



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 08.07.1998  
KOM(1998) 385 endelig udg.

97/105 (SYN)

Ændret forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af  
direktiv 93/12/EØF

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens  
artikel 189 A, stk. 2)

## BEGRUNDELSE

1. Den 12. marts 1997 fremlagde Kommissionen et forslag til rådsdirektiv om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring af direktiv 93/12/EØF.

Forslaget, som var et af de elleve forslag, der var nævnt i meddelelsen om en strategi til bekæmpelse af forurening, tager sigte på at nedbringe emissionerne af svovldioxid (SO<sub>2</sub>) ved at fastsætte øvre grænser for svovlindholdet i bestemte brændstoffer (fuelolie fra 1. januar 2000 og gasolie fra 1. januar 1999). Forslaget tager udgangspunkt i resultaterne af cost-effectiveness-undersøgelser, men der er ved hjælp af undtagelser åbnet mulighed for den fornødne fleksibilitet for områder, hvor målsætningerne for luftkvaliteten er opfyldt, og hvor udledningen af svovldioxid ikke i nævneværdig grad bidrager til forureningen.

Der er tillige sørget for, at unødvendige overlapninger med direktiv 88/609/EØF er undgået.

Retsgrundlaget (artikel 130 S) giver de medlemsstater, der har behov for det, mulighed for at fastsætte strengere grænseværdier for svovlindholdet i de omhandlede brændstoffer.

Enkelte brændstoffer (bunkerolie og jetfuel) blev der ikke foreslået regler for på daværende tidspunkt, da der for det førstnævntes vedkommende var en revision af konventionen om havforurening (Marpol-konventionen) i gang og for det andets vedkommende kun var tale om et meget lille bidrag til svovldioxidemissionen.

Endelig forudsættes der i forslaget en generel revision af bestemmelserne inden 31. december 2003.

2. Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog en udtalelse den 1. oktober 1997, som generelt støttede Kommissionens forslag.
3. Regionsudvalget vedtog en udtalelse den 11. november 1997, som generelt støttede Kommissionens forslag kraftigt.
4. Af Europa-Parlamentets 28 ændringsforslag kan Kommissionen acceptere de 16 enten helt, delvis eller i princippet.

Kommissionen accepterer

- fuldt ud ændringsforslag nr. 2, 3 (anden del), 5 (første del), 8, 13, 14, 15 (første del), 19 (første del) og 28
- delvis ændringsforslag nr. 16, 17, 23 og 27
- i princippet ændringsforslag nr. 3 (første del), 5 (anden del), 6, 9 (første del), 15 (anden del) og 26.

Hvad angår ændringsforslag nr. 6, 13, 17 og 23 om bunkerolie til skibe, har Kommissionen til hensigt

- at tage skridt til at sikre, at Fællesskabet og medlemsstaterne koordinerer deres holdning på det 43. møde i Den Internationale Søfartsorganisations udvalg for beskyttelse af havmiljøet, som finder sted i juni 1999, således at Nordsøen, Den Engelske Kanal og alle andre europæiske have, der måtte kræve det, kan udpeges som områder, der er følsomme for luftforurening
- at se nærmere på; hvilke foranstaltninger Fællesskabet kan træffe for at nedsætte det bidrag til forurening, som kommer fra brug af andre brændstoffer end gasolie i skibe, og om fornødent fremsætte forslag herom inden udgangen af 2000.

Det oprindelige forslag ændres i overensstemmelse med ovenstående.

5. De resterende ændringsforslag har Kommissionen ikke accepteret (ændringsforslag nr. 1, 4, 7, 9 (anden del), 10, 11, 12, 18, 19 (anden del), 20, 21, 22, 24 og 25).

- Kommissionens forslag bygger på traktatens artikel 130 S, eftersom målet er at beskytte miljøet og menneskers sundhed ved at nedbringe den svovldioxid-emission, der skyldes svovlindholdet i bestemte brændstoffer. Forslaget om ændring af retsgrundlaget er uforeneligt med den benyttede cost-effectiveness-metode. Derudover kunne Østrig og Finland komme i en vanskelig situation, da deres nuværende særordning, som sætter dem i stand til at opretholde strengere grænseværdier for gasolie, udløber ved årets udgang. Derfor kan Kommissionen ikke acceptere ændringsforslag nr. 1, 4, 7, 11 og 22.
- Kommissionens forslag bygger på en omfattende vurdering af cost-effectiveness af mulige foranstaltninger til formindskelse af forureningsproblemerne. Det er derfor unødvendigt at stramme kravene til svovlindholdet i de flydende brændstoffer, der foreslås regler for. Dertil kommer, at der med det foreslåede retsgrundlag altid er mulighed for, at de medlemsstater, der ønsker det, kan fastsætte strengere grænseværdier.

