

Lovforslag nr. L 94. Fremsat den 27. november 2003 af miljøministeren (Hans Christian Schmidt)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om kemiske stoffer og produkter

(Udbud af bestemte brændstofkvaliteter)

§ 1

I lov om kemiske stoffer og produkter, jf. lov-bekendtgørelse nr. 21 af 16. januar 1996, som ændret bl.a. ved lov nr. 424 af 10. juni 1997 og senest ved lov nr. 441 af 10. juni 2003, foretages følgende ændringer:

1. I overskriften til *kapitel 6* indsættes efter »*Ke-miske produkters sammensætning*«: »og salg heraf«.

2. Efter § 32 b indsættes i *kapitel 6*:

»Salg af kemiske produkter

§ 32 c. Ministeren kan fastsætte regler om, at virksomheder, der forhandler brændstof til motorkøretøjer, i et nærmere bestemt omfang skal udbyde en bestemt brændstofkvalitet til salg.«

3. I § 59, *stk. 4*, indsættes efter »§ 32 a,«: »§ 32 c,«.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrund, hovedindhold og formål med lovforslaget

Hovedformålet med lovforslaget er at muliggøre implementering af dele af artikel 1, nr. 2 og 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/17/EF af 3. marts 2003 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie for så vidt angår ændringen ved tilføjelsen af artikel 3, stk. 2, litra d og artikel 4, stk. 1, litra d i direktiv 98/70/EF. Indledning og artikel 1, stk. 1-3 til direktiv 2003/17/EF er optrykt som bilag til lovforslaget. Direktivets implementeringsfrist er den 30. juni 2003.

Ovennævnte bestemmelser fastsætter en pligt for medlemsstaterne til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at svovlfri benzin og dieselolie (indeholdende et maksimalt svovlindhold på 0,001% (10 mg/kg)) markedsføres på medlemsstaternes område senest den 1. januar 2005. Medlemsstaterne skal påse, at adgangen til den svovlfri benzin og dieselolie er passende geografisk afbalanceret i perioden fra år 2005 til og med 2008.

Implementering af bestemmelserne muliggøres ved, at der i lov om kemiske stoffer og produkter skabes en hjemmel til udstedelse af en bekendtgørelse, som sikrer, at der, som angivet i direktivet, fra 1. januar 2005 markedsføres svovlfri benzin og diesel på det danske marked, og at markedsføringen sker på en passende geografisk afbalanceret måde.

Den øvrige del af direktivet er implementeret ved bekendtgørelse nr. 884 af 3. november 2003 om kvaliteten af benzin, dieselolie og gasolie til brug i motor-køretøjer m.v.. Bekendtgørelsen fastlægger i overensstemmelse med direktivet, at der fra den 1. januar 2009 - til fremdrift af motorkøretøjer - alene må markedsføres svovlfri diesel og benzin.

Baggrunden for direktivets krav om, at svovlfri benzin og diesel skal være tilgængelig allerede fra 1. januar 2005 er, at det er en forudsætning for på europæisk plan at starte markedsføring af biler med avanceret motorteknologi og lavt CO₂-udslip. Sådanne bi-

ler er forsynet med efterbehandlingsudstyr, som er yderst følsomt over for svovl.

Herudover vil den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse kunne anvendes ved lignende fremtidige miljømæssigt begrundede krav til udbud af bestemte brændstofkvaliteter.

2. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Det konkrete formål med lovforslaget er at sikre, at der på det danske marked allerede fra 1. januar 2005 vil være adgang til svovlfri brændstoffer. Visse nyere motortyper med lavt CO₂-udslip vil kun kunne markedsføres, hvis der er adgang til svovlfri brændstoffer. Som følge af implementeringen af direktivet forventes en marginal reduktion i udslippet af CO₂ afhængig af udbredelsen af biler med moderne teknologi. I de første år vil dette dog blive opvejet af øget forbrug på raffinaderierne til at producere de svovlfri brændstoffer. Såfremt de svovlfri brændstoffer i overgangsperioden anvendes i den eksisterende bilpark, vil der som sidegevinst opnås en reduktion i forureningen fra disse køretøjer på 5-10% i udslippet af sundhedsskadelige stoffer.

3. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke direkte økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet, da der er tale om bemyndigelseslovgivning. Den konkrete udmøntning af lovforslaget vil medføre, at oliebranchen i perioden 2005-2008 skal tilbyde salg af svovlfri brændstoffer fra et mindre antal tankstationer. Da tankstationer normalt kun kan markedsføre enten svovlfri eller svovlholdig benzin/diesel, og da kun et fåtal af køretøjer forventes at kræve svovlfri brændstof, og da dette produkt er dyrere end svovlholdig brændstof, må man forvente reduceret salg fra de udvalgte tankstationer. Fra 2009 må der alene markedsføres svovlfri brændstoffer. De svovlfri brændstoffer produceres allerede i dag på de danske raffinaderier. Den danske oliebranche har skønnet merudgifterne til produktion til 3 øre/l for benzin og 5 øre/l for diesel.

Den konkrete udmøntning af lovforslaget ventes ikke at få administrative eller økonomiske konsekvenser for ejere af køretøjer.

4. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for staten, amtskommuner og kommuner

Som nævnt under punkt 3 har lovforslaget ikke direkte økonomiske eller administrative konsekvenser, da der er tale om rammelovgivning. Den konkrete udmøntning af bemyndigelsen forventes ikke at medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

5. Lovforslagets administrative eller økonomiske konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke direkte konsekvenser for borgerne, da der er tale om rammelovgivning. Den konkrete udmøntning af bemyndigelsen ventes ikke at medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for borgerne, da de eksisterende biler ikke har behov for svovlfri brændstoffer. De svovlfri brændstoffer er især beregnet til fremtidige energieffektive biler med efterbehandlingsudstyr, der er følsomt over for svovl. For sådanne køretøjer vil der blive en ekstra udgift til det anvendte brændstof i størrelsesordenen 3-5 øre/l. Til gengæld vil brændstofforbruget være mindre

end i en konventionel bil. Brændstofbesparelsen er skønnet til 2-3%.

6. Forholdet til EU-retten

Forslaget har til formål at skabe hjemmel til at implementere dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/17/EF af 3. marts 2003 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie, (EF-Tidende 2003 nr. L 76, side 10). Herudover vil fremtidige krav til udbud af bestemte brændstofkvaliteter kunne implementeres ved anvendelse af bemyndigelsen.

7. Hørte myndigheder, organisationer og virksomheder

Lovforslaget har været udsendt i høring hos følgende myndigheder, organisationer og virksomheder:

Amtsrådsforeningen, Frederiksberg Kommune, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Københavns Miljøkontrol, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Haahr Benzin, Energi Olieprodukter, Benzinforhandlerne Fællesrepræsentation, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Transport og Logistik, Danske Bilimportører, Dansk Industri, HTS (Handel, Transport og Service), Advokatrådet, Danmarks Naturfredningsforening, Det Økologiske Råd, FDM, Forbrugerrådet, Greenpeace, NOAH

7. Sammenfattende skema

Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser, da der er tale om rammeforslag. Den konkrete udmøntning af lovforslaget vil medføre at oliebranchen fra 2005 skal tilbyde salg af svovlfri brændstoffer fra et mindre antal tankstationer, for hvilke man må forvente et reduceret salg. Den danske oliebranche har skønnet merudgifterne til produktion af svovlfri produkter til 3 øre/l for benzin og 5 øre/l for diesel.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget har ikke direkte administrative konsekvenser, da der er tale om rammeforslag. Den konkrete udmøntning af lovforslaget forventes ikke umiddelbart at ville medføre nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget har ikke direkte miljømæssige konsekvenser, da der er tale om rammeforslag. Den konkrete udmøntning af lovforslaget forventes at medføre en marginal reduktion i udslippet af CO ₂ fra motorkøretøjer afhængig af udbredelsen af biler med moderne teknologi. Såfremt de svovlfri brændstoffer finder anvendelse i den eksisterende bilpark vil man som sidegevinst opnå en reduktion i udslippet af sundhedsskadelige stoffer.	Ingen
Administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget har til formål at skabe hjemmel til at implementere dele af bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/17/EF af 3. marts 2003 om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie om kvaliteten af benzin og dieselolie.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

Overskriften foreslås ændret, så den er dækkende for ændringen i nr. 2.

