och den takt med vilken ny bränsleeffektiv teknik införs i fordonsparken.

b) Följderna av ny gemenskapslagstiftning i vilken fastställs luftkvalitetsstandarder för ämnen som polycykliska aromatiska kolväten.

c) Resultatet av den översyn som beskrivs i artikel 10 i rådets direktiv 1999/30/EG av den 22 april 1999 om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften (*).

d) Resultatet av översynen av de olika åtagandena från de japanska (**), koreanska (***) och europeiska (****) biltillverkarna för att minska bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen från nya personbilar mot bakgrund av de förändringar i bränslekvalitet som införs genom detta direktiv och de framsteg som gjorts mot gemenskapens mål om utsläpp av koldioxid på 120 g/km för genomsnittsfordonet.

e) Resultatet av den översyn som krävs enligt artikel 7 i direktiv 1999/96/EG av den 13 december 1999 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 bekräftelsen av den obligatoriska NO_x-utsläppsstandarderna för tunga motorfordon.

f) Hur effektiv ny teknik är för att bekämpa föroreningar och den inverkan som metalliska tillsatser och andra relevanta frågor har på dess prestanda samt utveckling som påverkar internationella bränslemarknader.

g) Behovet av att främja införandet av alternativa bränslen, däribland biobränslen, och av att införa ändringar i andra parametrar i bränslespecifikationerna, för både konventionella och alternativa bränslen, t.ex. ändringar av de maximala gränsvärdena för bensenbränslen flyktighet som anges i detta direktiv för tillämpning på blandningar av bioetanol och bensen och alla därefter nödvändiga ändringar i EN 228:1999.

2. Inom ramen för förslaget om nästa etapp av utsläppsstandarder för motorer med kompressionständning i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg skall kommissionen fastställa kraven för bränslekvälitet. I samband med detta skall kommissionen ta hänsyn till omfattningen av utsläppen från denna sektor, de totala miljöfördelarna och hälsovinsterna, konsekvenserna i medlemsstaterna när det gäller bränsledistribution samt för- och nackdelar med en lägre svavelhalt än den som för närvarande krävs för bränsle som används i motorer med kompressionständning i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg, och skall sedan anpassa de lämpliga kraven på bränslekvälitet för mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg till sektorn för vägfordon före ett visst datum, som för närvarande förväntas bli den 1 januari 2009, vilket kommissionen skall bekräfta eller ändra i sin översyn 2005.

3. Utöver vad som föreskrivs i punkt 1 får kommissionen bland annat lägga fram

— förslag i vilka hänsyn tas till den särskilda situationen för fordonsparker med bundna transportmedel och behovet av att föreslå specifikationsnivåer för de särskilda bränslen som de använder,

— förslag i vilka specifikationsnivåer för LPG, naturgas och biobränslen fastställs

(*) EGT L 163, 29.6.1999, s. 41. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2001/744/EG (EGT L 278, 23.10.2001, s. 35).

(**) EGT L 100, 20.4.2000, s. 57.

(***) EGT L 100, 20.4.2000, s. 55.

(****) EGT L 40, 13.2.1999, s. 49.

(*****) EGT L 44, 16.2.2000, s. 1.

7. Följande artikel 9a skall införas:

"Artikel 9a

Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa påföljderna för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv. Påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande."

8. Första stycket i artikel 10 skall ersättas med följande:

"1. De mätmetoder som skall tillämpas för de parametrar som anges i bilagorna I och III är de analysmetoder som anges i Europastandarden EN 228:1999. De mätmetoder som skall tillämpas för de parametrar som anges i bilagorna II och IV är de analysmetoder som anges i Euro-

pastandarden EN 590:1999. Medlemsstaterna får vid behov anta analysmetoder som anges i ersättningsstandarderna EN 228:1999 eller EN 590:1999, om det kan visas att de är lika exakta, och att deras precisionsnivå är minst lika hög, som de analysmetoder de ersätter. Om dessa tillåtna analysmetoder behöver anpassas till den tekniska utvecklingen, kan ändringar antas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 11.2."

9. Artikel 11 skall ersättas med följande:

"Artikel 11

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 12 i direktiv 96/62/EG (*).

2. När det hänvisas till denna punkt skall förfarandet i artiklarna 5 och 7 i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter tillämpas (**), med beaktande av artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning

(*) EGT L 296, 21.11.1996, s. 55.

