

# EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

*Zittingsdocument*

**A6-0496/2007**

6.12.2007

**\*\*\*I**

## **VERSLAG**

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de uitstoot van broeikasgassen door het gebruik van brandstoffen voor het wegvervoer te monitoren en te verminderen, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad met betrekking tot de specificatie van door binnenschepen gebruikte brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 93/12/EG  
(COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Dorette Corbey

### ***Verklaring van de gebruikte tekens***

- \* Raadplegingsprocedure  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt*  
*Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt*
- \*\*\* Instemming  
*Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen*
- \*\*\*I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*\*II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt*  
*Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt*
- \*\*\*III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst*

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

### ***Amendementen op wetsteksten***

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in ***vet cursief*** aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

## INHOUD

	<b>Blz.</b>
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT .....	5
TOELICHTING.....	34
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE .....	39
ADVIES VAN DE COMMISSIE LANDBOUW EN PLATTELANDSONTWIKKELING .....	52
PROCEDURE .....	67



## ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de uitstoot van broeikasgassen door het gebruik van brandstoffen voor het wegvervoer te monitoren en te verminderen, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad met betrekking tot de specificatie van door binnenschepen gebruikte brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 93/12/EG (COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2007)0018)<sup>1</sup>,
  - gelet op artikel 251, lid 2, artikel 95 en artikel en 175, lid 1 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0061/2007),
  - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie landbouw en plattelandontwikkeling (A6-0496/2007),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
  2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
  3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

### Amendement 1 OVERWEGING 2

(2) In de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement 'Thematische strategie inzake luchtverontreiniging'<sup>1</sup> zijn doelstellingen vastgelegd voor de vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen van nu tot 2020. Deze doelstellingen zijn vastgesteld na een uitgebreide kosten-batenanalyse. Tot de doelstellingen behoorden met name een vermindering van

(2) In de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement 'Thematische strategie inzake luchtverontreiniging'<sup>1</sup> zijn doelstellingen vastgelegd voor de vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen van nu tot 2020. Deze doelstellingen zijn vastgesteld na een uitgebreide kosten-batenanalyse. Tot de doelstellingen behoorden met name een vermindering van

<sup>1</sup> Nog niet in het PB gepubliceerd.

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

de uitstoot van SO<sub>2</sub> met 82%, NO<sub>x</sub> met 60%, vluchtige organische stoffen (VOS) met 51% en primaire PM<sub>2,5</sub> met 59%, telkens ten opzichte van de uitstoot in 2000. ***In zijn resolutie van 26 september 2006 over de thematische strategie inzake luchtverontreiniging<sup>2</sup> drong het Europees Parlement evenwel aan op ambitieuzere reductiestreefdoelen, namelijk 65% voor NO<sub>x</sub>-emissies, 55% voor VOS-emissies en 61% voor primaire PM<sub>2.5</sub>. Deze ambitie moet zijn weerslag krijgen in deze richtlijn.*** De gevolgen van de wijziging van Richtlijn 98/70/EG voor de VOS-emissies van tankstations moeten ***tevens*** in toekomstige wetgeving worden behandeld. ***De Commissie moet een voortgangsverslag indienen alvorens een voorstel voor deze toekomstige wetgeving in te dienen.***

---

<sup>2</sup> PB C 306 E van 15.12.2006, blz. 176.

#### Motivering

*Het Europees Parlement heeft opgeroepen tot een ambitieuzer beleid om luchtvervuiling tegen te gaan. Alle wetgeving met betrekking tot luchtvervuiling moet in lijn zijn met deze ambitie.*

*Gezien het belang van het terugdringen van broeikasgasemissies en de gevolgen ervan voor brandstof- en autoproducenten zou elke wijziging van de wetgeving gebaseerd moeten zijn op een voortgangsverslag waarin de economische, ecologische en sociale weerslag van elk voorstel wordt uiteengezet.*

#### Amendement 2 OVERWEGING 3

(3) In het raam van het Kyoto-protocol heeft de Gemeenschap zich verbonden tot streefcijfers inzake de emissie van broeikasgassen voor de periode 2008-2012. Het binnenlands vervoer is momenteel verantwoordelijk voor bijna 20% van deze emissies. De Gemeenschap ***beraad*** zich ***over het niveau van broeikasgasemissiereductie dat moet worden nagestreefd bovenop haar Kyoto-verbinten****is*. Alle sectoren zullen een bijdrage moeten leveren om ***de toekomstige*** doelstellingen te verwezenlijken.

(3) In het raam van het Kyoto-protocol heeft de Gemeenschap zich verbonden tot streefcijfers inzake de emissie van broeikasgassen voor de periode 2008-2012. Het binnenlands vervoer is momenteel verantwoordelijk voor bijna 20% van deze emissies. De Gemeenschap ***heeft zich ook verplicht tot een vermindering van de broeikasgasemissies met 30% tegen 2020 in het kader van een mondiaal akkoord en tot een unilaterale vermindering met 20%***. Alle sectoren zullen een bijdrage moeten leveren om ***deze*** doelstellingen te verwezenlijken.

## Motivering

*De post-2012 doelstelling van 30 dan wel 20% zoals voorgesteld door de Commissie wordt gesteund door zowel de Raad als het Parlement. Alle wetgeving met betrekking tot de reductie van broeikasgassen dient in lijn te zijn met deze ambitie.*

### Amendement 3 OVERWEGING 6

(6) Richtlijn 2003/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 mei 2003 ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen in het vervoer heeft tot doel het gebruik van **biobrandstoffen** binnen de Gemeenschap te bevorderen. De communautaire strategie inzake biobrandstoffen is verder uitgewerkt in een in 2006 gepubliceerde mededeling van de Commissie 'Een EU-strategie voor biobrandstoffen'. Terwijl uit de mededeling duidelijk de bereidheid blijkt om **biobrandstoffen en de biobrandstoftechnologie** verder te ontwikkelen, wordt ook beklemtoond dat deze toename van het gebruik van **biobrandstoffen** niet mag leiden tot een toename van de milieuschade en wordt de noodzaak onderstreept van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. In de mededeling wordt ook benadrukt dat de ontwikkeling van de biobrandstoftechnologie verder moet worden bevorderd.

(6) Richtlijn 2003/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 mei 2003 ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen in het vervoer heeft tot doel het gebruik van **hernieuwbare brandstoffen** binnen de Gemeenschap te bevorderen. De communautaire strategie inzake biobrandstoffen is verder uitgewerkt in een in 2006 gepubliceerde mededeling van de Commissie 'Een EU-strategie voor biobrandstoffen'. Terwijl uit de mededeling duidelijk de bereidheid blijkt om de **technologie voor niet-fossiele brandstoffen** verder te ontwikkelen, wordt ook beklemtoond dat deze toename van het gebruik van **biomassa voor brandstoffen** niet mag leiden tot een toename van de milieuschade en wordt de noodzaak onderstreept van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. **Om te garanderen dat het voort aanmoedigen van de ontwikkeling van niet-fossiele brandstoffen in deze richtlijn geen negatieve gevolgen heeft voor het milieu, wordt in deze richtlijn een minimumkader voor biodiversiteits- en sociale duurzaamheidscriteria vastgesteld. De gedetailleerde criteria zullen worden goedgekeurd volgens de regelgevingsprocedure met toetsing waarin deze richtlijn voorziet en er zal prioriteit bij worden gegeven aan het milieu.** In de mededeling wordt ook benadrukt dat de ontwikkeling van de biobrandstoftechnologie verder moet worden bevorderd. **De duurzaamheidscriteria die met deze richtlijn worden ingevoerd, zijn een minimumpakket dat in het kader van de herziening van Richtlijn 2003/30/EG kan**

*worden uitgebreid.*

Amendement 4  
OVERWEGING 6 BIS (nieuw)

***(6bis) Biobrandstoffen, die een van de middelen vormen om de door de Europese Unie vastgelegde doelstellingen op het vlak van de vermindering van broeikasgasemissies, meer in het bijzonder in de vervoerssector, te verwezenlijken, moeten een vermindering van broeikasgassen van op zijn minst 50% vertonen in vergelijking met fossiele brandstoffen, als compensatie van de negatieve effecten van het telen van brandstofgewassen, zoals negatieve milieueffecten (gebruik van meststoffen, pesticiden), meer concurrentie met betrekking tot bodemgebruik, water en voedsel, en meer druk op natuurlijke bossen en plaatselijke gemeenschappen. Het zou passend zijn in onderzoeksactiviteiten in verband met de tweede generatie biobrandstoffen te investeren, aangezien concurrentie tussen het bodemgebruik voor voedingsgewassen enerzijds en dat voor biobrandstofgewassen anderzijds moet worden voorkomen.***

*Motivering*

*In order to produce biomass, biofuels need inputs like fertile land, water and fertilizer as well as pesticides to combat diseases and processing the harvested crops. Research shows that several biofuels like ethanol from corn or biodiesel from soybeans have an even worse environmental performance than fossil fuels. Biofuels in some cases create social stress as big companies move in and occupy land where people used to live for centuries. Intensive crop growing for commodities used as a source for biofuels are a threat to natural (rain)forests. Therefore, biofuels with a low greenhouse gas reduction do not balance sufficiently the many potential negative effects of fuel crop growing.*

*Biobrandstoffen zijn belangrijk voor het aan banden leggen van de klimaatverandering, maar biobrandstofgewassen mogen niet in de plaats komen van voedingsgewassen of leiden tot een buitensporige stijging van de prijzen van voedingsgewassen.*

Amendement 5  
OVERWEGING 6 TER (nieuw)

***(6ter) De Commissie moet ervoor zorgen dat de overheidssubsidies voor niet-fossiele***



*brandstoffen beperkt zijn tot brandstoffen die voldoen aan de duurzaamheidscriteria in bijlage VI bis van Richtlijn 98/70/EG en een prestatie op het gebied van de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen hebben die 20% beter is dan de basiscriteria. Uiterlijk in 2015 moeten niet-fossiele brandstoffen waarvoor overheidssubsidies worden uitgekeerd, een prestatie op het gebied van de vermindering van broeikasgassen leveren die 80% beter is dan de geldende basiscriteria.*

#### *Motivering*

*Als er al overheidssubsidies moeten worden toegestaan, moeten die beperkt zijn tot de best presterende brandstoffen.*

#### Amendement 6 OVERWEGING 7

**(7) Overeenkomstig Richtlijn 98/70/EG kan worden afgeweken van de maximale benzinedampspanning in de zomer wanneer er arctische omstandigheden of strenge winters heersen. Aangezien de toepassing van deze afwijkingsbepaling aanleiding heeft gegeven tot rechtsonzekerheid, moeten de voorwaarden ervoor worden verduidelijkt.      *Schrappen.***

#### *Motivering*

*De door de Commissie voorgestelde verduidelijking zou leiden tot een soepelere toepassing van de bestaande afwijkingsmogelijkheid, met als gevolg het risico van meer luchtvervuiling en lagere luchtkwaliteit. De verduidelijking die de Commissie voorstelt, omvat geen motivering voor deze versoepeling van de toepassing van de afwijkingsmogelijkheid.*

#### Amendement 7 OVERWEGING 9

(9) De verbranding van brandstoffen voor het wegvervoer is verantwoordelijk voor ongeveer 20% van de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap. Eén van de methoden om deze broeikasgasemissies terug te dringen, is bedoelde emissies te verminderen gedurende de gehele levenscyclus van deze brandstoffen. Dit kan op diverse manieren gebeuren. Gezien het streven van de Gemeenschap naar een

(9) De verbranding van brandstoffen voor het wegvervoer is verantwoordelijk voor ongeveer 20% van de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap. Eén van de methoden om deze broeikasgasemissies terug te dringen, is bedoelde emissies te verminderen gedurende de gehele levenscyclus van deze brandstoffen. Dit kan op diverse manieren gebeuren. Gezien het streven van de Gemeenschap naar een

verdere verlaging van de uitstoot van broeikasgassen en het grote aandeel van de emissies van het wegvervoer is het passend te werken aan een mechanisme waarbij van brandstofleveranciers wordt geëist dat zij rapporteren over de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van de door hen geleverde brandstoffen en dat zij deze emissies vanaf **2010** jaarlijks met een vastgestelde hoeveelheid verminderen. Aangezien een van de gevolgen van deze richtlijn een toename is van de mogelijkheid biobrandstoffen te gebruiken, zal het broeikasgasrapportage- en -reductiemechanisme worden uitgewerkt in coördinatie met de bepalingen van Richtlijn 2003/30/EG.

verdere verlaging van de uitstoot van broeikasgassen en het grote aandeel van de emissies van het wegvervoer is het passend te werken aan een mechanisme waarbij van brandstofleveranciers wordt geëist dat zij rapporteren over de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van de door hen geleverde brandstoffen en dat zij deze emissies vanaf **2011** jaarlijks met een vastgestelde hoeveelheid verminderen. Aangezien een van de gevolgen van deze richtlijn een toename is van de mogelijkheid biobrandstoffen te gebruiken, zal het broeikasgasrapportage- en -reductiemechanisme worden uitgewerkt in coördinatie met de bepalingen van Richtlijn 2003/30/EG.

#### *Motivering*

*Eerst moet een geharmoniseerde en concrete methodologie worden ontwikkeld om de emissies effectief te berekenen. Het vastleggen van een doelstelling van een vermindering met 10% van de broeikasgasemissies is in dit stadium prematuur, omdat het directe gevolgen heeft voor het volume en de duurzaamheid van de biobrandstoffen die in de EU beschikbaar zullen zijn en bevorderd zullen worden - kwesties die nog in komende wetgeving moet worden opgelost.*

#### Amendement 8 OVERWEGING 11

(11) De Commissie streeft ernaar het aandeel van biobrandstoffen in het totale volume brandstoffen voor het wegvervoer tegen 2020 op te trekken tot ten minste 10%. De gestage technische vooruitgang op het gebied van de auto- en brandstoftechnologieën, gepaard aan het permanente streven om een zo hoog mogelijk niveau van bescherming van milieu en volksgezondheid te waarborgen, maken een geregelde herziening van de brandstofsificaties noodzakelijk op basis van verdere studies over en analyse van de effecten van additieven en biobrandstofcomponenten op verontreinigende emissies. Over de mogelijkheden om transportbrandstoffen meer koolstofvrij te maken, moet daarom op gezette tijden worden gerapporteerd.

(11) De Commissie streeft ernaar het aandeel van biobrandstoffen in het totale volume brandstoffen voor het wegvervoer tegen 2020 op te trekken tot ten minste 10%. ***Aangezien in Richtlijn 98/70/EG een vermindering van de broeikasgassen uit autobrandstoffen met 10% in 2020 wordt opgenomen, moet de doelstelling van een minimumaandeel van biobrandstoffen van 10% in 2020 worden geschrapt.*** De gestage technische vooruitgang op het gebied van de auto- en brandstoftechnologieën, gepaard aan het permanente streven om een zo hoog mogelijk niveau van bescherming van milieu en volksgezondheid te waarborgen, maken een geregelde herziening van de brandstofsificaties noodzakelijk op basis van verdere studies over en analyse van de effecten van additieven en ***duurzame*** biobrandstofcomponenten op verontreinigende emissies. Over de mogelijkheden om transportbrandstoffen

meer koolstofvrij te maken, moet daarom op gezette tijden worden gerapporteerd.