Til nr. 2

Med reglen i § 32 c foreslås det, at bemyndige miljøministeren til at fastsætte nærmere regler om salg af svovlfri benzin og diesel med henblik på at sikre implementering af direktiv 2003/17/EF. Bemyndigelsen vil alene blive udnyttet, såfremt det ikke er muligt på anden vis at sikre en markedsføring fra 1. januar 2005 af svovlfri benzin og diesel, f.eks. via en afgiftsdifferentiering eller aftaler med branchen.

En udmøntning af hjemlen vil ske efter drøftelser med de nærmest interesserede landsomfattende erhvervs- og forbrugerorganisationer samt Konkurrencestyrelsen i overensstemmelse med lovens § 9.

Direktivets krav om, at adgangen til det svovlfri brændstof skal være passende geografisk afbalanceret, kan opfyldes ved en rimelig tilgængelighed på et udvalg af landets tankstationer. Et krav om salg kunne tænkes pålagt samtlige benzinselskaber på det danske marked, således at hvert selskab skal sikre, at en vis procentdel af selskabets tankstationer markedsfører de svovlfrie produkter.

Endvidere kan bemyndigelsen udnyttes ved lignende fremtidige krav til udbud af bestemte brændstofkvaliteter.

Til nr. 3

Med ændringen sikres det, at der kan fastsættes regler om straf for overtrædelse af regler udstedt i medfør af den foreslåede § 32 c.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

Kapitel 6

Begrænsning af forekomst og anvendelse af kemiske stoffer. Kemiske produkters sammensætning

§ 59.

Stk. 4. I regler og forskrifter, der udstedes i medfør af § 4 a, § 7 a, § 10, stk. 4, § 12, stk. 1, 2 og 5, § 13, stk. 2, § 15, § 15 c, § 22, stk. 2-4, § 22 a, § 22 b, § 23, § 24, stk. 4, § 26, § 27, § 30, § 30 a, § 30 b, § 30 c, § 31, § 32, § 32 a, § 33, stk. 3, § 33, stk. 8, § 35, stk. 6, § 36, stk. 2, § 37, § 37 a, § 38, stk. 3, § 38 a, § 38 b, § 38 c, § 39, § 41, § 42 og § 43 og § 47 a, stk. 2 kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i 2 år under omstændigheder som beskrevet i stk. 2.

§ 1

I lov om kemiske stoffer og produkter, jf. lov-bekendtgørelse nr. 21 af 16. januar 1996, som ændret bl.a. ved lov nr. 424 af 10. juni 1997 og senest ændret ved lov nr. 441 af 10. juni 2003, foretages følgende ændringer:

1. I overskriften til *kapitel 6* indsættes efter »*Kemiske produkters sammensætning*«: »og salg heraf.«

2. Efter § 32 b indsættes i *kapitel 6*:

»Salg af kemiske produkter

§ 32 c. Ministeren kan fastsætte regler om, at virksomheder, der forhandler brændstof til motorkøretøjer, i et nærmere bestemt omfang skal udbyde en bestemt brændstofkvalitet til salg.«

3. I § 59, *stk. 4* indsættes efter § 32 a,: »§ 32 c,«

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

**Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/17/EF
af 3. marts 2003
om ændring af direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie
(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen(1),

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg(2),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251(3), på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 20. januar 2003, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF(4) fastsætter miljøspecifikationer for brændstoffer.

(2) I traktatens artikel 95 er det fastsat, at forslag fra Kommissionen inden for bl.a. sundhed og miljøbeskyttelse, der vedrører det indre markeds oprettelse og funktion, skal bygge på et højt miljøbeskyttelsesniveau, og at Europa-Parlamentet og Rådet også bestræber sig på at nå dette mål.