(**) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23."

10. Bilagorna I–IV skall ersättas med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

Medlemsstaterna skall anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 30 juni 2003. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

Medlemsstaterna skall tillämpa dessa bestämmelser från och med den 1 januari 2004.

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

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 3 mars 2003.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX
Ordförande

På rådets vägnar

A.-A. TSOCHATZOPOULOS
Ordförande

BILAGA

"BILAGA I

MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA FÖR FORDON MED STYRD TÄNDNING

Typ: **Bensin**

Parameter ⁽¹⁾	Enhet	Gränser ⁽²⁾	
		Minimum	Maximum
Researchoktantal		95 ⁽³⁾	—
Motoroktantal		85	—
Ångtryck, sommartid ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Destillation:			
— avdunstad vid 100 °C	volymprocent	46,0	—
— avdunstad vid 150 °C	volymprocent	75,0	—
Analys av kolväten:			
— olefiner	volymprocent	—	18,0 ⁽⁶⁾
— aromatiska kolväten	volymprocent	—	42,0
— bensen	volymprocent	—	1,0
Syrehalt	viktprocent	—	2,7
Oxygenater			
— Metanol (stabiliseringsmedel måste tillsättas)	volymprocent	—	3
— Etanol (stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt)	volymprocent	—	5
— Isopropylalkohol	volymprocent	—	10
— Tert_butylalkohol	volymprocent	—	7
— Isobutylalkohol	volymprocent	—	10
— Etrar innehållande minst 5 kolatomer per molekyl	volymprocent	—	15
— Andra oxygenater ⁽⁷⁾	volymprocent	—	10
Svavelhalt	mg/kg	—	150
Blyhalt	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ Testmetoderna skall vara de som specificeras i EN 228:1999. Medlemsstaterna får vid behov anta den analysmetod som anges i ersättningsstandardEN 228:1999 om det kan visas att den är lika exakt och att dess precisionsnivå är minst lika hög som den analysmetod den ersätter.

⁽²⁾ De värden som anges i specifikationen är 'verkliga värden'. Vid fastställandet av gränsvärden har bestämmelserna i ISO 4259 'Petroleumprodukter - bestämning och tillämpning av precisionsdata i samband med testmetoder' tillämpats, och vid fastställandet av ett minimivärde har en minsta skillnad på 2R över noll beaktats (R = reproducerbarhet). Resultaten av enskilda mätningar skall tolkas med utgångspunkt i de kriterier som anges i ISO 4259 (offentliggjord 1995).

⁽³⁾ Vanlig blyfri bensin får saluföras med ett lägsta motoroktantal (MON) på 81 och ett lägsta researchoktantal (RON) på 91.

⁽⁴⁾ Sommarperioden skall inledas senast den 1 maj och avslutas tidigast den 30 september. För medlemsstater med arktiskt klimat eller hårda vinterförhållanden skall sommarperioden inledas senast den 1 juni och avslutas tidigast den 31 augusti.

⁽⁵⁾ I medlemsstater med arktiskt klimat eller hårda vinterförhållanden får ångtrycket inte överstiga 70 kPa under sommartid.

⁽⁶⁾ Vanlig blyfri bensin får saluföras med en högsta olefinhalt av 21 volymprocent.

⁽⁷⁾ Andra envärda alkoholer och etrar med en slutlig kokpunkt som inte är högre än den som anges i EN 228:1999.

BILAGA II

**MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA FÖR FORDON MED FÖRBRÄNNINGS-
MOTORER MED KOMPRESSIÖNSTÄNDNING**

Typ: **Dieselbränsle**

Parameter ⁽¹⁾	Enhet	Gränser ⁽²⁾	
		Minimum	Maximum
Cetantal		51,0	—
Densitet vid 15 °C	kg/m ³	—	845
Destillation:			
— temp. vid 95 volymprocent	°C	—	360
Polycykliska aromatiska kolvät en	viktprocent	—	11
Svavelhalt	mg/kg	—	350

(¹) Testmetoderna skall vara de som specificeras i EN 590:1999. Medlemsstaterna får vid behov anta den analysmetod som anges i ersättningsstandardEN 590:1999 om det kan visas att den är lika exakt och att dess precisionsnivå är minst lika hög som den analysmetod den ersätter.