#### *Motivering*

*De Commissie stelt als doelstelling voor dat de broeikasgassen door brandstoffen tegen 2020 met 10% verminderen. Het biedt geen toegevoegde waarde hier de doelstelling aan toe te voegen van 10% biobrandstoffen in 2020. De doelstelling van 10% voor broeikasgassen garandeert alleen een vermindering van de broeikasgasemissies en het maakt helemaal geen verschil of 5%, 10% of 15% biobrandstoffen worden gebruikt of helemaal geen biobrandstoffen. De doelstelling van 10% biobrandstoffen draagt niet bij tot de strijd tegen de klimaatverandering en kan in geval van slechte productieomstandigheden (ontbossing, gebruik van veengronden, overvloedig watergebruik), zelfs schadelijk zijn voor de maatschappij.*

#### Amendement 9 OVERWEGING 11 BIS (nieuw)

***(11bis) De Commissie zou een wetgevingsvoorstel moeten opstellen waarmee wordt gewaarborgd dat de voedselzekerheid niet in gevaar wordt gebracht door de productie van brandstoffen uit plantaardige grondstoffen.***

#### *Motivering*

*Het gemeenschappelijk landbouwbeleid heeft in de eerste plaats tot doel de voedselvoorziening van de bevolking veilig te stellen. De grondstoffen voor plantaardige brandstoffen groeien op dezelfde arealen als voedingsgewassen. Derhalve moet dankzij wetgeving worden voorkomen dat het gebruik van plantaardige brandstoffen de voedselzekerheid, ook in de ontwikkelingslanden, in gevaar brengt.*

#### Amendement 10 OVERWEGING 15

***(15) Het bijmengen van ethanol in benzine veroorzaakt een niet-lineaire verandering van de dampspanning van het resulterende brandstofmengsel. Om te waarborgen dat de dampspanning van de benzine die resulteert uit het vermengen van twee wettelijk toegelaten benzine-ethanolmengsels beneden de wettelijke dampspanningsgrenswaarde blijft, is het noodzakelijk de toegestane afwijking voor de dampspanning van dergelijke mengsels zó vast te stellen dat die overeenstemt met de feitelijke toename van de dampspanning ten gevolge van de toevoeging van een bepaald percentage ethanol aan benzine.***

***Schrappen.***

### Motivering

*In zijn resolutie van 26 september 2006 over de thematische strategie inzake luchtverontreiniging verzocht het Europees Parlement de Commissie de ozonvormende VOS (vluchtige organische stoffen) tussen 2010 en 2020 met 55% te verminderen. Een toename van de VOS-uitstoot, die het resultaat zou zijn, als een afwijking voor ethanol wordt toegestaan, strookt niet met het standpunt van het Europees Parlement en is niet verantwoord. Er bestaan andere manieren om biobrandstoffen met conventionele brandstoffen te mengen die niet tot een verhoging van de dampspanning leiden. Daarom is een afwijking voor ethanol niet verantwoord en moet deze worden geschrapt.*

### Amendement 11 OVERWEGING 16

**(16) Teneinde het gebruik van brandstoffen met lage koolstofinhoud te bevorderen met inachtneming van de doelstellingen inzake luchtverontreiniging, moeten olieraffinaderijen idealiter de vereiste hoeveelheden benzine met lage dampspanning beschikbaar stellen. Aangezien dit momenteel niet het geval is, wordt de dampspanningsgrenswaarde voor benzine-ethanolmengsels opgetrokken teneinde de ontwikkeling van de markt voor biobrandstoffen mogelijk te maken.** **Schrappen**

### Motivering

*De door de Europese Commissie voorgestelde verhoging van de maximale dampspanning kan niet worden gerechtvaardigd met ecologische en met de gezondheid verband houdende redenen.*

### Amendement 12 OVERWEGING 16 BIS (nieuw)

**(16bis) De specificaties voor benzine, dieselbrandstof en gasolie hadden reeds vóór 31 december 2005 herzien moeten zijn. De opgelopen achterstand heeft ertoe geleid dat de verwezenlijking van de beleidsdoelstellingen van de Europese Unie inzake de vermindering van broeikasgasemissies in de vervoerssector evenzeer werd uitgesteld.**

### Motivering

*In Richtlijn 2003/30/EG was vastgelegd dat de specificaties inzake benzine, dieselbrandstof en gasolie vóór 31 december 2005 herzien hadden moeten zijn.*

Amendement 13  
OVERWEGING 16 TER (nieuw)

***(16ter) Om de opgelopen achterstand bij de verwezenlijking van de doelstellingen inzake de vermindering van broeikasgasemissies in de vervoerssector niet te vergroten, moet de Commissie ervoor zorgen dat de lidstaten de rechtstreekse toevoeging van ethanol aan benzine onverwijld mogen toestaan.***

*Motivering*

*Het zou ondenkbaar zijn de sedert december 2005 opgelopen achterstand nog te vergroten. Om aan dit nadeel het hoofd te bieden is het wenselijk een afwijking te verlenen aan de lidstaten die, in een streven om de doelstellingen van de Europese Unie inzake de vermindering van broeikasgasemissies te halen, de in deze richtlijn opgenomen maatregelen toepassen of wensen toe te passen door de rechtstreekse toevoeging van ethanol aan benzine te bevorderen.*

Amendement 14  
OVERWEGING 16 QUATER (nieuw)

***(16quater) Aangezien de nieuwe brandstoffen voor sommige oude motoren bepaalde risico's in zich bergen, is het onontbeerlijk om aan de klanten een passende aanduiding te bieden voor brandstoffen met een hoger aandeel biobrandstoffen dan degene die thans worden verkocht.***

*Motivering*

*De bepalingen van het voorstel voor een richtlijn moeten volledig rekening houden met de zorgen van de consumenten, willen de doelstellingen van de Europese Unie ten aanzien van de vermindering van broeikasgasemissies worden verwezenlijkt. Dit is met name het geval voor consumenten die in het bezit zijn van oude auto's die niet op de nieuwe brandstoffen zijn afgestemd.*

Amendement 15  
OVERWEGING 19

(19) In het kader van de vaststelling van een nieuw mechanisme voor de monitoring van de broeikasgasemissies moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend om de methodologie vast te stellen voor de rapportering inzake de broeikasgasemissies gedurende de hele

(19) In het kader van de vaststelling van een nieuw mechanisme voor de monitoring van de broeikasgasemissies moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend om ***op basis van de door het Europees Parlement en de Raad vastgestelde richtsnoeren*** de methodologie

levenscyclus van brandstoffen voor het wegvervoer en brandstoffen die worden gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines. Aangezien dergelijke maatregelen, alsook die voor de vaststelling van de toegestane meetmethoden overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 98/70/EG, van algemene strekking zijn en bedoeld zijn om deze richtlijn aan te vullen door de toevoeging van nieuwe niet-essentiële elementen, moeten ze worden vastgesteld in overeenstemming met de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

vast te stellen voor de rapportering inzake de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van brandstoffen voor het wegvervoer en brandstoffen die worden gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines. ***De Commissie moet aan het Europees Parlement regelmatig verslag uitbrengen over de moeilijkheden die zich voordoen, met name in het geval van achterstand bij de tenuitvoerlegging van deze maatregelen.*** Aangezien dergelijke maatregelen, alsook die voor de vaststelling van de toegestane meetmethoden overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 98/70/EG, van algemene strekking zijn en bedoeld zijn om deze richtlijn aan te vullen door de toevoeging van nieuwe niet-essentiële elementen, moeten ze worden vastgesteld in overeenstemming met de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

#### Motivering

*De Commissie stelt voor om de uitstoot van broeikasgassen gedurende de gehele levenscyclus van brandstoffen te monitoren en vervolgens terug te dringen. Het is vanuit een democratisch oogpunt belangrijk dat het Europees Parlement en de Raad de richting aangeven van de methodologie voor de monitoring in plaats van dit in het geheel over te laten aan de comitologie.*

*De vermindering van broeikasgasemissies, met name in de vervoerssector, vormt één van de voornaamste doelstellingen van het Europees Parlement, dat de zorgen van alle Europese burgers op dit gebied verwoordt. Derhalve moet het Parlement worden betrokken bij alle stadia van de uitwerking van de maatregelen inzake broeikasgasemissies en ten minste op de hoogte worden gehouden van elke achterstand bij de uitwerking en de tenuitvoerlegging van deze maatregelen.*

#### Amendement 16 OVERWEGING 21

(21) De biobrandstoftechnologie is in volle ontwikkeling. Er is verder onderzoek nodig naar alle mogelijke methoden voor de omzetting van biomassa in transportbrandstoffen. Het is daarom passend een evenwichtige aanpak te volgen met betrekking tot de grenswaarden in de richtlijn, dit met het oog op de intensivering, indien wenselijk, van het gebruik van de onderscheiden biobrandstoffen. Dit zijn

(21) De ***duurzame*** biobrandstoftechnologie is in volle ontwikkeling. Er is verder onderzoek nodig naar alle mogelijke methoden voor de omzetting van biomassa in transportbrandstoffen. Het is daarom passend een evenwichtige ***en technologisch neutrale*** aanpak te volgen met betrekking tot de grenswaarden in de richtlijn, dit met het oog op de intensivering, indien wenselijk, van het gebruik van de onderscheiden

onder meer: methanol, ethanol, hogere alcoholen, ethers en andere zuurstofhoudende verbindingen.

***duurzame*** biobrandstoffen. Dit zijn onder meer: methanol, ethanol, hogere alcoholen, ethers en andere zuurstofhoudende verbindingen. ***Gelet op de aanzienlijke controverse onder deskundigen in de wetenschappelijke wereld en de maatschappij als geheel met betrekking tot de prestaties op het gebied van de vermindering van broeikasgassen en de negatieve neveneffecten van de productie van biobrandstoffen van de eerste generatie (ethanol/diesel uit voedingsgewassen), moeten op zijn minst 50% van de biobrandstoffen die voor de broeikasgasdoelstelling in deze richtlijn en voor financiële of andere stimulansen in aanmerking komen, biobrandstoffen van de tweede generatie zijn (brandstoffen uit houtcellulose), met het oog op de geleidelijke afschaffing van biobrandstoffen van de eerste generatie tegen 2020.***

#### *Motivering*

*Vele biobrandstoffen van de eerste generatie hebben een beperkt effect, wat de vermindering van broeikasgassen betreft, in vergelijking met fossiele brandstoffen. Bovendien zijn er negatieve milieu- en sociale neveneffecten. De biobrandstoffen van de tweede generatie beloven betere prestaties, als gevolg van de hogere opbrengst ervan, doordat het gaat om blijvende gewassen en teeltmethoden worden gevolgd zonder grondbewerking, en deze brandstoffen vergen minder landbouwinput. Voor een duurzame toekomst van biobrandstoffen mag in de EU alleen de tweede generatie worden gestimuleerd.*

#### Amendement 17 OVERWEGING 22 BIS (nieuw)

***(22bis) Voor binnenschepen is nieuwe, schonere motortechnologie ontwikkeld. De motoren in kwestie kunnen alleen lopen op brandstof met een zeer laag zwavelgehalte. Het zwavelgehalte van brandstof voor binnenschepen zal zo spoedig mogelijk in één keer worden verlaagd.***

#### *Motivering*

*Moderne, schone scheepsmotoren met geavanceerde filtertechnieken om luchtvervuiling tegen te gaan zijn slechts compatibel met brandstoffen met een zeer laag zwavelgehalte. De Commissie stelt voor het zwavelgehalte in brandstoffen voor binnenvaartschepen in twee stappen te verminderen. Het is echter beter om de invoering van laagzwavelige brandstof te versnellen en*

de twee stappen in eens te nemen.

Amendement 18  
ARTIKEL 1, PUNT -1 (nieuw)  
Artikel 1 (Richtlijn 98/70/EG)

**-1. Artikel 1 wordt vervangen door de volgende tekst:**

**"Artikel 1**

**Toepassingsgebied**

**Deze richtlijn geeft ter bescherming van de gezondheid en het milieu technische specificaties van brandstoffen voor voertuigen met motoren met elektrische ontsteking, compressieontstekingsmotoren en andere voertuigmotortechnologie."**

*Motivering*

*Tot nu toe reguleerde de brandstofkwaliteitsrichtlijn slechts de kwaliteit van brandstoffen; in de voorgestelde wijziging is daarnaast een reductieverplichting voor broeikasgasprestaties van brandstoffen opgenomen. Deze verplichting moeten brandstofaanbieders onder andere kunnen bereiken door de productie van andere brandstoffen zoals waterstof met een goede broeikasgasbalans. Om deze optie mogelijk te maken is het nodig de reikwijdte van de richtlijn te verbreden.*

Amendement 19  
ARTIKEL 1, PUNT 1  
Artikel 2, lid 1, punt 5 (Richtlijn 98/70/EG)

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

"5. **"omstandigheden met lage omgevingstemperaturen in de zomer"**: omstandigheden waarbij de gemiddelde **zomertemperatuur** van **mei** tot **september** in de desbetreffende regio of lidstaat beneden de gemiddelde temperatuur in het geheel van de Gemeenschap ligt."

*Motivering*

*The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure (70kPa) and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit (70 kPa) also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.*



Amendement 20  
ARTIKEL 1, PUNT 1 BIS (nieuw)  
Artikel 2, lid 1, punt 5 bis (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

***1bis. Aan artikel 2, lid 1, wordt het volgende punt 5 bis toegevoegd:***

***"5bis. "Broeikasgasprestatie": de hoeveelheid broeikasgassen in de brandstof, gemeten in CO<sub>2</sub>-equivalent, plus de hoeveelheid CO<sub>2</sub>-equivalent uitgestoten als gevolg van het winnings- en productieproces, het vervoer, de distributie en de veranderingen in landgebruik, min de emissies in CO<sub>2</sub>-equivalent die bij de productie van brandstoffen zijn uitgespaard als gevolg van opvang en opslag of van koolstofputten."***

*Motivering*

*Brandstofaanbieders moeten de broeikasgasprestatie van brandstoffen verbeteren met 10 procent in 2020. Het is noodzakelijk te definiëren wat dit begrip precies inhoudt.*

Amendement 21  
ARTIKEL 1, PUNT 2, B BIS) (NIEUW)  
Artikel 3, lid 2, punt c bis) (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

***bbis) Aan lid 2 wordt het volgende punt c bis) toegevoegd:***

***"cbis) De lidstaten zorgen er tevens voor dat uiterlijk op 1 januari 2012 loodvrije benzine met een bio-ethanolgehalte van ten minste 70 vol % voldoet aan de milieutechnische specificaties die in bijlage VI bis zijn vastgesteld.***

*Motivering*

*Voor de nieuwe benzine E 85 is het onontbeerlijk precieze milieutechnische specificaties in te voeren in het licht van het hoge bio-ethanolgehalte van ten minste 70 vol %.*

Amendement 22  
ARTIKEL 1, PUNT 2), LETTER C)  
Artikel 3, lid 3, alinea 1 (Richtlijn 98/70/EG)

«3. Brandstof die voldoet aan de specificaties van bijlage III *krijgt de* aanduiding "**Benzine met laag**

«3. Brandstof die voldoet aan de specificaties van bijlage III *behoeft geen* speciale aanduiding *inzake de toevoeging*

**biobrandstofgehalte" in de nationale taal of talen.**

**van ethanol of ethyl-tertiair-butylether (ETBE).**

*Motivering*

*Er zij opgemerkt dat het huidige wagenpark van de Europese Unie een brandstof kan gebruiken met een maximumgehalte van 5% ethanol of 15% ETBE. Het gebruik van brandstoffen waaraan minder dan 5% ethanol of minder dan 15% ETBE is toegevoegd is thans in de lidstaten van de Europese Unie gebruikelijk. De vermelding van de toevoeging van een laag gehalte ethanol of ETBE lijkt dus niet doorslaggevend voor de goede voorlichting van de consument.*

Amendement 23

ARTIKEL 1, PUNT 2 (C)

Artikel 3, lid 3, alinea 2 (Richtlijn 98/70/EG)

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

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

*Motivering*

*Om de zaken duidelijk te maken voor de consument moet de term "Benzine met hoog biobrandstofgehalte" voorbehouden zijn voor benzine die daadwerkelijk een hoog percentage biobrandstoffen bevat. Benzine met 0 tot 5 vol% biobrandstoffen moet daarom "Benzine met laag biobrandstofgehalte" worden genoemd en benzine met meer dan 5 vol% biobrandstoffen "Benzine met biobrandstof".*

Amendement 24

ARTIKEL 1, PUNT 3 (C)

Artikel 4, lid 5 (Richtlijn 98/70/EG)

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

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

***Dit sluit bijkomende vereisten voor de vermindering van de emissies van scheepsmotoren niet uit.***

***De lidstaten zorgen er ook voor dat***

**gasoliën die bedoeld zijn om in niet voor de weg bestemde mobiele machines en binnenschepen te worden gebruikt, uiterlijk op 31 december 2009 zijn afgestemd op de kwaliteit van dieselbrandstof voor gebruik op de weg, gespecificeerd in bijlage IV.**

*Motivering*

*De Commissie stelt voor dat het zwavelgehalte van brandstof voor niet voor de weg bestemde mobiele machines, landbouwtrekkers en bosbouwmachines wordt verminderd. Deze brandstof moet voldoen aan alle specificaties die op wegvoertuigen van toepassing zijn en die zijn vastgesteld in bijlage IV. Brandstof die bedoeld is om in binnenschepen te worden gebruikt, moet eveneens zijn afgestemd op de kwaliteit van dieselbrandstof voor gebruik op de weg, zonder dat bijkomende verminderingsspanningen, door betere technologie voor scheepsmotoren, worden uitgesloten.*

Amendement 25

ARTIKEL 1, PUNT 3 (D)  
Artikel 4, lid 6 (Richtlijn 98/70/EG)

**(d) Het volgende lid 6 wordt toegevoegd:** **Schrappen.**

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

*Motivering*

*Consistent with amendment by same authors to previous paragraph aligning fuels intended for inland waterway vessels to the specifications for fuels for non-road machinery and road vehicles, therefore introducing the 10 mg/kg requirement earlier.*

*It is premature and unjustified to lower sulphur content of fuels used by inland waterway vessels. To fully benefit, it is necessary to have vessels equipped with Exhaust Gas Treatment (EGT) technologies. In the absence of such a requirement, a lowering of sulphur content will lead to a net increase of CO2 emissions at refinery level in comparison to the relative insignificant contribution of SO2 emissions from inland shipping.*

Amendement 26

ARTIKEL 1, PUNT 4 (B)  
Artikel 6, lid 1 bis (Richtlijn 98/70/EG)

"1 bis. In afwijking van bijlage III kunnen de lidstaten maatregelen nemen om voor te schrijven dat op hun hele grondgebied of een specifiek deel daarvan, wanneer zich daar

"1 bis. In afwijking van bijlage III kunnen de lidstaten maatregelen nemen om voor te schrijven dat op hun hele grondgebied of een specifiek deel daarvan, wanneer zich daar

**extreem koude gemiddelde wintertemperaturen** voordoen, een hogere dampspanning is toegestaan dan gespecificeerd als de maximale dampspanning gedurende de zomerperiode overeenkomstig voetnoot 5 van bijlage III en voetnoot 4 van bijlage V."