(3) Der skal foretages en revision af direktiv 98/70/EF for at opfylde kravene i Fællesskabets luftkvalitetsstandarder og dermed forbundne målsætninger og for at supplere de obligatoriske specifikationer, der allerede er fastsat i direktivets bilag III og IV.

(4) En reduktion af svovlindholdet i benzin og dieselolie kan bidrage til at nå disse mål.

(5) Det er klart dokumenteret, at svovl i benzin og dieselolie svækker effektiviteten af katalysatorteknologien til efterbehandling af udstødningsgassen fra vejgående motorkøretøjer og i stigende grad fra mobile ikke-vejgående maskiner.

(6) For vejgående motorkøretøjer anvendes i stadig højere grad katalysatorer som middel til at opfylde emissionsgrænserne i Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer(5) og Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof(6). En reduktion af svovlindholdet i benzin og dieselolie kan derfor forventes at få større virkninger på udstødningsgassen end ændringer af de andre brændstofparametre.

(7) Indførelsen af brændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg vil gøre det muligt at opnå de forbedringer af brændstoffektiviteten, som de nye teknologier for motorkøretøjer giver mulighed for, og bør undersøges i forbindelse med mobile ikke-vejgående maskiner og føre til en væsentlig mindskelse af emissionen af konventionelle luftforurenende stoffer fra bestående køretøjer. Fordelene vil opveje den øgede emission af CO₂, som fremstilling af benzin og diesel med lavere svovlindhold medfører.

(8) Der bør derfor træffes foranstaltninger til, at der indføres og sikres adgang til brændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg. Fiskale foranstaltninger har vist sig at være et effektivt middel til at fremme en hurtig indførelse af brændstoffer af bedre kvalitet i overensstemmelse med de enkelte medlemsstats behov og prioriteringer og forkorte overgangsperioden med to forskellige kvaliteter på markedet. Brugen af fiskale foranstaltninger på det relevante nationale plan eller fællesskabsplan bør fremmes og tilskyndes.

Bilag til f. t. l. vedr. kemiske stoffer og produkter

(9) Som følge af den brede adgang til brændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg vil bilfabrikanterne have mulighed for at gøre væsentlige yderligere fremskridt hen imod en forbedring af nye køretøjers brændstoffeffektivitet. Når de nuværende miljøtilsagn tages op til revision sammen med bilfabrikanterne i 2003, vil det potentielle bidrag fra brændstoffer med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg til opnåelsen af Fællesskabets mål på 120 g/km for de gennemsnitlige CO₂-emissioner for nye biler blive evalueret.

(10) Der skal fra 1. januar 2005 være adgang til tilstrækkelige mængder benzin og dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg baseret på en passende geografisk afbalanceret fordeling, så der sikres fri bevægelighed for nye biler, der kræver disse brændstoffer. Samtidig skal det sikres, at reduktionen af CO₂-emissionerne fra nye biler mere end opvejer de yderligere emissioner, som fremstillingen af disse brændstoffer medfører.

(11) Fristen for fuldstændig indtrængning på markedet for benzin og dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg bør fastsættes til 1. januar 2009, så brændstoffindustrien får tilstrækkelig tid til at foretage de nødvendige investeringer til tilpasning af sine produktionsplaner. Med den fuldstændige indførelse af benzin og dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg fra 1. januar 2009 vil emissionen af konventionelle forureningsstoffer fra de bestående biler endvidere mindskes, hvilket vil føre til forbedring af luftkvaliteten, samtidig med at det sikres, at der ikke sker en samlet stigning af drivhusgasemissionerne. I den forbindelse vil det, for så vidt angår dieselolie, være nødvendigt at bekræfte denne dato senest den 31. december 2005.

(12) For at beskytte menneskers sundhed og/eller miljøet i bestemte byområder eller i bestemte økologisk eller miljømæssigt følsomme områder med særlige forureningsproblemer bør medlemsstaterne efter en procedure, der fastsættes i dette direktiv, kunne kræve, at brændstoffer kun må markedsføres, hvis de, for så vidt angår problematiske forurenende stoffer, opfylder strengere miljøspecifikationer end dem, der er fastsat i dette direktiv. Denne procedure er en undtagelse fra den informationsprocedure, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationsfundets tjenester(7).