(²) De värden som anges i specifikationen är 'verkliga värden'. Vid fastställandet av gränsvärden har bestämmelserna i ISO 4259 'Petroleumprodukter bestämning och tillämpning av precisionsdata i samband med testmetoder' tillämpats, och vid fastställandet av ett minimivärde har en minsta skillnad på 2R över noll beaktats (R = reproducerbarhet). Resultaten av enskilda mätningar skall tolkas med utgångspunkt i de kriterier som anges i ISO 4259 (offentliggjord 1995).

BILAGA III

MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA FÖR FORDON MED STYRD TÄNDNING

Typ: **Bensin**

Parameter ⁽¹⁾	Enhet	Gränser ⁽²⁾	
		Minimum	Maximum
Researchoktantal		95 ⁽³⁾	—
Motoroktantal		85	—
Ångtryck, sommartid ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Destillation:			
— avdunstad vid 100 °C	volymprocent	46,0	—
— avdunstad vid 150 °C	volymprocent	75,0	—
Analys av kolväten:			
— olefiner	volymprocent	—	18,0
— aromatiska kolväten	volymprocent	—	35,0
— bensen	volymprocent	—	1,0
Syrehalt	viktprocent	—	2,7
Oxygenater			
— Metanol (stabiliseringsmedel måste tillsättas)	volymprocent	—	3
— Etanol (stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt)	volymprocent	—	5
— Isopropylalkohol	volymprocent	—	10
— Tert-butylalkohol	volymprocent	—	7
— Isobutylalkohol	volymprocent	—	10
— Etrar innehållande minst 5 kolatomer per molekyl	volymprocent	—	15
— Andra oxygenater ⁽⁶⁾	volymprocent	—	10
Svavelhalt	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽⁷⁾
Blyhalt	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ Testmetoderna skall vara de som specificeras i EN 228:1999. Medlemsstaterna får vid behov anta den analysmetod som anges i ersättningsstandarden EN 228:1999 om det kan visas att den är lika exakt och att dess precisionsnivå är minst lika hög som den analysmetod den ersätter.

⁽²⁾ De värden som anges i specifikationen är 'verkliga värden'. Vid fastställandet av gränsvärden har bestämmelserna i ISO 4259 'Petroleumprodukter bestämning och tillämpning av precisionsdata i samband med testmetoder' tillämpats, och vid fastställandet av ett minimivärde har en minsta skillnad på 2R över noll beaktats (R = reproducerbarhet). Resultaten av enskilda mätningar skall tolkas med utgångspunkt i de kriterier som anges i ISO 4259 (offentliggjord 1995).

⁽³⁾ Medlemsstaterna får besluta om att även fortsättningsvis tillåta saluföring av vanlig blyfri bensin med ett lägsta motoroktantal (MON) på 81 och ett lägsta researchoktantal (RON) på 91.

⁽⁴⁾ Sommarperioden skall inledas senast den 1 maj och avslutas tidigast den 30 september. För medlemsstater med arktiskt klimat eller hårda vinterförhållanden skall sommarperioden inledas senast den 1 juni och avslutas tidigast den 31 augusti.

⁽⁵⁾ I medlemsstater med arktiskt klimat eller hårda vinterförhållanden får ångtrycket inte överstiga 70 kPa under sommartid.

⁽⁶⁾ Andra envärda alkoholer och etrar med en slutlig kokpunkt som inte är högre än den som anges i EN 228:1999.

⁽⁷⁾ I enlighet med artikel 3.2 skall vanlig blyfri bensin med en högsta svavelhalt på 10 mg saluföras, och tillgången till densamma ha en lämpligt balanserad geografisk täckning inom alla medlemsstater, senast den 1 januari 2005. Den 1 januari 2009 skall all blyfri bensin som saluförs på medlemsstaternas territorium ha en svavelhalt på högst 10 mg/kg.

BILAGA IV

**MILJÖSPECIFIKATIONER FÖR MARKNADSBRÄNSLEN AVSEDDA FÖR FORDON MED FÖRBRÄNNINGS-
MOTORER MED KOMPRESSIÖNSTÄNDNING**

Typ: **Dieselbränsle**

Parameter ⁽¹⁾	Enhet	Gränser ⁽²⁾	
		Minimum	Maximum
Cetantal		51,0	—
Densitet vid 15 °C	kg/m ³	—	845
Destillation:			
— temp. vid 95 volymprocent	°C	—	360
Polycykliska aromatiska kolväten	Viktprocent	—	11
Svavelhalt	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽³⁾

⁽¹⁾ Testmetoderna skall vara de som specificeras i EN 590:1999. Medlemsstaterna får vid behov anta den analysmetod som anges i ersättningsstandarden EN 590:1999 om det kan visas att den är lika exakt och att dess precisionsnivå är minst lika hög som den analysmetod den ersätter.