**lage omgevingstemperaturen in de zomer** voordoen, een hogere dampspanning is toegestaan dan gespecificeerd als de maximale dampspanning gedurende de zomerperiode overeenkomstig voetnoot 5 van bijlage III en voetnoot 4 van bijlage V."

#### Motivering

*The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure (70kPa) and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit (70 kPa) also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.*

#### Amendement 27

#### ARTIKEL 1, PUNT 5

#### Artikel 7 bis (Richtlijn 98/70/EG)

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

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

3. De maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van de monitoring, rapportering en verificatie van de

1. Per **1 januari 2010** eisen de lidstaten dat de leveranciers van in de handel gebrachte brandstoffen voor het wegvervoer en voor niet voor de weg bestemde mobiele machines de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van die brandstoffen monitoren en daarover verslag uitbrengen.

2. Per **1 januari 2012** eisen de lidstaten dat de leveranciers van in de handel gebrachte brandstoffen voor het wegvervoer en voor niet voor de weg bestemde mobiele machines de broeikasgasemissies van hun brandstoffen **per energie-eenheid** verminderen. De **emissievermindering ten opzichte van het basisjaar** bedraagt **minimum** een extra **2%** van de emissies in 2010 voor **elke twee kalenderjaren** tot en met 2020. Het in 2020 gerapporteerde niveau van broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus per eenheid van energie mag niet hoger zijn dan 90% van het in 2010 gerapporteerde niveau.

3. De maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van de monitoring, rapportering en verificatie van de

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

broeikasgasemissies *per energie-eenheid* gedurende de hele levenscyclus, gebaseerd op een nauwkeurige definitie van de elementen waarmee rekening moet worden gehouden voor de berekening van deze emissies teneinde te voldoen aan de verplichtingen overeenkomstig lid 1 en lid 2 van dit artikel, bedoeld ter wijziging van niet-essentiële elementen van deze richtlijn door de toevoeging van bepaalde elementen, worden vastgesteld overeenkomstig de *regelgevingsprocedure met toetsing* van artikel 11, lid 2, *op basis van de richtsnoeren in bijlage VI bis en het in artikel 9 bis genoemde verslag*.

Amendement 28  
ARTIKEL 1, PUNT 5  
Artikel 7 ter (Richtlijn 98/70/EG)

*Artikel 7 ter*

*Schrappen.*

*Bijmenging van ethanol in benzine*

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

*Motivering*

*Sluit aan bij de amendementen op de overwegingen 15 en 16 van dezelfde indiener.*

*In zijn resolutie van 26 september 2006 over de thematische strategie inzake luchtverontreiniging verzocht het Europees Parlement de Commissie de ozonvormende VOS (vluchtige organische stoffen) tussen 2010 en 2020 met 55% te verminderen. Een toename van de VOS-uitstoot, die het resultaat zou zijn, als een afwijking voor ethanol wordt toegestaan, strookt niet met het standpunt van het Europees Parlement en is niet verantwoord. Er bestaan andere manieren om biobrandstoffen met conventionele brandstoffen te mengen die niet tot een verhoging van de dampspanning leiden. Daarom is een afwijking voor ethanol niet verantwoord en moet deze worden geschrapt.*

Amendement 29  
ARTIKEL 1, PUNT 5  
Artikel 7 ter bis (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

*Artikel 7 ter bis*

***Duurzaamheidscriteria voor  
biobrandstoffen en biomassa***

***1. Alleen met brandstoffen en niet-fossiele grondstoffen die voldoen aan de criteria inzake duurzame productie overeenkomstig bijlage VI ter en waarvoor een prestatie op het gebied van broeikasgassen gedurende de hele levensduur overeenkomstig bijlage VI ter kan worden aangetoond, wordt rekening gehouden voor het halen van de doelstelling van artikel 7 bis.***

***2. De lidstaten kunnen bilaterale en multilaterale akkoorden tussen de Gemeenschap en derde landen accepteren als bewijs dat aan de voorwaarden in bijlage VI ter is voldaan, op voorwaarde van controle en verificatie van deze akkoorden door een derde.***

***3. De lidstaten kunnen bewijs dat vrijwillige internationale regelingen met normen voor de duurzame productie van land- of bosbouwproducten zijn nageleefd, accepteren als bewijs dat aan de desbetreffende voorwaarden in bijlage VI ter is voldaan, als erkend is dat de regelingen in kwestie aan adequate normen op het gebied van betrouwbaarheid, transparantie en controle door een onafhankelijke derde voldoen. Een lijst van regelingen die aan deze criteria voldoen, zal worden gepubliceerd en regelmatig bijgewerkt.***

***De duurzaamheidscriteria in bijlage VI ter, punt 1 worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Deze criteria zijn een minimumpakket dat voort kan worden ontwikkeld in het kader van de herziening van Richtlijn 2003/30/EG.***

Amendement 30  
ARTIKEL 1, PUNT 6  
Artikel 8 bis (Richtlijn 98/70/EG)

De Commissie zal ***verdergaan met de ontwikkeling van*** een geschikte

***Gebruik van het metaalhoudende additief MMT in brandstof is vanaf 1 januari 2010***

testmethodologie voor de toevoeging van metaalhoudende additieven aan brandstoffen."

**verboden.** De Commissie zal een geschikte testmethodologie voor de toevoeging van **andere** metaalhoudende additieven aan brandstoffen **dan MMT ontwikkelen.**"

#### *Motivering*

*In sommige lidstaten wordt MMT toegevoegd aan benzine om de slechte kwaliteit van uit Rusland geïmporteerde benzine te verbeteren. Het gebruik van deze en andere metaalhoudende toevoeging is erg schadelijk voor het milieu. MMT kan gemakkelijk worden vervangen door minder schadelijke stoffen, het gebruik van deze toevoeging moet daarom met ingang van 2010 worden verboden. Wat betreft de overige metaalhoudende additieven zal de Commissie een geschikte testmethodologie ontwikkelen.*

#### Amendement 31

##### ARTIKEL 1, PUNT 7

Artikel 2, lid 9, alinea 2, letter a) (Richtlijn 98/70/EG)

a) het gebruik van biobrandstoffen **in het kader van deze richtlijn en het gebruik en de ontwikkeling van de motorvoertuigtechnologie, rekening houdend met de doelstelling om in 2020 een penetratie van ten minste 10% biobrandstofgebruik in het wegvervoer te bereiken, als vastgelegd in de door de Commissie opgestelde strategische evaluatie van de situatie op energiegebied\* en de doelstelling om transportbrandstoffen meer koolstofvrij te maken;**

a) **de doelstelling transportbrandstoffen meer koolstofvrij te maken en** het gebruik van biobrandstoffen **om deze doelstelling te halen, de negatieve gevolgen van de productie van biobrandstoffen voor het milieu, voor beschermde gebieden, hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks, en voor de sociale omstandigheden en de voedselprijzen in alle producerende landen.**

#### *Motivering*

*Monitoring progress of decarbonising transport fuel is important to be able to interfere if necessary. For biofuels a 'Health Check' is necessary given the many uncertainties around this product. Given the many potential negative effects the outcome of the Health Check should be used to revise the policy of biofuels fully if necessary. The recent OECD-report also raises serious questions on the policy of stimulating biofuels.*

*One of the most important check points is to assess if purchasing power of fuel buyers will push food buyers from the market in developing countries, and to assess if deforestation due to biofuels, whether directly or indirectly, has come to a halt after this Directive came into force. This assessment should be done in cooperation with FAO/UNEP.*

#### Amendement 32

##### ARTIKEL 1, PUNT 7

Artikel 9, lid 2, letter c) (Richtlijn 98/70/EG)

c) **de grenswaarden voor de dampspanning voor benzine met bijgemengd ethanol;**

**Schrappen.**

### Motivering

*Het Commissievoorstel is onevenwichtig, aangezien slechts één bron voor de bijmenging van biobrandstof (ethanol) wordt bevorderd ten koste van andere. Een groter gebruik van ethanol is incompatibel met vele bestaande brandstofsyste­men in voertuigen en zal leiden tot een toename van de emissies van vervuilende dampen die bijdragen tot de vorming van ozonvervuiling op leefniveau en die de vroegtijdige dood van mensen met hart- of ademhalingsproblemen kunnen veroorzaken. Het is belangrijk om een grotere flexibiliteit mogelijk te maken voor het gebruik van andere biocomponenten (zoals bio-ETBE, bio-TAEE, hernieuwbaar biomethaan, aardgas of waterstof).*

Amendement 33  
ARTIKEL 1, PUNT 7  
Artikel 9, lid 2, punt f) (Richtlijn 98/70/EG)

f) het gebruik van metaalhoudende additieven in brandstoffen.

f) het gebruik van metaalhoudende additieven in brandstoffen, **uitgezonderd MMT.**

### Motivering

*Zie toelichting amendement 34.*

Amendement 34  
ARTIKEL 1, PUNT 7  
Artikel 9, lid 2, punt f bis) (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

***f bis) het totale volume van de componenten die worden gebruikt in benzine of diesel, gelet op de Europese milieuwetgeving, inclusief de doelstellingen van Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid<sup>1</sup> en de dochterrichtlijnen hiervan.***

<sup>1</sup> PB L 327 van 22.12.2000, blz. 1. Richtlijn als gewijzigd bij Besluit nr. 2455/2001/EG (PB L 331 van 15.12.2001, blz. 1).

### Motivering

*Er zijn aanwijzingen dat waterlichamen soms worden vervuild met componenten gebruikt in diesel of benzine zoals MTBE of ETBE of andere componenten zoals benzeen. Dit moet worden onderzocht in het licht van de KRW en andere EU milieuwetgeving.*

Amendement 35  
ARTIKEL 1, PUNT 7 BIS (nieuw)  
Artikel 9 bis (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

***7bis. Het volgende artikel 9 bis wordt***



**ingevoegd:**

**"Artikel 9 bis**

**Verslag**

**1. De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad uiterlijk op 30 juni 2008 een op de richtsnoeren in bijlage VI gebaseerd verslag voor waarin zij het volgende duidelijk maakt: \*\*\***

**a) de methodologie voor monitoring en verslaglegging over de broeikasgasemissies gedurende de hele levensduur van brandstoffen voor het wegvervoer;**

**b) het verband van om het even welk reductiemechanisme met de emissiehandelsregeling van de EU en de verbintenissen die de lidstaten zijn aangegaan in het kader van het Protocol van Kyoto;**

**c) de definitie van het basisjaar;**

Amendement 36

ARTIKEL 1, PUNT 12, ALINEA -1 (nieuw)

Bijlage III, tabel (Richtlijn 98/70/EG)

**In de rij voor "Dampspanning, zomerperiode" wordt de waarde in de kolom "Maximum" vervangen door "56,0 (°)".**

*Motivering*

*Bijlage III is van toepassing op de categorie benzine met een aandeel biobrandstoffen van 0 tot 5 procent. Aangezien de categorie benzine met 5 tot 10 procent biobrandstoffen "benzine met een laag biobrandstofgehalte" wordt genoemd is het passend om de categorie van 0 tot 5 procent gewoon "benzine" te blijven noemen zoals in de huidige ongewijzigde Richtlijn 98/70/EG het geval is.*

Amendement 37

ARTIKEL 1, PUNT 12, PUNT -1 BIS (nieuw)

Bijlage III, voetnoot 4 (Richtlijn 98/70/EG)

**Voetnoot 4 wordt gewijzigd door de tekst "arctische omstandigheden of strenge winters" te vervangen door "omstandigheden met lage omgevingstemperaturen in de zomer".**

### Motivering

*The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure (70kPa) and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit (70 kPa) also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.*

Amendement 38  
ARTIKEL 1, PUNT 12  
Bijlage III, voetnoot 5 (Richtlijn 98/70/EG)

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

Voetnoot 5 wordt **vervangen** door de volgende tekst: "**Voor lidstaten met "omstandigheden met lage omgevingstemperaturen in de zomer" bedraagt de maximumdampspanning niet meer dan 66,0 kPa.**"

### Motivering

*In zijn resolutie van 26 september 2006 over de thematische strategie inzake luchtverontreiniging verzocht het Europees Parlement de Commissie de ozonvormende VOS (vluchtige organische stoffen) tussen 2010 en 2020 met 55% te verminderen. Een toename van de VOS-uitstoot, die het resultaat zou zijn, als een afwijking voor ethanol wordt toegestaan, strookt niet met het standpunt van het Europees Parlement en is niet verantwoord. Er bestaan andere manieren om biobrandstoffen met conventionele brandstoffen te mengen die niet tot een verhoging van de dampspanning leiden. Daarom is een afwijking voor ethanol niet verantwoord en moet deze worden geschrapt.*

*De bijmenging van ethanol kan resulteren in een hogere dampspanning. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat deze wetgeving niet resulteert in een verhoging van de toegestane maximumdampspanning.*

*De voorgestelde afwijking zou leiden tot een toename van de dampspanning tot 68 kPa, waardoor de luchtkwaliteit zou verslechteren als gevolg van meer VOS-emissies. Daarom moet de algemene maximumdampspanning worden verlaagd. Op deze manier zal de maximumdampspanning zelfs met de afwijking niet hoger liggen dan 60 kPa en zal de luchtvervuiling niet toenemen.*

*The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure (70kPa) and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit (70 kPa) also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.*

Amendement 39  
ARTIKEL 1, PUNT 13, LETTER (a)  
Bijlage IV, tabel (Richtlijn 98/70/EG)

(a) in de regel voor "Polycyclische aromatische koolwaterstoffen" wordt de waarde in de kolom "Maximum" vervangen door "8".

(a) in de regel voor "Polycyclische aromatische koolwaterstoffen" wordt de waarde in de kolom "Maximum" vervangen door "6".