(13) Emissionerne fra motorer i mobile ikke-vejgående maskiner og landbrugs- og skovbrugstraktorer skal opfylde grænseværdierne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/68/EF af 16. december 1997 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner(8) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/25/EF af 22. maj 2000 om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til fremdrift af landbrugs- og skovbrugstraktorer(9). Opfyldelsen af disse emissionsgrænseværdier vil i stigende grad afhænge af kvaliteten af de gasolier, der anvendes til disse motorer, hvorfor det er vigtigt, at der indføres en definition på disse brændstoffer i direktiv 98/70/EF.

(14) Der bør indføres et ensartet system for overvågning af brændstofkvaliteten eller nationale systemer, der sikrer lige så pålidelige resultater, og systemer for indberetning, således at overholdelsen af de foreskrevne miljøspecifikationer for brændstofkvaliteten kan vurderes.

(15) Der bør fastlægges en procedure for ajourføring af de målemetoder, der anvendes til at sikre, at de foreskrevne brændstofkvalitets-specifikationer overholdes.

(16) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 98/70/EF bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen(10).

(17) Bestemmelserne i direktiv 98/70/EF bør tages op til revision under hensyn til Fællesskabets nye lovgivning om luftkvalitet og de dermed forbundne miljømålsætninger, såsom behovet for at fremme alternative brændstoffer, herunder biobrændstoffer, og til udviklingen af nye forureningsbekæmpelsesteknologier og effekten af metalliske tilsætningsstoffer og andre relevante spørgsmål vedrørende deres effektivitet, og med henblik på i givet fald at bekræfte datoen

for fuldstændig indførelse af dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg, så det sikres, at der ikke sker en samlet stigning af emissionen af drivhusgasser.

(18) Der bør foretages en omfattende undersøgelse af alle alternative brændstoffer, herunder biobrændstoffer, og behovet for en specifik lovgivning herom bør drøftes.

(19) Medlemsstaterne bør indføre bestemmelser om sanktioner og bøder for overtrædelser af direktiv 98/70/EF og sikre, at de gennemføres.

(20) Direktiv 98/70/EF bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 98/70/EF ændres således:

1) Artikel 2 affattes således:

»Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) »benzin«: ethvert flygtigt mineralolieprodukt, som henhører under KN-kode 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 og 2710 11 59 (11), og som er bestemt til brug som brændstof i forbrændingsmotorer med styret tænding til fremdrift af motorkøretøjer

2) »dieselolie«: gasolie, som henhører under KN-kode 2710 19 41 (12), og som anvendes til fremdrift af motorkøretøjer som omhandlet i direktiv 70/220/EØF og 88/77/EØF

3) »gasolier, som er bestemt til brug i mobile ikke-vejgående maskiner og i landbrugs- og skovbrugstraktorer«: ethvert mineraloliebaseret flydende brændstof, som henhører under KN-kode 2710 19 41 og 2710 19 45 (13), og som er bestemt til brug i de i direktiv 97/68/EF(14) og 2000/25/EF(15) omhandlede motorer

4) »regioner i Fællesskabets yderste periferi«: for Frankrig de franske oversøiske departementer, for Portugal Azorerne og Madeira samt for Spanien De Kanariske Øer.

For medlemsstater med arktiske eller strenge klimaforhold kan det maksimale destillationspunkt på 65 % ved 250 °C for dieselolie og gas-

olier erstattes med et maksimalt destillationspunkt på 10 % (vol/vol) ved 180 °C.«

2) I artikel 3, stk. 2, tilføjes følgende litraer:

»d) Uden at det berører litra c), træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at blyfri benzin med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg markedsføres på deres område efterhånden, dog senest den 1. januar 2005. Medlemsstaterne påser, at adgangen til denne blyfrie benzin er passende geografisk afbalanceret, og at den i alle henseender er i overensstemmelse med specifikationerne i bilag III.