⁽²⁾ De värden som anges i specifikationen är 'verkliga värden'. Vid fastställandet av gränsvärden har bestämmelserna i ISO 4259 'Petroleumprodukter - bestämning och tillämpning av precisionsdata i samband med testmetoder' tillämpats, och vid fastställandet av ett minimivärde har en minsta skillnad på 2R över noll beaktats (R = reproducerbarhet). Resultaten av enskilda mätningar skall tolkas med utgångspunkt i de kriterier som anges i ISO 4259 (offentliggjord 1995).

⁽³⁾ I enlighet med artikel 4.1 skall dieselbränslen med en svavelhalt på högst 10 kg saluföras, och tillgången till densamma skall säkerställas genom en lämpligt balanserad geografisk täckning inom alla medlemsstaters territorium, senast den 1 januari 2005. Dessutom skall, om inte annat följer av översynen i artikel 9.1, allt dieselbränsle som saluförs inom medlemsstaternas territorium senast den 1 januari 2009 ha en svavelhalt på högst 10 mg/kg."

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen

Härigenom föreskrivs att 2, 23, 24 och 27 §§ samt bilagorna 2 och 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

I denna lag avses med

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa¹⁹ och rådets direktiv 92/61/EEG av den 30 juni 1992 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon²⁰,

särdirektiv: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramedirektiven,

typgodkännande: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaftenhet och utrustning,

tillverkare: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

utsläppsbegränsande anordningar: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

fordonstyp: fordon som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning och väsentliga konstruktions- eller formgivningsaspekter som chassi, bottenplatta eller motor,

motortyp: en kategori av motorer som inte skiljer sig från varandra i fråga om tillverkare, tillverkarens typbeteckning eller väsentliga konstruktionsaspekter,

fordonssystem: ett sådant tekniskt fordonssystem som omfattas av kraven i något av särdirektiven,

komponent: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon och som kan typgodkännas separat oberoende av fordonet, om ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

¹⁹ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

²⁰ EGT L 115, 10.8.1992, s. 72 (Celex 31992L0061).

separat teknisk enhet: anordning som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat men då endast i samband med en specificerad fordonstyp, förutsatt att ett sådant förfarande uttryckligen är tillåtet enligt något av särdirektiven,

tung buss: buss med en totalvikt av över 3 500 kilogram.

motorbensin: bensin som är avsedd för motordrift och som omfattas av nr 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 eller 2710 11 59 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) nr 2658/87 av den 23 juli 1987 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan, och

dieselbränsle: bränsle som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 25 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 och som är avsett att användas i sådana motorfordon som avses i rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2002/80/EG, och rådets direktiv 88/77/EEG av den 3 december 1987 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gasformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/27/EG.

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

23 §

Bensin som är avsedd för motordrift eller uppvärmning skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådan bensin delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i bilaga 2 till denna lag.

Dieselbrännolja och fotogen, *Dieselbränsle* skall av den som tillverkar eller yrkesmässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i bilaga 2 till denna lag.

mässigt till Sverige för in sådana motorbränslen delas in i och tillhandahållas i de miljöklasser som anges i bilaga 3 till denna lag.

hållas i de miljöklasser som anges i bilaga 3 till denna lag.

24 §

Bensin som är avsedd för motor-drift och som omfattas av nr 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 eller 2710 00 36 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/875, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2, får inte saluföras.

Dieselbrännolja som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87 och som är avsedd att användas i sådana motorfordon som avses i direktiv 70/220/EEG och 88/77/EEG, men som inte uppfyller miljöspecifikationerna för miljöklass 3, får inte saluföras.

Motorbensin som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 2 och dieselbränsle som inte uppfyller miljöspecifikationerna i miljöklass 3 får inte saluföras.

27 §

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet att saluföra *bensin* eller *dieselbrännolja* enligt 24 §, döms till böter eller fängelse i högst två år.