*Motivering*

*Het is wenselijk de uitstoot van de schadelijke Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAKs) zoveel mogelijk terug te dringen. De Commissie wil de maximaal toegestane PAK waarde terugbrengen van 11 naar 8 procent. Gemiddeld bevat brandstof in de EU echter ongeveer 3 procent PAKs en zijn er slechts enkele uitschieters boven de 6 procent. Het voorgeschreven maximumpercentage kan daarom verder worden verlaagd naar maximaal 6 procent.*

Amendement 40  
ARTIKEL 1, PUNT 15 BIS (nieuw)  
Bijlagen VI bis en VI ter (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

***15bis. De bijlagen VI bis en VI ter worden toegevoegd als gepreciseerd in de bijlage bij deze richtlijn.***

*Motivering*

*Het is noodzakelijk om de precieze wijze waarop de broeikasgasprestaties van brandstoffen worden gemonitord en gereduceerd verder te definiëren. Met dit doel worden twee nieuwe bijlagen toegevoegd.*

Amendement 41  
BIJLAGE  
Bijlage V, ondertitel (Richtlijn 98/70/EG)

Type: Benzine met **hoog biobrandstofgehalte**

Type: Benzine met **biobrandstoffen**

*Motivering*

*Bijlage V bevat bepalingen die van toepassing zijn op benzine met 5vol% biobrandstoffen. Het is misleidend om benzine met dit aandeel biobrandstoffen "benzine met een hoog biobrandstofgehalte" te noemen. Deze term zou gereserveerd moeten zijn voor benzine met een substantieel hoger aandeel biobrandstoffen; de term "benzine met biobrandstoffen" is geschikter.*

Amendement 42  
BIJLAGE  
Bijlage V, tabel, rij 3, kolom 4 (Richtlijn 98/70/EG)

Dampspanning, zomerperiode  
**60,0 (4)**

Dampspanning, zomerperiode  
**56,0 (4)**

*Motivering*

*Zie motivering van amendement 41.*

Amendement 43

BIJLAGE

Bijlage V, tabel, rij 7, streepje 2, kolom 4 (Richtlijn 98/70/EG)

- ethanol (er moeten eventueel stabilisatoren worden toegevoegd)  
%v/v **10**

- ethanol (er moeten eventueel stabilisatoren worden toegevoegd)  
%v/v **5-10**

*Motivering*

*Het is beter dat er één categorie benzine is met 0-5vol% ethanol en een tweede categorie benzine met 5-10 vol% ethanol.*

Amendement 44

BIJLAGE

Bijlage V, voetnoot 3 (Richtlijn 98/70/EG)

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

(3) De zomerperiode begint uiterlijk op 1 mei en eindigt niet voor 30 september. Voor lidstaten met **lage zomertemperaturen** begint de zomerperiode uiterlijk op 1 juni en eindigt zij niet voor 31 augustus.

*Motivering*

*The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure (70kPa) and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit (70 kPa) also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.*

Amendement 45

BIJLAGE

Bijlage V, voetnoot 4 (Richtlijn 98/70/EG)

(4) Voor lidstaten met **arctische omstandigheden of strenge winters** bedraagt de dampspanning gedurende de zomerperiode maximaal **70,0 kPa**. Wanneer brandstoffen ethanol bevatten, mag de

(4) Voor lidstaten met **lage zomertemperaturen** bedraagt de dampspanning gedurende de zomerperiode maximaal **66,0 kPa**. Wanneer brandstoffen ethanol bevatten, mag de maximale

maximale dampspanning in de zomerperiode **60 kPa** bedragen vermeerderd met de in bijlage VI vermelde waarde.

dampspanning in de zomerperiode **het passende maximum voor de zomerdampspanning van 56 kPa of 66kPa** bedragen vermeerderd met de in bijlage VI vermelde waarde.

#### *Motivering*

*De bijmenging van ethanol kan resulteren in een hogere dampspanning. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat deze wetgeving niet resulteert in een verhoging van de toegestane maximumdampspanning. Om deze reden en aansluitend bij de maximumdampspanning in de zomerperiode moet de maximumdampspanning bij arctische omstandigheden of strenge winters worden verlaagd van 70 kPa tot 66 kPa.*

*The Fuels Quality Directive 98/70/EC (modified by 2003/17/EC) accepted the need for a higher vapour pressure and a shorter summer period in Northern Europe to ensure vehicle operability (cold-start) and to minimise the possibility of static ignition causing fires during vehicle refuelling at the start and end of the summer period in colder countries such as Scandinavia and the parts of the UK. The higher summer vapour pressure limit also recognised that evaporative VOC emissions in Northern Europe would be reduced by the lower ambient summer temperatures so that environmental performance would be in line with the rest of Europe.*

#### Amendement 46

#### BIJLAGE

#### Bijlage VI (Richtlijn 98/70/EG)

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

#### **Schrappen.**

<b>Ethanolgehalte (vol %)</b>	<b>Toegestane afwijking van de maximale dampspanning (kPa)</b>
<b>0</b>	<b>0</b>
<b>1</b>	<b>3.65</b>
<b>2</b>	<b>5.95</b>
<b>3</b>	<b>7.20</b>
<b>4</b>	<b>7.80</b>
<b>5</b>	<b>8.0</b>
<b>6</b>	<b>8.0</b>
<b>7</b>	<b>7.94</b>
<b>8</b>	<b>7.88</b>
<b>9</b>	<b>7.82</b>
<b>10</b>	<b>7.76</b>

***De toegestane afwijking van de maximale dampspanning voor benzine met een ethanolgehalte dat tussen de hierboven gegeven waarden ligt, wordt bepaald aan de hand van een lineaire extrapolatie tussen het ethanolgehalte dat onmiddellijk***

***boven en onmiddellijk onder de  
tussenliggende waarde ligt."***

*Motivering*

*Follows amendments on recital 15 and 16 and articles 1 point 5 (Article 7 b (Directive 98/70/EC) and 1 point 8 (Article 11 (Directive 98/70/EC) by the same author.*

*In its resolution on the Thematic Strategy on air pollution of 26 September 2006 the European Parliament called upon the Commission to reduce the ozone-forming volatile organic compounds (VOC) with 55% between 2010 and 2020. An increase of VOC emissions, which would be the result if an ethanol waiver is applied, is neither in line with the position of the European Parliament nor justified. There are other ways of blending biofuels with conventional fuels that don't lead to increased vapour pressure. An exemption for ethanol is therefore unjustified and should be deleted.*

Amendement 47

BIJLAGE

Bijlage VI bis (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

***BIJLAGE VI BIS***

***METHODE OM DE  
BROEIKASGASEMISSIES  
GEDURENDE DE HELE  
LEVENSDUUR VAN ALLE  
BRANDSTOFFEN TE METEN***

***1. Bij de rapportage over de  
broeikasgasemissies gedurende de hele  
levensduur van alle brandstoffen wordt  
rekening gehouden met de volgende  
elementen:***

***(a) winning/productie van de  
grondstoffen, inclusief:***

- de manier waarop de winning heeft  
plaatsgehad, gemeten of geraamd per  
winplaats;***
- een raming van de hoeveelheid energie  
die is gebruikt bij de winning, inclusief  
het affakkelen, lekken en andere vormen  
van procesgebonden energieverbruik;***
- de impact van veranderingen in  
landgebruik, inclusief de verplaatsing van  
landbouwactiviteit;***
- de hoeveelheid energie die is gebruikt bij  
de productie en het gebruik van  
agrochemische stoffen per energie-  
eenheid;***

*- de impact van nevenproducten;*

*- het gebruik van brandstof voor productieapparaten per eenheid;*

*(b) vervoer en distributie, inclusief:*

*- het vervoer van de winplaats naar de eerste raffinage-/transferlocatie op basis van het gemiddelde CO<sub>2</sub>-equivalent per energie-eenheid;*

*- het aantal vervoerskilometers van de winplaats naar de raffinage-/transferlocatie;*

*- het aantal vervoerskilometers van de raffinage-/transferlocatie naar het verkooppunt op basis van het gemiddelde CO<sub>2</sub>-equivalent per energie-eenheid;*

*(c) conversie/raffinage, inclusief:*

*- de hoeveelheid energie die is gebruikt bij het conversie-/raffinageproces per energie-eenheid;*

*- de hoeveelheid CO<sub>2</sub>-equivalent die is uitgestoten per energie-eenheid;*

*(d) eindproduct:*

*- het koolstofgehalte per energie-eenheid.*

*2. Vóór 1 januari 2011 worden basisnormen voor brandstof geformuleerd op basis van de broeikasgasemissies gedurende de hele levensduur die overeenkomstig lid 1 van deze bijlage zijn gemeten. De normen zijn de meetresultaten van de brandstofleverancier met de beste totaalprestatie of het gemiddelde van de beste drie leveranciers. Indien wenselijk kan een onderscheid tussen lichte en zware conventionele ruwe olie worden gemaakt.*

*3. Vanaf 1 januari 2012 kan de reductie van het CO<sub>2</sub>-equivalent overeenkomstig artikel 7 bis, lid 2 worden gebaseerd op standaardwaarden per winplaats of een vast gehalte CO<sub>2</sub>-equivalent voor de hele levenscyclus. Voor deze standaardwaarden wordt de vermindering van de broeikasgasemissies behoudend geraamd. De brandstofleveranciers*

***mogen in gunstige zin van deze waarde afwijken, als zij kunnen bewijzen dat hun product in vergelijking met de standaardwaarde een lagere broeikasgasprestatie heeft.***

#### Motivering

*Deze bijlage omvat methodologische richtsnoeren voor de meting van de CO<sub>2</sub> van alle brandstoffen (inclusief fossiele brandstoffen, biobrandstoffen, waterstof). Als de leveranciers hun streefdoel voor koolstofreductie waarin artikel 7 voorziet, kunnen halen door gebruik van nieuwe brandstoffen als waterstof, zou dit tot een grote toename van de investeringen in nieuwe voertuigtechnologie leiden.*

*De methodologie bestaat uit drie delen: in het eerste wordt het toezichtsproces van de broeikasgasemissies in de hele keten beschreven. In het tweede worden de basisnormen voor de reductie van de broeikasgasemissies bepaald. In het laatste wordt de reductiefase beschreven en de mogelijkheid ingevoerd standaardwaarden te gebruiken.*

#### Amendement 48

##### BIJLAGE

Bijlage VI ter (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

##### **BIJLAGE VI TER**

##### ***DUURZAAMHEIDSCRITERIA VOOR BIOBRANDSTOFFEN EN BIOMASSA***

***De biodiversiteits- en de sociale duurzaamheidscriteria zullen gebaseerd zijn op een systeem waarbij brandstofgrondstoffen traceerbaar zijn tot de bron ervan en alle bedrijven in de keten van de productie van duurzame biomassa gecertificeerd zijn.***

***1. Met de biodiversiteits- en milieucriteria wordt er onder andere voor gezorgd dat***

***- er geen significante negatieve impact is op de biodiversiteit, met name dat er geen productie of winning van grondstoffen plaatsvindt in de nabijheid van waardevolle natuur- of door de overheid beschermde gebieden, tenzij het gaat om afvalstromen of houtresten;***

***- er geen ontbossing is of nettoverlies van andere koolstofreservoirs (zoals waterrijke gebieden en blijvend grasland), boven- of ondergronds, als gevolg van de productie van brandstofgrondstoffen;***

***- internationale conventies en verordeningen worden nageleefd, met***



*name de IAO-normen op dit gebied en de VN-conventies inzake de bescherming van inheemse volkeren;*

*- de productie van biobrandstoffen geen significant negatief effect heeft op de waterhuishouding (bijvoorbeeld watertekort);*

*- de winning of de productie van brandstofgrondstoffen geen negatieve gevolgen heeft voor de lucht-, water- en bodemkwaliteit;*

*- periodieke verslaglegging verplicht is om zeker te zijn dat er geen significante negatieve impact is door onrechtstreekse veranderingen in het bodemgebruik of verplaatsing van landbouwactiviteiten;*

*- er minimum 50% rechtstreekse vermindering van de broeikasgasemissies van niet-fossiele brandstoffen uit biomassa wordt gerealiseerd in vergelijking met fossiele brandstof;*

*2. De sociale criteria omvatten onder andere dat:*

*- periodieke verslaglegging over de sociale gevolgen van de productie van biograndstoffen verplicht is, met name wat de voedselprijzen betreft, om aan te tonen dat er geen negatieve effecten zijn, onder andere op het gebied van voedselveiligheid;*

*- er gezorgd is voor een verklaring van instemming van een vertegenwoordiging van de lokale gemeenschappen/bevolking;*

*- de bevolking toegang heeft tot informatie en bij de zaak wordt betrokken.*

## TOELICHTING

De herziening van de richtlijn brandstof kwaliteit heeft een dubbele doelstelling. Allereerst de verbetering van de luchtkwaliteit door de uitstoot van onder andere zwavel en PAK's te verminderen. Een tweede doel is een bijdrage aan strijd tegen de klimaatverandering door reductie van broeikasgassen die verbonden zijn met transportbrandstoffen. Deze tweede doelstelling is een opmerkelijke politiek besluit. De uitstoot van broeikasgassen moet eerst gemeten worden tijdens de volledige levenscyclus: de winning en productiefase, het transport en de distributie en het uiteindelijke gebruik. De volgende stap is de vermindering van de uitstoot. Het is de eerste keer dat aan een concreet product (brandstof) een reductiedoelstelling wordt gekoppeld op basis van een levenscyclusanalyse. Interessant is dat in de VS de staat Californië bijna gelijktijdig een soortgelijk initiatief heeft aangekondigd, waardoor een perspectief op productieve samenwerking met de VS is ontstaan. Ter voorbereiding van de politieke discussie hebben de coördinatoren van in het milieu commissie van het Europees Parlement een studie aangevraagd. Deze studie, *Inclusion of sustainability criteria in the Fuel Quality Directive*, is begin juli gepubliceerd. Op 5 juli is door de ENVI-commissie en het policy department een workshop georganiseerd, waarbij deskundigen hun visie gaven en belanghebbenden waren uitgenodigd. Zo'n 50 mensen namen deel aan de discussie, waaronder vertegenwoordigers van de Commissie, het ESC, de lidstaten, het voorzitterschap van de Raad, de olie-industrie, de milieubeweging en biobrandstofproducenten. Uwe rapporteur heeft de afgelopen maanden vele gesprekken gevoerd, zowel met belanghebbende als met deskundigen. Zij heeft in mei deelgenomen aan een symposium in Californië over dit onderwerp. Enkele keuzes, zowel voor de luchtkwaliteit zoals voor de klimaatdoelstelling verdienen nadere toelichting.

### 1. Luchtkwaliteit

De richtlijn brandstofkwaliteit stelt nieuwe standaarden voor zwaveldioxide en polycyclische aromatische koolwaterstoffen. Wat betreft het zwavelgehalte in brandstof voor binnenvaartschepen stelt de Commissie een vermindering voor in twee stappen: op 31 december 2009 naar 300 mg/kg en op 31 december 2011 naar 10 mg/kg. De Commissie rechtvaardigt deze twee-stappen benadering door te wijzen op het extra energieverbruik dat nodig is voor vermindering van het zwavelgehalte in brandstoffen. Daar valt echter tegenin te brengen dat brandstof met een laag zwavelgehalte efficiëntere scheepsmotoren mogelijk maakt. Het extra energiegebruik in de raffinaderij wordt ruimschoots gecompenseerd door een geringer brandstofverbruik op de schepen. De efficiëntere scheepsmotoren zijn reeds beschikbaar.

De Commissie stelt voor het maximaal toegestane gehalte polycyclische aromatische koolwaterstoffen in brandstoffen te verlagen van 11 procent naar 8 procent. Het gemiddelde niveau ligt in de EU echter tussen de 3 en 4 procent met slechts enkele uitschieters boven de 6. Het verder verlagen van het maximum percentage van 8 naar 6 procent zou daarom zonder veel extra kosten kunnen worden gerealiseerd.