Medlemsstaterne kan dog for regionerne i Fællesskabets yderste periferi udarbejde specifikke bestemmelser om indførelsen af benzin med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg. Medlemsstater, der anvender denne bestemmelse, underretter Kommissionen herom. Kommissionen udvikler retningslinjer med henblik på at anbefale, hvad der i dette litra skal forstås ved »passende geografisk afbalanceret adgang«.

e) Medlemsstaterne påser, at blyfri benzin senest den 1. januar 2009 kun kan markedsføres på deres område, såfremt den er i overensstemmelse med miljøspecifikationerne i bilag III, med undtagelse af svovlindholdet, som maksimalt må være 10 mg/kg.«

3) I artikel 4

a) tilføjes følgende litraer i stk. 1:

»d) Uden at dette berører litra c), træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg markedsføres på deres område efterhånden, dog senest den 1. januar 2005. Medlemsstaterne påser, at adgangen til denne dieselolie er passende geografisk afbalanceret, og at den i alle andre henseender er i overensstemmelse med specifikationerne fastlagt i bilag IV.

Medlemsstaterne kan dog for regionerne i Fællesskabets yderste periferi udarbejde specifikke bestemmelser om indførelsen af dieselolie med et maksimalt svovlindhold på 10 mg/kg. Medlemsstater, der anvender denne bestemmelse, underretter Kommissionen herom.

e) Medlemsstaterne påser, med forbehold af bestemmelserne i artikel 9, stk. 1, litra a),

at dieselolie senest den 1. januar 2009 kun kan markedsføres på deres område, såfremt den er i overensstemmelse med miljøspecifikationerne i bilag IV, med undtagelse af svovlindholdet, som maksimalt må være 10 mg/kg.«

b) tilføjes følgende stykke:

»5. Medlemsstaterne påser, at gasolier, der er bestemt til brug i mobile ikke-vejgående maski-

ner og landbrugs- og skovbrugstraktorer, og som markedsføres på deres område, indeholder under 2000 mg/kg svovl. Senest den 1. januar 2008 må svovlindholdet i gasolier bestemt til brug i mobile ikke-vejgående maskiner og landbrugs- og skovbrugstraktorer maksimalt være 1000 mg/kg. Medlemsstaterne kan imidlertid kræve en lavere grænse eller det samme svovlindhold som det, der i dette direktiv er fastsat for dieselolie.«

Til lovforslag nr. L 94. Skriftlig fremsættelse (27. november 2003)

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om kemiske stoffer og produkter (Udbud af bestemte brændstofkvaliteter)

(Lovforslag nr. L 94).

Hovedformålet med lovforslaget er at fremskaffe en hjemmel til at implementere dele af EU-direktiv 2003/17 af 3. marts 2003. Ifølge direktivet må der kun sælges svovlfri brændstoffer fra 2009, men det fremgår også af direktivet, at medlemslandene skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at markedsføring af svovlfri benzin og diesel finder sted allerede fra 1. januar 2005.

Der findes i dag ikke hjemme i loven om kemiske stoffer og produkter til at kræve markedsføring af bestemte brændstofkvaliteter. Den foreslåede lovændring tager sigte på at tilvejebringe en sådan hjemmel.

Når der ses bort fra kravet om at sikre tilgængelighed til svovlfri brændstoffer fra 1. januar 2005 er EU-direktivet implementeret ved bekendtgørelse nr. 884 af 3. november 2003 om kvaliteten af benzin, dieselolie og gasolie til brug i motorkøretøjer. Med den foreslåede lovændring vil det blive muligt at supplere bekendtgørelsen med bestemmelser vedrørende markedsføring af svovlfri brændstoffer fra 2005.

Forinden de endelige bestemmelser udformes, vil det blive overvejet, om målet kan nås gennem alternative procedurer, enten i form af indførelse af en afgiftsdifferentiering mellem svovlholdige og svovlfri brændstoffer eller i form af en frivillig aftale med oliebranchen. Kun såfremt disse alternativer ikke viser sig mulige, vil den foreslåede hjemmel blive anvendt til at gennemføre detaljerede regler for markedsføring af svovlfri brændstoffer. Det vil i givet fald ske efter høring af berørte parter samt efter inddragelse af Konkurrencestyrelsen.