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbudet att saluföra *motorbensin* eller *dieselbränsle* enligt 24 §, döms till böter eller fängelse i högst två år.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

Nuvarande lydelse

Miljöklasser för bensin

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
Researchoktantal, lägst	95	–	95
Motoroktantal, lägst	85	–	85
Ångtryck <i>enligt Reid</i> , högst kilopascal	70 ^a /95 ^b	65	70 ^a /95 ^b
Ångtryck <i>enligt Reid</i> , lägst kilopascal	45 ^a /65 ^b	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 ^a /50 ^b	46 ^c	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 ^c	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst°C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 ^d
Aromater, högst volymhalt procent	42,0	0,5	42,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Tertiär-butylalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Etrar som innehåller 5 eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt per procent	15	–	15
Andra oxygenater ^e , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	50	50	150
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680-720	
<p>Bensin i miljöklass 1 skall uppfylla skäligena funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon med katalytisk avgasrening får ej innehålla askbildande ämnen.</p>			

^a Avser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^b Avser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^c Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio *grader C* gäller i stället att T₅₀-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

^d Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktantantal [MON] på 81 och ett minsta researchoktantantal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

^e Andra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationsslutkokpunkt inte överstiger den destillationsslutkokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

Miljöklasser för bensin

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
Researchoktantal, lägst	95	–	95
Motoroktantal, lägst	85	–	85
Ångtryck, högst kilopascal	70 ^a /95 ^b	65	70 ^a /95 ^b
Ångtryck, lägst kilopascal	45 ^a /65 ^b	50	–
Destillation:			
– Förångat vid 70°C, volymhalt procent	–	15–42	–
– Förångat vid 100°C, lägst volymhalt procent	47 ^a /50 ^b	46 ^c	46
– Förångat vid 100°C, högst volymhalt procent	–	72 ^c	–
– Förångat vid 150°C, lägst volymhalt procent	75	–	75
– Förångat vid 180°C, lägst volymhalt procent	–	95	–
Slutkokpunkt, högst°C	205	200	–
Olefiner, högst volymhalt procent	13,0	0,5	18,0 ^d
Aromater, högst volymhalt procent	35,0	0,5	35,0
Bensen, högst volymhalt procent	1,0	0,1	1,0
Cykloalkaner, högst volymhalt procent	–	0,5	–
n-Hexan, högst volymhalt procent	–	0,5	–
Syre, högst masshalt procent	2,7	–	2,7
Oxygenater:			
– Metanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel måste tillsättas	3	–	3
– Etanol, högst volymhalt procent, stabiliseringsmedel kan vara nödvändigt	5	–	5
– Isopropylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10
– Tertiär-butyalkohol, högst volymhalt procent	7	–	7
– Isobutylalkohol, högst volymhalt procent	10	–	10

Krav	Miljö- klass 1 Motor- bensin	Miljö- klass 1 Alkylat- bensin	Miljö- klass 2
– Etrar som innehåller 5 eller flera kolatomer per molekyl, högst volymhalt per procent	15	–	15
Andra oxygenater ^e , högst volymhalt procent	10	–	10
Svavel, högst milligram per kilogram	10	50 ^f	50 ^f
Bly, högst gram per liter	0,005	0,002	0,005
Fosfor	Inte mätbar	–	–
Densitet vid 15°C, kilogram per kubikmeter	–	680-720	
Bensin i miljöklass 1 <i>motorbensin</i> skall uppfylla skäligena funktionskrav vad avser renhet för insugnings- respektive insprutningsventiler. Bensin i miljöklass 1 avsedd för fordon med katalytisk avgasrening får ej innehålla askbildande ämnen.			

^a Avser tiden fr.o.m. den 16 maj t.o.m. den 31 augusti i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 maj t.o.m. den 15 september för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under b är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^b Avser tiden fr.o.m. den 16 oktober t.o.m. den 31 mars i X-, Y-, Z-, AC- och BD-län samt fr.o.m. den 1 november t.o.m. den 15 mars för övriga län. För övrig tid än den som anges här eller under a är följande gränsvärden tillåtna: Ångtryck vid 37,8°C högst 95 och lägst 45 kilopascal samt Förångat vid 100°C, lägst 47 procents volymhalt.

^c Om temperaturökningen i intervallet 45–72 procent förångat understiger tio *celsiusgrader* gäller i stället att T₅₀-värdet (temperaturen vid volymhalten 50 procent förångat) skall ligga mellan 90°C och 105°C.