Følgelig kan Kommissionen ikke acceptere ændringsforslag nr. 10, 12, 19 (anden del) og 24 (anden del).

- Kommissionen stræber i sit forslag efter at stille alle erhvervssektorer lige og at tage hensyn til, at miljøkravene i andre direktiver også skal opfyldes, især direktiv 88/609/EØF om store fyringsanlæg. Ændringsforslag nr. 20 ville være en positiv særbehandling af raffinaderisektoren og et miljømæssigt tilbageskridt, eftersom der allerede gælder en strengere gennemsnitlig grænseværdi for visse raffinaderiers fyringsanlæg ifølge direktiv 88/609/EØF.

Kommissionen kan således ikke acceptere ændringsforslag nr. 20.

- Fællesskabets rammer for brug af økonomiske virkemidler af fiskal art til at tilskynde til brug af renere brændstoffer gennem afgiftsdifferentiering er

fastlagt i direktiv 92/81/EØF. Andre økonomiske virkemidler kan Kommissionen tage op til vurdering ved den generelle revision i 2003. Derfor kan ændringsforslag nr. 9 (anden del) ikke accepteres.

- Efter Kommissionens opfattelse er spørgsmål om information, underretning og høring mellem institutionerne af horisontal karakter og henhører under udvalgsprocedurerne, så det vil ikke være på sin plads at tage det op i forbindelse med det foreliggende forslag.

Kommissionen kan derfor ikke acceptere ændringsforslag nr. 21 og 25.

- Kommissionen finder, at man ved at bruge udtrykkene "medlemsstaternes område" og "territorialfarvande" undgår unødvendige juridiske diskussioner, sammenholdt med andre definitioner. Derfor kan Kommissionen ikke acceptere ændringsforslag nr. 18 (anden del) og 24 (første del).
- I Kommissionens forslag til gennemførelsestidspunkter for de omhandlede brændstoffer var der taget hensyn til en passende forberedelsestid for de berørte brancher. Indførelse af et lavere svovlindhold i fuelolie i 1999 er ikke realistisk.

Altså kan Kommissionen ikke acceptere ændringsforslag nr. 18 (første del).

**Ændret forslag til  
RÅDETS DIREKTIV  
om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer og om ændring  
af direktiv 93/12/EØF**

Kommissionens oprindelige forslag<sup>1</sup>

Ændret forslag

(Ændringsforslag nr. 2)

Betragtning nr. 7

7. Kommissionen og de enkelte medlemsstater er kontraherende parter i UNECE-konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande, og protokollen til denne konvention vedrørende yderligere reduktion i svovlemissionerne forpligter de kontraherende parter til at mindske emissionen af svovldioxid i betydelig grad;

7. Kommissionen og de enkelte medlemsstater er kontraherende parter i UNECE-konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande; i henhold til anden UNECE-protokol om grænseoverskridende forurening med svovldioxid skal medlemsstaterne nedsætte deres SO<sub>2</sub>-emissioner ud over den nedsættelse på 30%, som er fastsat i første protokol, og eftersom anden UNECE-protokol bygger på den forudsætning, at de kritiske belastninger og niveauer fortsat vil blive overskredet på nogle følsomme områder; det vil stadig være nødvendigt med foranstaltninger til at mindske SO<sub>2</sub>-emissionerne, hvis målene i femte handlingsprogram på miljøområdet skal overholdes; de kontraherende parter bør mindske emissionen af svovldioxid i betydelig grad;

(Ændringsforslag nr. 3)

Betragtning nr. 9a (ny)

9a. undersøgelser har vist, at fordelene ved at mindske SO<sub>2</sub>-emissionerne ved at sætte

---

<sup>1</sup> EFT C 190 af 21.6.1997, s. 9.