#### *Dampspanning en ethanol*

Een volgend punt is de dampspanning. Hoe hoger de dampspanning, hoe hoger de emissies van Vluchtige Organische Stoffen (VOS). VOS spelen in belangrijke rol in de vorming van ozon. Zeker in warme omstandigheden kan ozonvorming een belangrijk gezondheidsprobleem zijn. In zijn resolutie over de thematische strategie luchtkwaliteit heeft het parlement gevraagd om meer ambitie, juist vanwege de gezondheidsschade door de uitstoot van VOS. De Commissie stelt geen verdere verlaging voor en wil de maximaal toegestane dampspanning houden op 60kPa, met een mogelijkheid om onder arctische omstandigheden de dampspanning te verhogen tot

70kPa, zodat auto's ook in arctische gebieden kunnen starten. Daarnaast stelt de Commissie zelfs een verhoging voor in geval ethanol wordt bijgemengd. In het geval van bijmenging van ethanol is een bijkomend effect dat de dampspanning hoger wordt waardoor meer VOS in de atmosfeer terecht komen. De verhoging van de dampspanning is niet recht evenredig met de hoeveelheid ethanol die wordt bijgemengd. Ze bereikt een maximum bij bijmenging van 5% en neemt daarna weer geleidelijk af.

Om tot een evenwichtig voorstel te komen heeft uw rapporteur zich georiënteerd op de situatie in de VS. In de meeste staten van de VS is de maximaal toegestane dampspanning aanzienlijk lager, namelijk 48 kPa. Voor bijmenging van ethanol is geen verhoging voorzien, al hebben staten waar de luchtkwaliteit dit toelaat de mogelijkheid dit wel te doen. Er zijn geen technische belemmeringen om ook binnen de EU een lagere dampspanning verplicht te stellen. Een dampspanning van 56 kPa is mogelijk. Daarnaast is vraag in hoeverre een uitzondering voor ethanol nodig is. Gezien de snelle toename van de dampspanning van bijmenging van een klein deel ethanol is het een verkeerde prikkel als verhoging van de dampspanning wordt toegestaan bij bijmenging van slechts een klein percentage. Een kleine bijdrage aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen levert dan een buitenproportionele verslechtering van de luchtkwaliteit op. Uw rapporteur stelt daarom een beperkte *waiver* voor van 4kPa indien ten minste 3 procent biobrandstoffen wordt bijgemengd.

### ***Voorstellen***

Samenvattend stelt uw rapporteur voor om:

- de terugdringing van zwavel in brandstoffen voor binnenvaartschepen te versnellen
- de toegestane maximale hoeveelheid PAKs te verlagen
- het schadelijke additief MMT te verbieden
- de dampspanning te verlagen en alleen een uitzondering toe te staan indien tussen de 3 en 10% biobrandstoffen worden bijgemengd

## **2. Broeikasgassen**

Wegtransport veroorzaakt binnen de EU ongeveer 20% van de uitstoot van broeikasgassen. Om een CO<sub>2</sub> reductie van 30% te bereiken in 2020 moeten auto's aanzienlijk efficiënter worden, maar ook de CO<sub>2</sub> uitstoot die verbonden is met de brandstof moet verminderen. De Commissie stelt voor om de uitstoot van broeikasgassen eerst te meten en vervolgens in de periode 2011-2020 jaarlijks te verlagen met 1%. Grofweg vindt 85% van de broeikasgasemissies van brandstof plaats door de verbranding in de auto en 15 procent in het gehele productie- en raffinageproces inclusief transport en distributie van de brandstoffen. Het voorstel van de Commissie om de emissies omlaag te brengen verdient volledige steun. Om de reductie te realiseren kunnen brandstofleveranciers ervoor kiezen om het proces van winning en raffinage efficiënter te maken zodat minder energie wordt ingezet om olie te winnen en te verwerken tot benzine of diesel. Uit vergelijkend onderzoek door onder andere Kristina Holmgren van *IVL Swedish Environmental Research Institute* blijkt dat de raffinaderijen binnen de EU verschillend zijn – en dat er nog veel mogelijkheden om energie te besparen niet benut zijn. Een andere optie is productie en marketing van andere brandstoffen, zoals aardgas, waterstof, of LPG. Uiteraard moet de productie van deze alternatieve brandstoffen aan dezelfde *Well to Wheel* analyse onderworpen worden. Een derde mogelijkheid is bijmenging van biobrandstoffen. Ook hier geldt dat de *Well to Wheel* aanpak gevolgd moet worden, waardoor een voorkeur zal ontstaan voor die biobrandstoffen die een betere broeikasgasbalans hebben dan fossiele brandstoffen. Met dit voorstel hebben de brandstofleveranciers voldoende opties om naar eigen inzicht keuzes te maken en die brandstoffen te leveren met een betere koolstofbalans. Het voorstel verdient onze

volledige steun. Er vallen niettemin een aantal opmerkingen over het Commissievoorstel te maken:

### 1. *Vaststelling van de methode*

De Commissie stelt voor om de *Well to Wheel* aanpak bij comitologie vast te stellen. Aangezien hierin enkele belangrijke politieke keuzes worden vervat moet het parlement mee beslissen over een aantal richtsnoeren. Dat kan door in een nieuw op te nemen bijlage richtsnoeren te formuleren die later volgens de comitologieprocedure verder uitgewerkt kunnen worden. In die richtsnoeren kunnen onder meer keuzes gemaakt worden omtrent het basisjaar en de standaard.

### 2. *Het basisjaar en de standaard*

Oliemaatschappijen verschillen onderling in de mate waarin ze geïnvesteerd hebben in efficiencyverbeteringen. In het voorstel van de Commissie moet elke leverancier gegevens aanleveren over de uitstoot van broeikasgassen, en dat is dan de standaard. Dat zou betekenen dat er voor elk bedrijf een verschillende standaard wordt gehanteerd, hetgeen indruist tegen de logica van de interne markt. Het druist ook in tegen het rechtvaardigheidsgevoel omdat de bedrijven die geïnvesteerd hebben in verbeteringen de nadelen zouden ondervinden, omdat ze moeten voldoen aan strengere standaarden dan hun concurrenten die minder hebben geïnvesteerd in efficiëntie. Om een gelijk speelveld te garanderen is een gemeenschappelijke standaard nodig. Idealiter zou het basisjaar in het verleden liggen om zo te garanderen dat het gedrag niet beïnvloed wordt door strategische motieven. In dat geval moet gebruik gemaakt worden van bestaande studies. Omdat veel gegevens ontbreken, en omdat niet elke brandstofleverancier en producent van biobrandstoffen eenduidig de resultaten onderschrijft kan het basisjaar beter in de toekomst liggen en wel zo kort mogelijk na de vaststelling van deze richtlijn. Op die manier kan en moet elke leverancier gegevens aanleveren.

### 3. *De ambitie*

De voorgestelde ambitie is 1% per jaar. Om die ambitie te realiseren is volgens deskundigen een forse inspanning nodig, maar dat is uiteraard sterk afhankelijk van het uitgangspunt of de basisstandaard. De vraag is natuurlijk hoe de standaard gekozen wordt, uit de gegevens die brandstofproducenten aanleveren. Het verdient aanbeveling om zeker niet de laagste en ook niet de gemiddelde standaard te nemen. Om een adequaat ambitieniveau te verzekeren ligt een *toprunner* benadering voor de hand: in dat geval is het beste bedrijf (of bijvoorbeeld het gemiddelde van de beste drie bedrijven) maatgevend voor de rest. Maar er valt hierbij ook een kanttekening te maken. Het is aannemelijk dat het beste bedrijf werkt met lichte olie – deze lichte olie vereist immers minder verwerking en raffinage. Als het beste bedrijf de standaard zet, dan ontstaat voor alle Europese brandstofleveranciers een sterke prikkel of zelfs een noodzaak om ook zoveel mogelijk lichte olie te gebruiken. Dat betekent een prijsstijging voor lichte olie en heeft als effect dat de zware olie naar landen als China en India gaat. Dit is niet noodzakelijk beter voor de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen, het is alleen een verschuiving van uitstoot van Europese bedrijven naar andere bedrijven. Om te verzekeren dat een echte vermindering wordt bereikt kan het nodig zijn twee standaarden in te voeren: een voor zware olie en een voor lichte olie. De noodzaak daartoe kan echter pas vastgesteld worden op basis van de gegevens van werkelijke uitstoot van de brandstofleveranciers. Hiernaast is de voorgestelde reductie van 1% per jaar lastig te handhaven. Een reductie van 2% per 2 jaar is gemakkelijker en leidt tot dezelfde emissiereductie in 2020.

### 4. *De hele keten*

In het voorstel van de Commissie wordt uitdrukkelijk gesproken van een *Well to Wheel* benadering. Dat betekent dat de uitstoot in de hele keten meegenomen moet worden. Voor de

fossiele brandstoffen bestaat de keten uit de oliewinning, het affakkelen, de eerste verwerking, het transport, de raffinage en de distributie en de uitstoot bij verbranding in de motor. Voor biobrandstoffen geldt hetzelfde, maar daar zal het accent eerder op inzet van hulpstoffen (kunstmest) en veranderingen in landgebruik.

In bijlage worden deze criteria opgesomd op een wijze dat ze van toepassing zijn op olie, gas, waterstof én biobrandstoffen. Een alternatief zou zijn voor elke brandstof een verschillende methode te beschrijven, maar deze benadering garandeert dat de methode technologieneutraal is en dat er geen verborgen stimulans is voor een van de brandstoffen. De brandstofleverancier kan zelf zijn optimale keuze maken.

#### 5. *De reikwijdte*

In het voorstel van de Commissie is waterstof niet opgenomen. Het is echter belangrijk om brandstofleveranciers optimale keuze te bieden en niet volledig in te zetten op de aanwending van biobrandstoffen. Daarom moet in artikel 2 dat de reikwijdte beschrijft een aanpassing worden gemaakt.

Een lastig punt is elektriciteit. Natuurlijk zou het goed zijn als auto's rijden op duurzaam opgewekte elektriciteit. Sommige autofabrikanten voorzien de opkomst van plug-in auto's die thuis worden opgeladen. Daar staan de huidige brandstofleveranciers veelal buiten. Toevoeging van elektriciteit aan de reikwijdte zou in principe goed zijn, maar leveranciers van brandstoffen leveren doorgaans geen elektriciteit. Een handelssysteem zou dit verhelpen, maar dat maakt de richtlijn weer complex.

#### 6. *Duurzaamheidscriteria*

Ook al hebben de brandstofleveranciers verschillende mogelijkheden om aan de reductieverplichtingen te voldoen, het valt niet te ontkennen dat met deze doelstelling een stevige stimulans wordt gegeven om biobrandstoffen te gebruiken. Daarbij spreekt het voor zich dat bijmenging van biobrandstoffen die op basis van *Well to Wheel* analyse nog meer of nauwelijks minder broeikasgassen uitstoten, geen zoden aan de dijk zet. Opneming van een criterium dat expliciet een minimumvereiste stelt wat betreft de broeikasgasprestatie is dus niet nodig: brandstofleveranciers hebben geen reden om biobrandstoffen bij te mengen die geen goede CO<sub>2</sub> efficiëntie hebben.

Anders ligt het met andere duurzaamheidscriteria. Er bestaat terechte zorg over de gevolgen van grootschalige inzet van biobrandstoffen voor de biodiversiteit, het milieu maar ook voor sociale verhoudingen. Het is niet gemakkelijk om criteria te formuleren die conform de Wereldhandelsorganisatie zijn. Enkele Europese landen hebben reeds een voorzet gedaan. Uit de (voorlopige) posities van het VK, Duitsland en Nederland zijn in bijlage [VIb] een aantal criteria verwoord die tegemoet komen aan de zorgen rondom biobrandstoffen. Bij de sociale criteria gaat het in de eerste plaats om een verplichting de sociale gevolgen te monitoren en om instemming van lokale bevolking. Bij biodiversiteit gaat het onder meer om watergebruik en de nabijheid van waardevolle natuurgebieden.

#### 7. *Samenloop met andere wetgeving: ETS en biobrandstoffendoelstelling*

Veel discussie is er over de samenloop met andere wetgeving en initiatieven. De Europese Raad heeft ingestemd met een bindende doelstelling van 10% bijmenging van biobrandstoffen op twee voorwaarden. Het moet gaan duurzame biobrandstoffen en de 2<sup>e</sup> generatietechnologie moet voldoende ontwikkeld zijn. Het spreekt voor zich dat de duurzaamheidsdoelstellingen die in de bijlage van deze richtlijn niet uit pas mogen lopen met de algemene voorwaarde voor duurzaamheid zoals geformuleerd door de Raad. De Europese Commissie is nu bezig met het opstellen van criteria. Eventueel kan in een later stadium in bijlage VIb volstaan worden met een

verwijzing naar een vastgestelde lijst van criteria.

Er is een tweede samenloop, namelijk de emissiehandel. De raffinaderijen vallen onder het ETS-systeem en moeten hun emissie rapporteren, en rechten bijkopen indien ze meer uitstoten dan de verkregen rechten. Volgens sommigen is hiermee afdoende gegarandeerd dat de raffinaderijen op verantwoorde wijze met CO<sub>2</sub> uitstoot omgaan, waardoor de raffinaderijen buiten de rapportageverplichting kunnen blijven. Daartegenover staat de visie dat de ETS slechts een prikkel is om CO<sub>2</sub> te verminderen, geen absolute eis. De oliemaatschappijen kunnen immers beslissen om CO<sub>2</sub> rechten op de handelsmarkt te kopen. Zowel de ETS als de onderhavige richtlijn zijn stimulansen, ze verwoorden geen van beide een eis om te komen tot efficiëntieverbeteringen in de raffinaderijen. Kortom ze versterken elkaar en conflicteren in ieder geval niet.

#### 8. Conclusie

De wijzigingsvoorstellen van uw rapporteur beogen maximale flexibiliteit, een gelijk speelveld en een hoge maar verantwoorde ambitie. Daarnaast is het van belang dat de richtlijn technologieneutraal is, in die zin dat er geen extra stimulansen gegeven worden voor de een bepaalde brandstof of technologie. Samengevat komt dit neer op de volgende wijzigingsvoorstellen:

- bijlage VIa: richtsnoeren voor meetmethoden, inclusief de mogelijkheid om te werken met standaardwaarden (default values), een *toprunner*-benadering en zo nodig te werken met verschillende standaarden voor lichte en zware olie
- bijlage VIb: duurzaamheidscriteria: biodiversiteit en sociale verplichtingen
- verbreding van reikwijdte van de richtlijn: het gebruik van waterstof om CO<sub>2</sub> te reduceren wordt mogelijk gemaakt
- meer flexibiliteit: emissiereductie van 2% per 2 jaar tot en met 2020 in plaats van 1% per jaar
- waarborgen voor duurzaam in een nieuw artikel 7c.

13.11.2007

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE**

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de uitstoot van broeikasgassen door het gebruik van brandstoffen voor het wegvervoer te monitoren en te verminderen, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad met betrekking tot de specificatie van door binnenschepen gebruikte brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 93/12/EG (COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Rapporteur voor advies: Miloslav Ransdorf

### **BEKNOPTE MOTIVERING**

In de richtlijn inzake brandstofkwaliteit, die dateert van 1988, worden gemeenschappelijke communautaire specificaties vastgesteld voor benzine, dieselbrandstof en gasolie voor gebruik in voertuigen, binnenschepen en niet voor de weg bestemde voertuigen, zoals locomotieven, machines voor grondverzet en tractoren.

Dit voorstel is een herziening van de richtlijn inzake brandstofkwaliteit, die is gericht op het vastleggen van nieuwe normen voor transportbrandstoffen om de luchtvervuiling door bijvoorbeeld zwavel, zwevende deeltjes en polyaromatische koolwaterstoffen verder terug te dringen. Bovendien zal met de nieuwe normen de verplichting worden ingevoerd om de bijdrage van brandstoffen voor het wegvervoer aan de klimaatverandering te verlagen. Ten slotte kan de herziening als een instrument worden gezien voor het verwezenlijken van de communautaire doelstelling van een aandeel van 10% aan biobrandstoffen in het gehele verbruik van gasolie en diesel voor het vervoer in de EU tegen 2020.