^d Med undantag för blyfri bensin regular (ett minsta motoroktanttal [MON] på 81 och ett minsta researchoktanttal [RON] på 91) för vilken olefinhalten skall vara en volymhalt på högst 21 procent. Dessa gränsvärden hindrar inte att blyfri bensin med lägre oktantal än vad som anges i denna bilaga får saluföras.

^e Andra primära alkoholer och etrar, vilkas destillationskokpunkt inte överstiger den destillationskokpunkt som angetts i nationella standarder, eller, där sådana saknas, i industriella specifikationer för motorbränslen.

^f Fr.o.m. den 1 januari 2009 är högsta tillåtna svavelhalt 10 milligram per kilogram.

Nuvarande lydelse

Miljöklasser för *dieselolja*

Krav	Miljö- klass 1	Miljö- klass 2	Miljö- klass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst °C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	50	350

^a Gäller *dieselbrännolja* som omfattas av nr 2710 00 66 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87.

^b Enligt Svensk Standard 15 51 16.

^c Enligt IP 391.

Miljöklasser för dieselbränsle

Krav	Miljö- klass 1	Miljö- klass 2	Miljö- klass 3
Cetanindex, lägst	50	47	–
Cetantal, lägst	51 ^a	51 ^a	51
Densitet vid 15°C, lägst kilogram per kubikmeter	800	800	–
Densitet vid 15°C, högst kilogram per kubikmeter	820	820	845
Destillation:			
– begynnelsekokpunkt, lägst °C	180	180	–
– vid 95 procent destillat, högst °C	285	295	360
Aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	5	20	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst volymhalt procent	Inte mätbar ^b	0,1 ^b	–
Polycykliska aromatiska kolväten, högst masshalt procent	–	–	11 ^c
Svavel, högst milligram per kilogram	10	50 ^d	50 ^d

^a Gäller *dieselbränslen* som omfattas av nr 2710 19 41 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87.

^b Enligt Svensk Standard 15 51 16.

^c Enligt IP 391.

^d Fr.o.m. den 1 januari 2009 är högsta tillåtna svavelhalt 10 milligram per kilogram.

Förslag till lag om ändring i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner skall införas en ny paragraf, 3 a §, och närmast före 3 a § en ny rubrik av följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bränslen

3 a §

Dieselbränsle som är avsett att användas i mobila maskiner och som omfattas av nr 2710 19 41 eller 2710 19 45 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nr) enligt förordningen (EEG) 2658/87²¹ får inte saluföras om det inte uppfyller villkoren för miljöklass 3 enligt bilaga 3 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

²¹ EGT L 156, 7.9.1987, s.1 (Celex 31987R2658).

Förslag till lag om ändring i lagen (1994:1776) om skatt på energi

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 5 § lagen (1994:1776) om skatt på energi skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

5 §²²

Kraven för miljöklass 1 och 2 för bränslen som beskattas enligt 1 § första stycket 1 anges i bilaga 2 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för *dieselolja* som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. *Dessa krav tillämpas även för andra bränslen som beskattas enligt nämnda lagrum.*

Kraven för miljöklass 1, 2 och 3 för *bränslen* som beskattas enligt 1 § första stycket 3 b anges i bilaga 3 till lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

²² Senaste lydelse 2001:1081.

Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2004/05:9
Bilaga 4

Konsumentverket, Kommerskollegium, Naturvårdverket, Sjöfartsverket, Svenska Petroleum Institutet, Vägverket, AVL Motortestcenter, BIL Sweden, Bussbranschens riksförbund, Gröna bilister, Husqvarna AB, Motormännens riksförbund, STEM, Stiga/Global Garden Products Sweden AB, Svensk Handel och Tjänsteföretagen, Svenska Lokaltrafikföreningen, Sveriges åkeriföretag, Vinnova

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 september 2004

Närvarande: Statsministern Persson, ordförande, statsråden Engqvist, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Lövdén, Ringholm, Y. Johansson, Bodström, Sommestad, Karlsson, Lund, Nykvist, Andnor, Nuder, M. Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg.

Föredragande: Lena Sommestad

Regeringen beslutar proposition Kvaliteten på bensin och dieselbränslen

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om ändring i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen		32003L0017 32003L0102 32003L0077 32002L0024
Lag om ändring i lagen om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner		32002L0080 32001L0027 31988L0077 31987R2658
Lag om ändring i lagen om skatt på energi		