svovlindholdet i brændstoffer ned vil være betydeligt større end de anslæde omkostninger for industrien, og teknologien til at nedbringe svovlniveauet i flydende brændstoffer findes og er veletableret;

(Ændringsforslag nr. 5)

Betragtning nr. 10a (ny)

10a. Kommissionen blev i Rådets direktiv 93/12/EØF anmodet om at forelægge Rådet et forslag, der skulle foreskrive lavere grænseværdier for svovlindholdet i gasolie og nye grænseværdier for flykerosen; det er hensigtsmæssigt samtidig at fastlægge grænseværdier for svovlindholdet i andre flydende brændstoffer, navnlig fuelolie, bunkerolie, dieselolie til skibe og gasolie, på grundlag af cost-effectiveness-undersøgelser;

(Ændringsforslag nr. 6)

Betragtning nr. 11

11. det bør kun være muligt at anvende gasolier og fuelolier inden for Fællesskabets område, hvis svovlindholdet ikke overskrider visse grænser, der fastsættes i dette direktiv;

11. det bør - med de i dette direktiv anførte undtagelser - kun være muligt at anvende gasolie, dieselolie til skibe, bunkerolie og fuelolie inden for Fællesskabets område, hvis svovlindholdet ikke overskrider visse grænser, der fastsættes i dette direktiv; Kommissionen bør undersøge spørgsmålet om bunkerolie og fremsætte forslag herom senest i 2000, hvis det er hensigtsmæssigt;

(Ændringsforslag nr. 8)

Betragtning nr. 12a (ny)

- 12a. svovlemissioner fra skibsfarten, som skyldes brug af bunkerolier med et højt svovlindhold, bidrager til SO<sub>2</sub>-forureningen og problemerne med forsurening; i visse områder er dette særdeles markant, og det er derfor nødvendigt at begrænse svovlindholdet i bunkerolie;

(Ændringsforslag nr. 9)

Betragtning nr. 13a (ny)

- 13a. for at lette virkeliggørelsen af målene i dette direktiv kan det være hensigtsmæssigt for Den Europæiske Union og/eller medlemsstaterne at benytte økonomiske instrumenter, f.eks. en afgift på svovl og et system til differentiering af havneafgifterne alt efter svovlindholdet i det brændstof, som det besøgende skib anvender; Kommissionen bør tage dette op i forbindelse med revisionen af direktivet;

(Ændringsforslag nr. 13)

Betragtning nr. 18a (ny)

- 18a. Fællesskabet vil i forbindelse med de fortsatte og fremtidige forhandlinger under Marpol-konventionen inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) arbejde for yderligere beskyttelse af de områder, der er følsomme over for SO<sub>2</sub>-emissioner, samt på sænkning af den generelt anvendte grænseværdi for

bunkerolie (som i dag er 4,5%);  
Fællesskabets initiativer for at få  
erklæret Nordsøen/Kanalen for et  
særligt område med hensyn til  
SO<sub>x</sub>-emissioner bør videreføres;

(Ændringsforslag nr. 14)

Betragtning nr. 18b (ny)

18b. forskningen i virkningerne af  
forsuringen på økosystemerne og  
på den menneskelige organisme  
må intensiveres; spørgsmålet om,  
hvilke partikler der i forhold til  
størrelse, masse eller antal i  
særlig grad er sundhedsskadelige,  
tillægges i den forbindelse central  
betydning; ligesom for klima- og  
havforskningen bør der for  
anvendt forskning formuleres nye  
målsætninger, som f.eks.  
forbedring af røggasafsvovling,  
udvikling af katalysatorer til skibe  
og udvikling af effektive systemer  
til rensning af udstødningsgasser  
fra motorkøretøjer (NO<sub>x</sub>-  
katalysatorer); Fællesskabet  
støtter denne forskning inden for  
rammerne af femte  
frammeprogram for forskning;

(Ændringsforslag nr. 15)

Betragtning nr. 20

20. medlemsstaterne bør indføre  
passende ordninger til overvågning  
af overholdelsen af dette direktivs  
bestemmelser, og de bør tilsende  
Kommissionen regelmæssige  
rapporter om svovlindholdet i  
flydende brændstoffer;

20. medlemsstaterne indfører  
passende ordninger til  
overvågning af overholdelsen af  
dette direktivs bestemmelser, og  
de tilsender Kommissionen  
rapporter om svovlindholdet i  
flydende brændstoffer;