Een sleutelmaatregel van het voorstel bestaat erin dat brandstofleveranciers, ter bevordering van de ontwikkeling van brandstoffen en biobrandstoffen met een lager koolstofgehalte, verplicht worden om de broeikasgasemissies van hun brandstoffen tijdens de gehele levenscyclus (dat wil zeggen bij raffinage, vervoer en verbruik) vanaf 2011 met 1% per jaar te verminderen. Dit zal resulteren in een verlaging met 10% van broeikasgasemissies tegen 2020, hetgeen overeenkomt met 500 miljoen ton CO<sub>2</sub>.

Om een groter volume biobrandstoffen in gasolie mogelijk te maken zal in de tweede plaats een nieuw soort gasolie worden ingevoerd met een hoger toegestane bijmenging van zuurstofhoudende verbindingen, met inbegrip van een maximumgehalte van 10% ethanol. De uiteenlopende gasoliesoorten zullen duidelijk worden gemarkeerd om de mogelijke risico's van schade aan bestaande voertuigen te voorkomen, aangezien ethanol niet compatibel is met sommige brandstofsysteemen in voertuigen.

Uw rapporteur voor advies is ingenomen met dit voorstel. Het bevorderen van de verdere

ontwikkeling van brandstoffen met een laag koolstofgehalte en andere maatregelen om de emissies van de brandstofproductieketen terug te dringen, is van essentieel belang om ervoor te zorgen dat de brandstofsector ook een bijdrage gaat leveren aan het verwezenlijken van de doelstellingen van de EU inzake de vermindering van broeikasgassen. Uw rapporteur voor advies steunt ten stelligste het concept van de vermindering van de zogenaamde *well-to-wheel*-broeikasgasemissies van brandstoffen, waarin ook rekening wordt gehouden met de emissies ten gevolge van de brandstofproductie als zodanig. Dit is de beste wijze om de brandstofindustrie in een algeheel duurzame richting te sturen en toch de nodige flexibiliteit te behouden. Uw rapporteur voor advies is tevens verheugd over de voorgestelde normen inzake het maximumzwavelgehalte voor diesel waardoor het mogelijk wordt brandstoffen te produceren voor een hoger voertuigrendement, de emissies van zwevende deeltjes terug te dringen en in de toekomst nabehandelingssystemen in te voeren.

Uw rapporteur voor advies is van mening dat lagere emissies slechts kunnen worden verwezenlijkt via een meer gecoördineerde en geïntegreerde benadering die niet alleen de invoering van nieuwe producten en technologieën door de brandstof- en automobielenindustrie en hun leveranciers vergt, maar tevens een vaste toezegging van de beleidsmakers, infrastructuurleveranciers en automobilisten (door o.a. de invoering van een op CO<sub>2</sub> gebaseerde heffing, betere rijvaardigheden en rijgedrag, en veiligere infrastructuur).

Uw rapporteur voor advies wil onderstrepen dat er een subtiele balans moet worden gevonden tussen het bevorderen van de ontwikkeling van de markt in biobrandstoffen en het voorkomen van mogelijke risico's van schade aan bestaande voertuigen en het milieu. Volgens uw rapporteur voor advies is het Commissievoorstel in dit verband niet evenwichtig, aangezien hierin slechts één bron voor de bijmenging van biobrandstof wordt bevorderd ten nadele van andere die minder problemen kunnen opleveren in verband met de incompatibiliteit met bestaande voertuigen en het milieu.

Een groter gebruik van ethanol is namelijk niet alleen incompatibel met vele bestaande brandstofsysteemen in voertuigen, maar zal tevens leiden tot een verhoging van emissies van vervuilende dampen. In het Commissievoorstel is een specifieke afwijking voor de dampspanning opgenomen voor benzine waarin ethanol is bijgemengd. Deze dampen echter, die ook bekend staan als vluchtige organische stoffen, dragen bij tot de ozonvervuiling op leefniveau, en kunnen de vroegtijdige dood van mensen met hart- en ademhalingsproblemen veroorzaken.

Uw rapporteur voor advies is van oordeel dat het voorstel moet worden versterkt door ook andere alternatieven toe te staan (zoals bio-ETBE, bio-TAEE, hernieuwbaar biomethaan, aardgas of waterstof) die een bijdrage kunnen leveren tot de ontwikkeling van brandstoffen met een laag koolstofgehalte en tot de terugdringing van broeikasgasemissies van de brandstofproductieketen. Door meer flexibiliteit mogelijk te maken voor het gebruik van alle biocomponenten kan Europa voordeel halen uit hun potentiële bijdrage tot de verwezenlijking van de nieuwe doelstellingen van de EU op het stuk van biobrandstoffen.

Uw rapporteur voor advies wil voorts erop wijzen dat technische innovaties bij de terugdringing van broeikasgassen een onontbeerlijke rol vervullen. Dankzij een in Tsjechië gepatenteerde uitvinding zouden broeikasgasemissies met maximaal 70% kunnen worden verminderd, indien deze uitvinding in de praktijk wordt gebracht. Het gescheiden afval kan als secundaire grondstof dienen.

Ten slotte wenst uw rapporteur voor advies de noodzaak te onderstrepen om het gehele



vervoerssysteem in de EU efficiënter in te richten. Het wegvervoer neemt een te hoog percentage voor zijn rekening en het aandeel van het spoorwegvervoer ligt te laag. Het is zaak om een allesomvattende benadering inzake het geïntegreerde vervoerssysteem voor de gehele EU voor te bereiden, voor te leggen en te bespreken, en alle passende soorten vervoer hierin op te nemen.

## AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst<sup>1</sup>

Amendementen van het Parlement

### Amendement 1 OVERWEGING 2

(2) In de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement 'Thematische strategie inzake luchtverontreiniging' zijn doelstellingen vastgelegd voor de vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen van nu tot 2020. Deze doelstellingen zijn vastgesteld na een uitgebreide kosten-batenanalyse. Tot de doelstellingen behoorden met name een vermindering van de uitstoot van SO<sub>2</sub> met 82%, NO<sub>x</sub> met 60%, vluchtige organische stoffen (VOS) met 51% en primaire PM<sub>2,5</sub> met 59%, telkens ten opzichte van de uitstoot in 2000. De gevolgen van de wijziging van Richtlijn 98/70/EG voor de VOS-emissies van tankstations moeten in toekomstige wetgeving worden behandeld.

(2) In de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement 'Thematische strategie inzake luchtverontreiniging' zijn doelstellingen vastgelegd voor de vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen van nu tot 2020. Deze doelstellingen zijn vastgesteld na een uitgebreide kosten-batenanalyse. Tot de doelstellingen behoorden met name een vermindering van de uitstoot van SO<sub>2</sub> met 82%, NO<sub>x</sub> met 60%, vluchtige organische stoffen (VOS) met 51% en primaire PM<sub>2,5</sub> met 59%, telkens ten opzichte van de uitstoot in 2000. De gevolgen van de wijziging van Richtlijn 98/70/EG voor de VOS-emissies van tankstations moeten in toekomstige wetgeving worden behandeld. ***De Commissie zou een voortgangsverslag moeten indienen alvorens toekomstige wetgeving op te stellen.***

### Motivering

*Gezien het belang van het terugdringen van broeikasgasemissies en de gevolgen ervan voor brandstof- en autoproducenten zou elke wijziging van de wetgeving gebaseerd moeten zijn op een voortgangsverslag waarin de economische, ecologische en sociale weerslag van elk voorstel wordt uiteengezet.*

### Amendement 2 OVERWEGING 5

<sup>1</sup> Nog niet in het PB gepubliceerd.

(5) De Commissie heeft regelgeving aangenomen om de emissies van verontreinigende stoffen door zware en lichte vrachtwagens te beperken. Specificatie van de gebruikte brandstoffen is een factor die het gemak beïnvloedt waarmee aan dergelijke emissiegrenswaarden kan worden voldaan.

(5) De Commissie heeft regelgeving aangenomen om de emissies van verontreinigende stoffen door zware en lichte vrachtwagens te beperken. Specificatie van de gebruikte brandstoffen is een factor die het gemak beïnvloedt waarmee aan dergelijke emissiegrenswaarden kan worden voldaan. ***Vervuilende emissies kunnen ook worden verminderd dankzij een grotere energie-efficiëntie en de ontwikkeling van energie-efficiënt stedelijk openbaar vervoer.***

#### Motivering

*Klimaatverandering kan tevens worden bestreden middels een grotere energie-efficiëntie en een energie-efficiënter openbaar vervoer in de stedelijke gebieden. 80% van de bevolking woont in stedelijke gebieden en het stedelijk vervoer veroorzaakt 40% van alle CO<sub>2</sub>-emissies.*

#### Amendement 3 OVERWEGING 6

(6) Richtlijn 2003/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 mei 2003 ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen in het vervoer heeft tot doel het gebruik van biobrandstoffen binnen de Gemeenschap te bevorderen. De communautaire strategie inzake biobrandstoffen is verder uitgewerkt in een in 2006 gepubliceerde mededeling van de Commissie 'Een EU-strategie voor biobrandstoffen'. Terwijl uit de mededeling duidelijk de bereidheid blijkt om biobrandstoffen en de biobrandstoftechnologie verder te ontwikkelen, wordt ook beklemtoond dat deze toename van het gebruik van biobrandstoffen niet mag leiden tot een toename van de milieuschade en wordt de noodzaak onderstreept van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. In de mededeling wordt ook benadrukt dat de ontwikkeling van de biobrandstoftechnologie verder moet worden bevorderd.

(6) Richtlijn 2003/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 mei 2003 ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen in het vervoer heeft tot doel het gebruik van biobrandstoffen binnen de Gemeenschap te bevorderen. De communautaire strategie inzake biobrandstoffen is verder uitgewerkt in een in 2006 gepubliceerde mededeling van de Commissie 'Een EU-strategie voor biobrandstoffen'. Terwijl uit de mededeling duidelijk de bereidheid blijkt om biobrandstoffen en de biobrandstoftechnologie verder te ontwikkelen, wordt ook beklemtoond dat deze toename van het gebruik van biobrandstoffen niet mag leiden tot een toename van de milieuschade en wordt de noodzaak onderstreept van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. In de mededeling wordt ook benadrukt dat de ontwikkeling van de biobrandstoftechnologie verder moet worden bevorderd. ***Het zou passend zijn in onderzoeksactiviteiten in verband met de tweede generatie biobrandstoffen te investeren; concurrentie tussen het***



**bepaald percentage ethanol aan benzine.**

*Motivering*

*Het Commissievoorstel is onevenwichtig, aangezien slechts één bron voor de bijmenging van biobrandstof (ethanol) wordt bevorderd ten koste van andere. Een groter gebruik van ethanol is incompatibel met vele bestaande brandstofsyste­men in voertuigen en zal leiden tot een toename van de emissies van vervuilende dampen die bijdragen tot de vorming van ozonvervuiling op leefniveau en die de vroegtijdige dood van mensen met hart- of ademhalingsproblemen kunnen veroorzaken. Het is belangrijk om een grotere flexibiliteit mogelijk te maken voor het gebruik van andere biocomponenten (zoals bio-ETBE, bio-TAEE, hernieuwbaar biomethaan, aardgas of waterstof).*

Amendement 6  
OVERWEGING 16

***(16) Teneinde het gebruik van brandstoffen met lage koolstofinhoud te bevorderen met inachtneming van de doelstellingen inzake luchtverontreiniging, moeten olieraffinaderijen idealiter de vereiste hoeveelheden benzine met lage dampspanning beschikbaar stellen. Aangezien dit momenteel niet het geval is, wordt de dampspanningsgrenswaarde voor benzine-ethanolmengsels opgetrokken teneinde de ontwikkeling van de markt voor biobrandstoffen mogelijk te maken.***

***Schrappen***

*Motivering*

*De door de Europese Commissie voorgestelde verhoging van de maximale dampspanning kan niet worden gerechtvaardigd met ecologische en met de gezondheid verband houdende redenen.*

Amendement 7  
OVERWEGING 21

(21) De biobrandstoftechnologie is in volle ontwikkeling. Er is verder onderzoek nodig naar alle mogelijke methoden voor de omzetting van biomassa in transportbrandstoffen. Het is daarom passend een evenwichtige aanpak te volgen met betrekking tot de grenswaarden in de richtlijn, dit met het oog op de intensivering, indien wenselijk, van het gebruik van de onderscheiden biobrandstoffen. Dit zijn onder meer: methanol, ethanol, hogere alcoholen, ethers en andere zuurstofhoudende verbindingen.

(21) De biobrandstoftechnologie is in volle ontwikkeling. Er is verder onderzoek nodig naar alle mogelijke methoden voor de omzetting van biomassa in transportbrandstoffen. Het is daarom passend een evenwichtige **en technologisch neutrale** aanpak te volgen met betrekking tot de grenswaarden in de richtlijn, dit met het oog op de intensivering, indien wenselijk, van het gebruik van de onderscheiden biobrandstoffen. Dit zijn onder meer: methanol, ethanol, hogere alcoholen, ethers en andere zuurstofhoudende verbindingen.

### Motivering

*In het licht van de voortdurende ontwikkeling in de biobrandstoftechnologie en van het belang van biobrandstoffen bij het terugdringen van broeikasgasemissies is het beginsel van de technologische neutraliteit van vitaal belang om de vrijheid van mededinging te waarborgen.*

#### Amendement 8

ARTIKEL 1, PUNT 2, PUNT (C)  
Artikel 3, lid 3 (Richtlijn 98/70/EG)

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

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

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

Brandstof die voldoet aan de specificaties van bijlage V krijgt de aanduiding "**Vermengde benzine met een laag gehalte aan niet-fossiele brandstoffen**" in de nationale taal of talen.

### Motivering

*De benaming biobrandstof is misleidend voor de consumenten. In elk geval zou de benaming "Benzine met hoog biobrandstofgehalte" voorbehouden moeten zijn aan benzine die daadwerkelijk een hoger percentage biologische componenten heeft. Benzine met 0% tot 5% niet-fossiele componenten zou derhalve "benzine" moeten worden genoemd en benzine met tussen 5% en 10% niet-fossiele componenten zou "Vermengde benzine met een laag gehalte aan niet-fossiele brandstoffen" moeten worden genoemd.*

#### Amendement 9

ARTIKEL 1, PUNT 5  
Artikel 7 ter (Richtlijn 98/70/EG)

#### *Artikel 7 ter*

#### *Schrappen.*

#### *Bijmenging van ethanol in benzine*

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

### Motivering

*Het Commissievoorstel is onevenwichtig, aangezien slechts één bron voor de bijmenging van biobrandstof (ethanol) wordt bevorderd ten koste van andere. Een groter gebruik van ethanol is*

*incompatibel met vele bestaande brandstofsyste­men in voertuigen en zal leiden tot een toename van de emissies van vervuilen­de dampen die bijdragen tot de vorming van ozonvervuiling op leefniveau en die de vroegtijdige dood van mensen met hart- of ademhalingsproblemen kunnen veroorzaken. Het is belangrijk om een grotere flexibiliteit mogelijk te maken voor het gebruik van andere biocomponenten (zoals bio-ETBE, bio-TAEE, hernieuwbaar biomethaan, aardgas of waterstof).*

Amendement 10  
ARTIKEL 1, PUNT 5  
Artikel 7 ter bis (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

*Artikel 7 ter bis*

***Duurzaamheidscriteria voor biologische componenten in brandstoffen***

***1. Alleen van die biologische componenten die voldoen aan de duurzaamheidscriteria en waarvan bewezen is dat zij leiden tot een vermindering van broeikasgasemissies tijdens hun levensduur, wordt aangenomen dat zij bijdragen tot de in artikel 7 bis bedoelde doelstelling***

***2. De duurzaamheidscriteria worden overeenkomstig de in artikel 11, lid 2, bedoelde procedure vastgesteld.***

*Motivering*

*Het Directoraat Milieu van de Commissie moet de opdracht krijgen een voorstel op te stellen over bindende duurzaamheidscriteria voor biologische componenten in brandstoffen, welke moeten worden vastgesteld in het kader van de regelgevingsprocedure met toetsing. In het verslag van de ten principale bevoegde commissie van het EP moet worden voorgesteld dat nu reeds gedetailleerdere criteria in de richtlijn worden opgenomen.*