## (Ændringsforslag nr. 16)

## Artikel 2, nr. 2a (nyt)

- 2a) Dieselolie til skibe: brændstof, der er bestemt til brug i skibe, og som enten modsvarer definitionen i nr. 2 eller hvis viskositet eller densitet ligger inden for de intervaller for viskositet og densitet, der er fastsat for marine destillater i tabel 1 i ISO 8217 (1996)

## (Ændringsforslag nr. 19)

## Artikel 3, stk. 2

2. En medlemsstat kan, forudsat at Fællesskabets luftkvalitetsnormer for svovldioxid som fastsat i Rådets direktiv 80/779/EØF og andre relevante fællesskabsbestemmelser overholdes, og forudsat at bidraget til den grænseoverskridende forurening er ubetydeligt, tillade, at fuelolier med et svovlindhold på mellem 1,0 og 2,5 vægtprocent anvendes i dele af eller hele dens område.
2. En medlemsstat kan, forudsat at Fællesskabets luftkvalitetsnormer for svovldioxid som fastsat i Rådets direktiv 80/779/EØF og andre relevante fællesskabsbestemmelser overholdes, og forudsat at bidraget til den grænseoverskridende forurening er ubetydeligt, tillade, at fuelolier med et svovlindhold på mellem 1,0 og 2,0 vægtprocent anvendes i dele af eller hele dens område fra den 1. januar 2000; dog skal den pågældende medlemsstat over for Kommissionen godtgøre, at en sådan undtagelse ikke vil være til hinder for overholdelsen af Fællesskabets lovgivning om luftkvalitet, herunder direktiv 96/62/EØF.

## (Ændringsforslag nr. 26)

## Artikel 6, stk. 1

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til ved stikprøver at kontrollere, at svovlindholdet i de anvendte
1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til ved stikprøver at kontrollere, at svovlindholdet i de anvendte

brændstoffer er i overensstemmelse med artikel 3 og 4. Kontrollen påbegyndes senest seks måneder efter den dato, hvor den pågældende grænseværdi for maksimalt svovlindhold i det pågældende brændstof træder i kraft. Kontrollen foretages med en sådan hyppighed og på en sådan måde, at de udtagne prøver er repræsentative for det undersøgte brændstof.

brændstoffer er i overensstemmelse med artikel 3 og 4. Kontrollen påbegyndes senest seks måneder efter den dato, hvor den pågældende grænseværdi for maksimalt svovlindhold i det pågældende brændstof træder i kraft. Kontrollen foretages med en sådan hyppighed og på en sådan måde, at de udtagne prøver er repræsentative for det undersøgte brændstof.

(Ændringsforslag nr. 27)

Artikel 6, stk. 2, nr. a

a) ISO-metode 8754 (1992) for fuelolie og dieselolie til skibe

a) ISO-metode 8754 (1992) og prEN ISO 14596 for fuelolie og dieselolie til skibe

(Ændringsforslag nr. 28)