Amendement 11  
ARTIKEL 1, PUNT 6  
Artikel 8 bis (Richtlijn 98/70/EG)

Artikel 8 bis  
Metaalhoudende additieven

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

Artikel 8 bis  
Metaalhoudende additieven

***Voortbouwend op het bestaande werk van het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek en met gebruikmaking van de bestaande gegevens, zal de*** Commissie verdergaan met de ontwikkeling van een geschikte testmethodologie voor de toevoeging van metaalhoudende additieven aan brandstoffen ***en aan de hand van deze methodologie beoordelen of beperkingen moeten worden voorgesteld voor diegene***

**die worden geacht gevolgen te hebben voor de effectieve werking van technologie om verontreiniging te beperken.**

Amendement 12  
ARTIKEL 1, PUNT 7  
Artikel 9, letter c) (Richtlijn 98/70/EG)

**c) de grenswaarden voor de dampspanning voor benzine met bijgemengd ethanol;                      *Schrappen.***

*Motivering*

*Het Commissievoorstel is onevenwichtig, aangezien slechts één bron voor de bijmenging van biobrandstof (ethanol) wordt bevorderd ten koste van andere. Een groter gebruik van ethanol is incompatibel met vele bestaande brandstofsyste­men in voertuigen en zal leiden tot een toename van de emissies van vervuilende dampen die bijdragen tot de vorming van ozonvervuiling op leefniveau en die de vroegtijdige dood van mensen met hart- of ademhalingsproblemen kunnen veroorzaken. Het is belangrijk om een grotere flexibiliteit mogelijk te maken voor het gebruik van andere biocomponenten (zoals bio-ETBE, bio-TAEE, hernieuwbaar biomethaan, aardgas of waterstof).*

Amendement 13  
ARTIKEL 1, PUNT 7 BIS (nieuw)  
Artikel 9 bis (Richtlijn 98/70/EG)

**(7 bis) Het volgende Artikel 9 bis wordt ingevoegd:**

**"Artikel 9 bis**

**Om bij te dragen tot de doelstellingen van de Europese Unie inzake de vermindering van broeikasgassen en tot het invoeren van een rapportage- en controlemechanisme van de broeikasgasemissies gedurende de hele levensduur van brandstoffen voor het wegvervoer legt de Commissie uiterlijk op 31 december 2010:**

**1. aan het Parlement en de Raad een verslag voor over mogelijke reductiemechanismen. De Commissie overweegt daarbij met name:**

**a) de ontwikkeling van een passende methode voor het ramen van de broeikasgasemissies gedurende de hele levensduur van brandstoffen voor het wegvervoer;**

**b) het verduidelijken van het verband van elk reductiemechanisme met de emissiehandelsregeling van de EU en de verbintenissen die de lidstaten in het**

*Protocol van Kyoto zijn aangegaan;*  
*c) het beoordelen van de haalbaarheid van en het tijdschema voor de verwezenlijking van de streefcijfers voor de geleidelijke specifieke vermindering van broeikasgasemissies;*  
*d) de evaluatie van de gevolgen van deze streefcijfers voor het bedrijfsleven, de economie en de maatschappij.*  
**2. Op basis van dit verslag kan de Commissie voorstellen aan het Parlement en de Raad doen tot wijziging van deze richtlijn overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 2003/30/EG en daaropvolgende relevante wetgeving.**

#### Motivering

*Hoewel het wenselijk is om een mechanisme in te voeren voor de rapportage over en de controle van broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van brandstoffen voor het wegvervoer, is het in de eerste plaats noodzakelijk een geharmoniseerde en concrete methode te ontwikkelen voor de daadwerkelijke berekening van deze emissies. Het vastleggen van een doelstelling van een vermindering met 10% van de broeikasgasemissies is in dit stadium prematuur, omdat het directe gevolgen heeft voor het volume en de duurzaamheid van de biobrandstoffen die in de EU beschikbaar zullen zijn en bevorderd zullen worden. De Commissie dient enkel voor te stellen de richtlijn te herzien nadat zij alle nodige bovenstaande stappen heeft ondernomen.*

Amendement 14  
ARTIKEL 1, PUNT 12  
Bijlage III, voetnoot 5 (Richtlijn 98/70/EG)

***Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:*** ***Schrappen.***

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

#### Motivering

*Het Commissievoorstel is onevenwichtig, aangezien slechts één bron voor de bijmenging van biobrandstof (ethanol) wordt bevorderd ten koste van andere. Een groter gebruik van ethanol is incompatibel met vele bestaande brandstofsyste­men in voertuigen en zal leiden tot een toename van de emissies van vervuilende dampen die bijdragen tot de vorming van ozonvervuiling op leefniveau en die de vroegtijdige dood van mensen met hart- of ademhalingsproblemen kunnen veroorzaken. Het is belangrijk om een grotere flexibiliteit mogelijk te maken voor het gebruik van andere biocomponenten (zoals bio-ETBE, bio-TAEE, hernieuwbaar biomethaan, aardgas of waterstof).*



Amendement 15  
ARTIKEL 1, PUNT 13, PUNT (A)  
Bijlage IV (Richtlijn 98/70/EG)

(a) In de regel voor "Polycyclische aromatische koolwaterstoffen" wordt de waarde in de kolom "Maximum" vervangen door "8".

(a) In de regel voor "Polycyclische aromatische koolwaterstoffen" wordt de waarde in de kolom "Maximum" vervangen door "6".

*Motivering*

*Het verlagen van het maximum brengt dit op één lijn met de huidige realiteit op de markt. Bijna alle brandstoffen op de Europese markt hebben reeds een PAK-gehalte dat tussen de 1% en 6% ligt.*

Amendement 16  
BIJLAGE  
Bijlage V, titel (Richtlijn 98/70/EG)

MILIEUTECHNISCHE SPECIFICATIES  
VOOR IN DE HANDEL VERKRIJGBARE  
BRANDSTOFFEN VOOR VOERTUIGEN  
MET  
ELEKTRISCHEONTSTEKINGSMOTORE  
N

MILIEUTECHNISCHE SPECIFICATIES  
VOOR IN DE HANDEL VERKRIJGBARE  
BRANDSTOFFEN **MET MINIMAAL 5  
VOL % AAN BIOLOGISCHE  
COMPONENTEN** VOOR VOERTUIGEN  
MET  
ELEKTRISCHEONTSTEKINGSMOTORE  
N

*Motivering*

*De voorgestelde wijzigingen houden in dat benzine met een laag biobrandstofgehalte minimaal 5 vol % aan biologische componenten moet bevatten waarbij de distributeur de componenten mag kiezen. De maxima van de afzonderlijke biologische componenten zijn reeds in de tabel opgenomen. Afzonderlijke minima zijn niet nodig, aangezien het minimumtotaal is vastgesteld op 5%.*

Amendement 17  
ARTIKEL 1, PUNT 14  
Bijlage V, regels 19 bis t/m 19 sexies (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

AMENDEMENT VAN HET PARLEMENT

<b>Biologische componenten</b>	<b>vol %</b>	<b>5</b>	
<b>---Bio-ethanol (er moeten eventueel stabilisatoren worden toegevoegd)</b>	<b>vol %</b>		<b>10</b>
<b>---Bio-alcohol met 3 koolstofatomen per molecuul</b>	<b>vol %</b>		<b>7</b>
<b>---Bio-alcohol met 4 of meer koolstofatomen per molecuul</b>	<b>vol %</b>		<b>10</b>
<b>---Bio-ethers met 5 of meer koolstofatomen per molecuul</b>	<b>vol %</b>		<b>22</b>

### Motivering

*De voorgestelde wijzigingen houden in dat benzine met een laag biobrandstofgehalte minimaal 5 vol % aan biologische componenten moet bevatten waarbij de distributeur de componenten mag kiezen. De maxima van de afzonderlijke biologische componenten zijn reeds in de tabel opgenomen. Afzonderlijke minima zijn niet nodig, aangezien het minimumtotaal is vastgesteld op 5%. Binnen de voorgestelde grenzen is het mogelijk een equivalent van biobrandstof (ethanol) gehalte van 10% te halen.*

### Amendement 18

#### BIJLAGE

#### Bijlage V, voetnoot 4 (Richtlijn 98/70/EG)

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

(4) Voor lidstaten met arctische omstandigheden of strenge winters bedraagt de dampspanning gedurende de zomerperiode maximaal 70,0 kPa.

### Motivering

*Het Commissievoorstel is onevenwichtig, aangezien slechts één bron voor de bijmenging van biobrandstof (ethanol) wordt bevorderd ten koste van andere. Een groter gebruik van ethanol is incompatibel met vele bestaande brandstofsyste­men in voertuigen en zal leiden tot een toename van de emissies van vervuilende dampen die bijdragen tot de vorming van ozonvervuiling op leefniveau en die de vroegtijdige dood van mensen met hart- of ademhalingsproblemen kunnen veroorzaken. Het is belangrijk om een grotere flexibiliteit mogelijk te maken voor het gebruik van andere biocomponenten (zoals bio-ETBE, bio-TAEE, hernieuwbaar biomethaan, aardgas of waterstof).*

### Amendement 19

#### BIJLAGE

#### Bijlage VI (Richtlijn 98/70/EG)

**Deze bijlage schrappen.**

### Motivering

*Het Commissievoorstel is onevenwichtig, aangezien slechts één bron voor de bijmenging van biobrandstof (ethanol) wordt bevorderd ten koste van andere. Een groter gebruik van ethanol is incompatibel met vele bestaande brandstofsyste­men in voertuigen en zal leiden tot een toename van de emissies van vervuilende dampen die bijdragen tot de vorming van ozonvervuiling op leefniveau en die de vroegtijdige dood van mensen met hart- of ademhalingsproblemen kunnen veroorzaken. Het is belangrijk om een grotere flexibiliteit mogelijk te maken voor het gebruik van andere biocomponenten (zoals bio-ETBE, bio-TAEE, hernieuwbaar biomethaan, aardgas of waterstof).*

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Bewaking en bestrijding van broeikasgassen afkomstig van brandstoffen (wegvervoer en binnenvaart)
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)
<b>Commissie ten principale</b>	ENVI
<b>Advies uitgebracht door</b> Datum bekendmaking	ITRE 13.3.2007
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Miloslav Ransdorf 12.4.2007
<b>Behandeling in de commissie</b>	26.6.2007                      12.9.2007
<b>Datum goedkeuring</b>	12.11.2007
<b>Uitslag eindstemming</b>	+:                      34 -:                      0 0:                      3
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Gianni De Michelis, Den Dover, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Avril Doyle, Robert Goebbels, Satu Hassi, Edit Herczog, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Hannes Swoboda, Lambert van Nistelrooij
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)</b>	Eva Lichtenberger

13.9.2007

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE LANDBOUW EN PLATTELANDSONTWIKKELING**

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie en tot invoering van een mechanisme om de uitstoot van broeikasgassen door het gebruik van brandstoffen voor het wegvervoer te monitoren en te verminderen, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG van de Raad met betrekking tot de specificatie van door binnenschepen gebruikte brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 93/12/EG (COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Rapporteur voor advies: Joseph Daul

### **BEKNOPTE MOTIVERING**

Het voorstel voor een richtlijn van de Europese Commissie tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG van 13 oktober 1998 met betrekking tot de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie vormt een belangrijke fase in de bevordering en ontwikkeling van biobrandstoffen in de Europese Unie.

In talrijke standpunten heeft het Europees Parlement steeds alle initiatieven van de Europese Unie met het oog op het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen gesteund. Tijdens de Europese Raad van 8 en 9 maart 2007 is besloten dat de hernieuwbare energiebronnen 20% moeten gaan uitmaken van de energie die in 2020 in de Europese Unie wordt verbruikt, waarbij biobrandstoffen 10% van de verbruikte brandstoffen voor hun rekening moeten nemen.

In het kader van de lopende hervormingen van de marktordeningen voor gewassen worden bovendien de afzetmogelijkheden van de betrokken gewassen beperkt. Biobrandstoffen bieden aan landbouwers alternatieve mogelijkheden waarmee het Europees beleid inzake ruimtelijke ordening en werkgelegenheid op het platteland worden geschraagd. Voorts vormen de landbouwgronden die thans onder de braakleggingsregeling vallen, een reserve om in deze nieuwe vraag te voorzien.

In dit verband vormt het door de Europese Commissie ingediende voorstel voor een richtlijn tot wijziging van de specificatie van benzine waaraan biobrandstoffen zijn toegevoegd, een belangrijk onderdeel van het Europees beleid om het gebruik ervan te vergemakkelijken.

Het is immers urgent om de technische specificaties van Richtlijn 98/70/EG op één lijn te brengen met de beleidsdoelstellingen van de Europese Unie.

In de eerste plaats kunnen de Europese doelstellingen ten aanzien van het gebruik van biobrandstoffen slechts worden gehaald, indien de fabrikanten en distributeurs overgaan tot de rechtstreekse toevoeging van ethanol aan benzine. Een oplossing zou erin bestaan dat de

aardoliemaatschappijen aan de producenten van biobrandstoffen of de distributeurs voldoende hoeveelheden benzine met een geringe vluchtigheid ter beschikking te stellen. Dit is thans niet het geval. Om dit obstakel te omzeilen stelt de Europese Commissie dan ook voor de huidige specificatie van benzine te wijzigen.

Bovendien moeten de lidstaten die nu reeds de bepalingen inzake de rechtstreekse toevoeging van ethanol aan benzine wensen in te voeren om zo tegemoet te komen aan de wensen van de Europese burgers, dit kunnen doen. Deze motivering is des te steekhoudender, omdat de herziening van de richtlijn reeds eind 2005 had moeten plaatsvinden en een achterstand van bijna twee jaar is ontstaan.

Ten slotte wijst de technologische ontwikkeling van motoren en biobrandstoffen die in de toekomst kunnen worden gebruikt, erop dat in de toekomstige mengsels de huidige grens van 5% bij de toevoeging van ethanol aan benzine zal worden overschreden. Hoewel een dergelijke doelstelling zeer wenselijk is, omdat zij beantwoordt aan het beleid inzake de terugdringing van de uitstoot van broeikasgassen, moet echter erop worden gelet dat de voorlichting van de consument zo volledig mogelijk is ten einde elk ongemak bij het gebruik van biobrandstoffen in oudere motoren die niet aan de nieuwe brandstoffen zijn aangepast, te voorkomen.

Overeenkomstig Richtlijn nr. 85/536/EEG kan het Europese wagenpark voortaan brandstoffen gebruiken met een maximaal aandeel van 5% bio-ethanol en 15% ETBE. Derhalve wordt voorgesteld een vereenvoudigde aanduiding in te voeren die wordt beperkt tot brandstoffen die meer dan 5% ethanol of 15% ETBE bevatten.

De ontwikkeling van biobrandstoffen vormt slechts één van de onderdelen van het Europees beleid inzake de terugdringing van de uitstoot van broeikasgassen in de vervoerssector. Het is dus dringend gewenst zo snel mogelijk nieuwe beperkingen voor de vervoerssector vast te stellen, wil de Europese Unie haar internationale verbintenissen inzake milieubescherming nakomen.

De Europese Commissie stelt voor om in het voorstel voor een richtlijn een procedure op te nemen ter vaststelling van de te nemen maatregelen om het beginsel van een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in de vervoerssector te eerbiedigen voor de periode van 1 januari 2011 tot en met 2020.

De doelstelling van een vermindering met 10% in tien jaar van broeikasgasemissies die worden geproduceerd gedurende de gehele levenscyclus van brandstoffen per eenheid energie, beantwoordt aan het beleid dat alle Europese burgers wensen. Het belang van deze doelstelling zou een bijzondere discussie binnen de Europese instellingen hebben gevergd met het oog op de vaststelling van de nodige maatregelen.

Gezien het urgente karakter van de situatie ondersteunt de Commissie landbouw en plattelandsontwikkeling het beginsel van opneming van deze bepalingen in onderhavige richtlijn, hoewel de richtlijn vooral tot doel heeft de brandstofkwaliteit te wijzigen.