Artikel 7, stk. 2

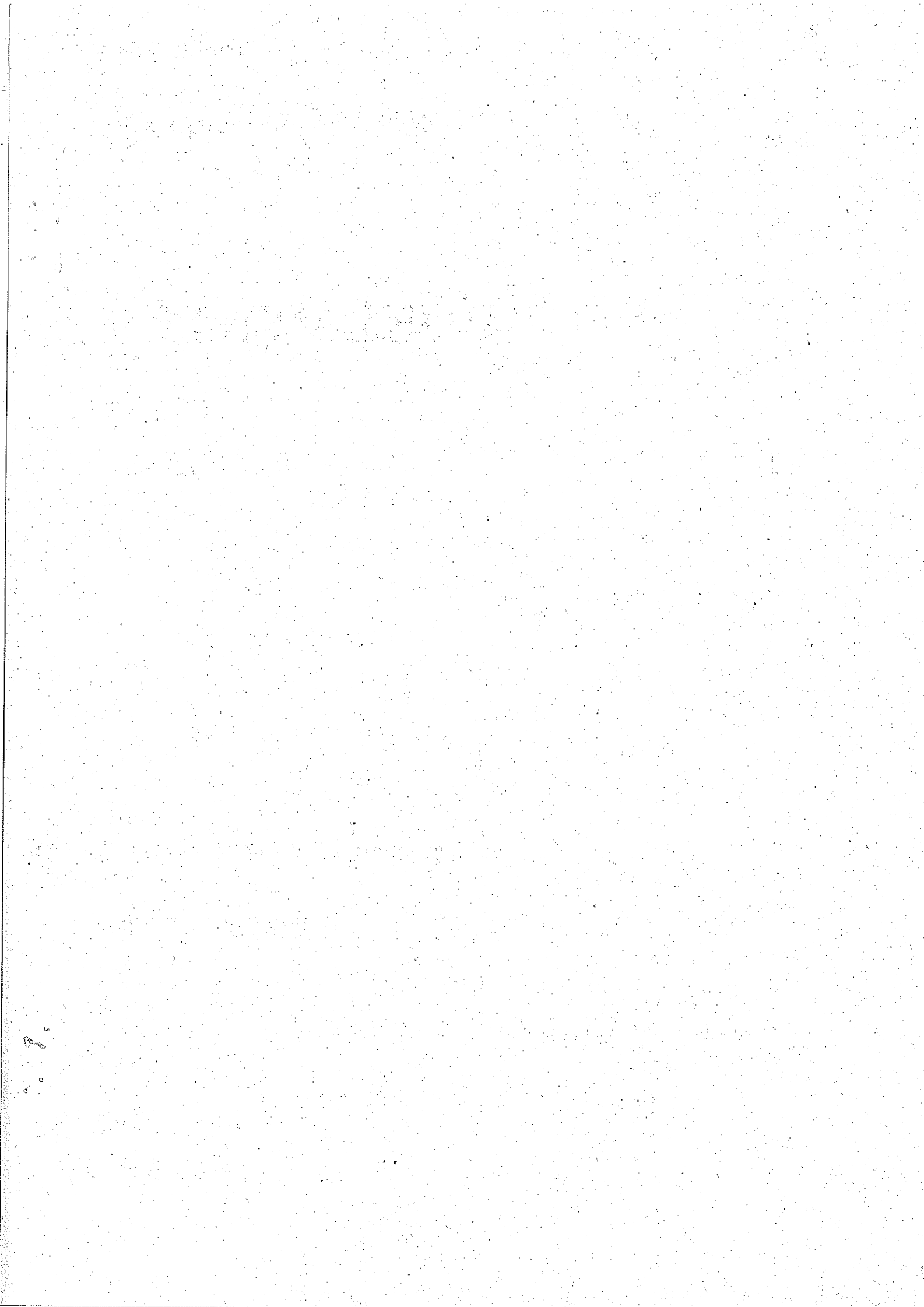
2. På grundlag af bl.a. de årlige rapporter, der fremsendes i henhold til stk. 1, og de iagttagne tendenser med hensyn til luftkvalitet og forsuring forelægger Kommissionen senest den 31. december 2003 en rapport for Rådet. Kommissionen kan vedlægge rapporten forslag til revision af dette direktiv, herunder navnlig grænseværdierne for de forskellige brændstofkategorier og undtagelserne i medfør af artikel 3, stk. 2 og 3, og artikel 4, stk. 2.

2. På grundlag af bl.a. de årlige rapporter, der fremsendes i henhold til stk. 1, og de iagttagne tendenser med hensyn til luftkvalitet og forsuring forelægger Kommissionen senest den 31. december 2003 en rapport for Rådet og Europa-Parlamentet. Kommissionen kan vedlægge rapporten forslag til revision af dette direktiv, herunder navnlig grænseværdierne for de forskellige brændstofkategorier og undtagelserne i medfør af artikel 3, stk. 2 og 3, og artikel 4, stk. 2.

(Ændringsforslag nr. 17 og 23)

Artikel 7, stk. 3 (nyt)

3. Kommissionen ser nærmere på, hvilke foranstaltninger der kan træffes til at nedbringe det bidrag, som brug af andet brændstof end det i artikel 2, nr. 2a, definerede til skibe yder til forsuren, og fremsætter om nødvendigt forslag herom inden udgangen af 2000.



KOM(98) 385 endelig udg.

# DOKUMENTER

DA

14 01 12 06

---

Katalognummer : CB-CO-98-396-DA-C

ISBN 92-78-37280-3

---

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer  
L-2985 Luxembourg