Niettemin is de Commissie landbouw en plattelandsontwikkeling bijzonder waakzaam ten aanzien van de vaststelling van de maatregelen die op Europees niveau moeten worden vastgelegd en door de lidstaten vanaf 1 januari 2009 ten uitvoer moeten worden gelegd. Derhalve verzoekt zij de Commissie om het Europees Parlement op de hoogte te houden van het verloop van de discussies en vraagt zij vooral dat aan het Parlement verslag wordt uitgebracht van de

redenen van een eventuele achterstand bij de tenuitvoerlegging van deze maatregelen.

## AMENDEMENTEN

De Commissie landbouw en plattelandontwikkeling verzoekt de ten principale bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst<sup>1</sup>

Amendementen van het Parlement

### Amendement 1 OVERWEGING 6

(6) Richtlijn 2003/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 mei 2003 ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen in het vervoer heeft tot doel het gebruik van biobrandstoffen binnen de Gemeenschap te bevorderen. De communautaire strategie inzake biobrandstoffen is verder uitgewerkt in een in 2006 gepubliceerde mededeling van de Commissie 'Een EU-strategie voor biobrandstoffen'. Terwijl uit de mededeling duidelijk de bereidheid blijkt om biobrandstoffen en de biobrandstoftechnologie verder te ontwikkelen, wordt ook beklemtoond dat deze toename van het gebruik van biobrandstoffen niet mag leiden tot een toename van de milieuschade en wordt de noodzaak onderstreept van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. In de mededeling wordt ook benadrukt dat de ontwikkeling van de biobrandstoftechnologie verder moet worden bevorderd.

(6) Richtlijn 2003/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 mei 2003 ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen in het vervoer heeft tot doel het gebruik van biobrandstoffen binnen de Gemeenschap te bevorderen.  
***Biobrandstoffen vormen één van de middelen om de door de Europese Unie vastgelegde doelstellingen op het vlak van de vermindering van broeikasgasemissies, meer in het bijzonder in de vervoerssector, te verwezenlijken.*** De communautaire strategie inzake biobrandstoffen is verder uitgewerkt in een in 2006 gepubliceerde mededeling van de Commissie 'Een EU-strategie voor biobrandstoffen'. Terwijl uit de mededeling duidelijk de bereidheid blijkt om biobrandstoffen en de biobrandstoftechnologie verder te ontwikkelen, wordt ook beklemtoond dat deze toename van het gebruik van biobrandstoffen niet mag leiden tot een toename van de milieuschade en wordt de noodzaak onderstreept van een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. In de mededeling wordt ook benadrukt dat de ontwikkeling van de biobrandstoftechnologie verder moet worden bevorderd.

### Amendement 2 OVERWEGING 9

<sup>1</sup> Nog niet in het PB gepubliceerd.

(9) De verbranding van brandstoffen voor het wegvervoer is verantwoordelijk voor ongeveer 20% van de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap. **Eén van de methoden om** deze broeikasgasemissies terug te dringen, is bedoelde emissies te verminderen gedurende de gehele levenscyclus van deze brandstoffen. Dit kan op diverse manieren gebeuren. Gezien het streven van de Gemeenschap naar een verdere verlaging van de uitstoot van broeikasgassen en het grote aandeel van de emissies van het wegvervoer is het passend te werken aan een mechanisme waarbij van brandstofleveranciers wordt geëist dat zij rapporteren over de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van de door hen geleverde brandstoffen en dat zij deze emissies vanaf 2010 jaarlijks met een vastgestelde hoeveelheid verminderen. Aangezien een van **de gevolgen** van deze richtlijn een toename is van de mogelijkheid biobrandstoffen te gebruiken, zal het broeikasgasrapportage- en -reductiemechanisme worden uitgewerkt in coördinatie met de bepalingen van Richtlijn 2003/30/EG.

(9) De verbranding van brandstoffen voor het wegvervoer is verantwoordelijk voor ongeveer 20% van de uitstoot van broeikasgassen in de Gemeenschap. **Om** deze broeikasgasemissies terug te dringen, is **het onontbeerlijk om** bedoelde emissies te verminderen gedurende de gehele levenscyclus van deze brandstoffen. Dit kan op diverse manieren gebeuren. Gezien het streven van de Gemeenschap naar een verdere verlaging van de uitstoot van broeikasgassen en het grote aandeel van de emissies van het wegvervoer is het passend te werken aan een mechanisme waarbij van brandstofleveranciers wordt geëist dat zij rapporteren over de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van de door hen geleverde brandstoffen en dat zij deze emissies vanaf 2010 jaarlijks met een vastgestelde hoeveelheid verminderen. Aangezien een van **de doelstellingen** van deze richtlijn een toename is van de mogelijkheid biobrandstoffen te gebruiken, zal het broeikasgasrapportage- en -reductiemechanisme worden uitgewerkt in coördinatie met de bepalingen van Richtlijn 2003/30/EG **en zal dit uiterlijk op 31 december 2008 worden ingevoerd.**

#### *Motivering*

*Het is onontbeerlijk een doortastend beleid ter vermindering van broeikasgasemissies in te voeren, omdat de Europese Unie anders niet in staat zal zijn haar internationale verbintenissen terzake na te komen.*

*Anderzijds had het voorstel van de Commissie voor een richtlijn inzake de specificatie van benzine, dieselbrandstof en gasolie reeds op 31 december 2005 afgerond moeten zijn. De opgelopen achterstand leidt ertoe dat een Europees beleid inzake de vermindering van broeikasgassen voortdurend wordt uitgesteld. Derhalve is het des te dringender dat de Europese Unie alle nodige maatregelen neemt om onverwijld alle onontbeerlijke onderdelen van een dynamisch beleid inzake de vermindering van broeikasgasemissies in te voeren. In dit verband is het vastleggen van een bindende tijdslimiet voor de invoering van een broeikasgasrapportage- en reductiemechanisme onontkoombaar.*

#### Amendement 3 OVERWEGING 9 bis (nieuw)

***De vermindering van broeikasgasemissies is een gebod waaraan allen zich moeten houden. De Europese Unie moet via de vastgelegde doelstellingen de***

***mogelijkheden aantonen van de tenuitvoerlegging van beleidsvormen waarmee de vermindering van broeikasgasemissies wordt opgelegd. Rekening houdend met hetgeen voor het milieu op het spel staat, is het onontbeerlijk dat vóór 1 januari 2009 een broeikasgasrapportage- en reductiemechanisme wordt ingevoerd. Gebeurt dit niet dan moet de Commissie aan het Europees Parlement verslag uitbrengen over de redenen hiervan.***

#### *Motivering*

*De vermindering van broeikasgasemissies is een gebod waaraan alle landen zich moeten houden. De Europese Unie moet via de vastgelegde doelstellingen de mogelijkheden aantonen van de tenuitvoerlegging van beleidsvormen waarmee de vermindering van broeikasgasemissies wordt opgelegd.*

#### Amendement 4 OVERWEGING 11

De **Commissie** streeft ernaar het aandeel van biobrandstoffen in het totale volume brandstoffen voor het wegvervoer tegen 2020 op te trekken tot ten minste 10%. De gestage technische vooruitgang op het gebied van de auto- en brandstoftechnologieën, gepaard aan het permanente streven om een zo hoog mogelijk niveau van bescherming van milieu en volksgezondheid te waarborgen, maken een geregelde herziening van de brandstofsspecificaties noodzakelijk op basis van verdere studies over en analyse van de effecten van additieven en biobrandstofcomponenten op verontreinigende emissies. Over de mogelijkheden om transportbrandstoffen meer koolstofvrij te maken, moet daarom op gezette tijden worden gerapporteerd.

De **Europese Unie** streeft ernaar het aandeel van biobrandstoffen in het totale volume brandstoffen voor het wegvervoer tegen 2020 op te trekken tot ten minste 10%. De gestage technische vooruitgang op het gebied van de auto- en brandstoftechnologieën, gepaard aan het permanente streven om een zo hoog mogelijk niveau van bescherming van milieu en volksgezondheid te waarborgen, maken een geregelde herziening van de brandstofspecificaties noodzakelijk op basis van verdere studies over en analyse van de effecten van additieven en biobrandstofcomponenten op verontreinigende emissies. Over de mogelijkheden om transportbrandstoffen meer koolstofvrij te maken, moet daarom op gezette tijden worden gerapporteerd.

#### *Motivering*

*Het Europees Parlement heeft altijd een ambitieuze doelstelling voor het gebruik van biobrandstoffen verdedigd. De Europese Raad heeft op zijn beurt in zijn mededeling van 8 en 9 maart herinnerd aan de doelstelling van een dwingend gebruik van ten minste een aandeel van 10% biobrandstoffen in de voor het vervoer gebruikte brandstoffen.*



Amendement 5  
OVERWEGING 11 BIS (nieuw)

***(11 bis) De Commissie zou een wetgevingsvoorstel moeten opstellen waarmee wordt gewaarborgd dat de voedselzekerheid niet in gevaar wordt gebracht door de productie van brandstoffen uit plantaardige grondstoffen.***

*Motivering*

*Het gemeenschappelijk landbouwbeleid heeft in de eerste plaats tot doel de voedselvoorziening van de bevolking veilig te stellen. De grondstoffen voor plantaardige brandstoffen groeien op dezelfde arealen als voedingsgewassen. Derhalve moet dankzij wetgeving worden voorkomen dat het gebruik van plantaardige brandstoffen de voedselzekerheid, ook in de ontwikkelingslanden, in gevaar brengt.*

Amendement 6  
OVERWEGING 12 bis (nieuw)

***(12 bis) Het toevoegen van ethanol aan benzine veroorzaakt een niet-lineaire verandering van de dampspanning van de aldus verkregen brandstof.***

*Motivering*

*Een beter begrip van de bestaande problemen leidt tot een wijziging in de ordening van de amendementen.*

Amendement 7  
OVERWEGING 13

(13) De details betreffende het bijmengen van ethanol in benzine, met name de grenswaarden voor de dampspanning en eventuele alternatieven om te waarborgen dat de dampspanning van ethanolmengsels beneden aanvaardbare grenzen blijft, moeten worden geëvalueerd op basis van de ervaring met de toepassing van Richtlijn 98/70/EG.

(13) De details betreffende het bijmengen van ethanol in benzine, met name de grenswaarden voor de dampspanning en eventuele alternatieven om te waarborgen dat de dampspanning van ethanolmengsels beneden aanvaardbare grenzen blijft, moeten worden geëvalueerd op basis van de ervaring met de toepassing van Richtlijn 98/70/EG.  
***De dampspanning van de mengsels houdt immers ook verband met de oorspronkelijke samenstelling van de benzine.***

*Motivering*

*Aangezien de vluchtigheid van ethanol bij een bepaald ethanolaandeel stabiel is, is de samenstelling van de benzine in het mengsel doorslaggevend voor de vluchtigheid van het eindproduct.*

Amendement 8  
OVERWEGING 14

(14) *Het bijmengen van ethanol in benzine verhoogt de dampspanning van de resulterende brandstof, terwijl de dampspanning van brandstofmengsels moet worden begrensd teneinde luchtverontreinigende emissies te beperken.*

(14) *De dampspanning van brandstofmengsels moet worden begrensd teneinde luchtverontreinigende emissies te beperken. De toename van de dampspanning van het benzine-ethanolmengsel bereikt haar maximum bij een toevoeging van 5 volumeprocent ethanol en neemt vervolgens af voor mengsels met een hoger ethanolaandeel.*

*Motivering*

*De toename van de dampspanning van het benzine-ethanolmengsel bereikt haar maximum bij een toevoeging van 5 volumeprocent ethanol en neemt vervolgens af voor mengsels met een hoger ethanolaandeel.*

Amendement 9  
OVERWEGING 15

(15) *Het bijmengen van ethanol in benzine veroorzaakt een niet-lineaire verandering van de dampspanning van de aldus verkregen brandstof.* Om te waarborgen dat de dampspanning van de benzine die resulteert uit het vermengen van twee wettelijk toegelaten benzine-ethanolmengsels beneden de wettelijke dampspanningsgrenswaarde blijft, is het noodzakelijk de toegestane afwijking voor de dampspanning van dergelijke mengsels *zó* vast te stellen *dat* die overeenstemt met de feitelijke toename van de dampspanning ten gevolge van de toevoeging van een bepaald percentage ethanol aan benzine.

(15) Om te waarborgen dat de dampspanning van de benzine die resulteert uit het vermengen van twee wettelijk toegelaten benzine-ethanolmengsels beneden de wettelijke dampspanningsgrenswaarde blijft, is het noodzakelijk de toegestane afwijking voor de dampspanning van dergelijke mengsels vast te stellen, *opdat hierbij rekening wordt gehouden met de intrinsieke kwaliteit van de benzine en opdat die aldus* overeenstemt met de feitelijke toename van de dampspanning ten gevolge van de toevoeging van een bepaald percentage ethanol aan benzine.

*Motivering*

*Aangezien de vluchtigheid van ethanol bij een bepaald ethanolaandeel stabiel is, is de samenstelling van de benzine in het mengsel doorslaggevend voor de vluchtigheid van het eindproduct.*

Amendement 10  
OVERWEGING 16

(16) Teneinde het gebruik van brandstoffen met lage koolstofinhoud te bevorderen met

(16) Teneinde het gebruik van brandstoffen met lage koolstofinhoud te bevorderen met

inachtneming van de doelstellingen inzake *de bestrijding van* luchtverontreiniging, moeten olieraffinaderijen idealiter de vereiste hoeveelheden benzine met lage dampspanning beschikbaar stellen. ***Aangezien dit momenteel niet het geval is, wordt de dampspanningsgrenswaarde voor benzine-ethanolmengsels opgetrokken teneinde de ontwikkeling van de markt voor biobrandstoffen mogelijk te maken.***

inachtneming van de doelstellingen inzake *de bestrijding van* luchtverontreiniging, moeten olieraffinaderijen idealiter de vereiste hoeveelheden benzine met lage dampspanning beschikbaar stellen. ***Helaas dient te worden geconstateerd dat dit thans niet het geval is, aangezien de beschikbaarheid van benzine met een lage dampspanning nog steeds zeer ontoereikend is.***

#### *Motivering*

*Helaas wordt dagelijks geconstateerd dat de Europese raffineerders aan de producenten van biobrandstoffen die benzine-ethanolmengsels vervaardigen, niet de nodige hoeveelheden benzine met een lage dampspanning ter beschikking stellen. Deze situatie is zeer betreurenswaardig, aangezien de ontwikkeling van biobrandstoffen wordt belemmerd en de door de Europese Unie vastgestelde beleidsdoelstellingen op losse schroeven komen te staan.*

#### Amendement 11 OVERWEGING 16 bis (nieuw)

***(16 bis) In het licht van deze lacune moet de maximale dampspanning die voor ethanolhoudende mengsels is toegestaan, worden verhoogd om de onontbeerlijke ontwikkeling van de markt van biobrandstoffen mogelijk te maken.***

#### *Motivering*

*Om tegemoet te komen aan de bezorgdheid van de producenten van biobrandstoffen over de ontoereikende bevoorrading met benzine met lage dampspanning en aldus de raffineerders te omzeilen, wordt voorgesteld om de toegestane maximale dampspanning voor ethanolhoudende mengsels te verhogen.*

#### Amendement 12 OVERWEGING 16 TER (nieuw)

***(16 ter) De specificaties voor benzine, dieselbrandstof en gasolie hadden reeds vóór 31 december 2005 herzien moeten zijn. De opgelopen achterstand heeft ertoe geleid dat de verwezenlijking van de beleidsdoelstellingen van de Europese Unie inzake de vermindering van broeikasgasemissies in de vervoerssector evenzeer werd uitgesteld.***

### Motivering

*In Richtlijn 2003/30/EG was vastgelegd dat de specificaties inzake benzine, dieselbrandstof en gasolie vóór 31 december 2005 herzien hadden moeten zijn.*

#### Amendement 13 OVERWEGING 16 QUATER (nieuw)

***(16 quater) Om de opgelopen achterstand bij de verwezenlijking van de doelstellingen inzake de vermindering van broeikasgasemissies in de vervoerssector niet te vergroten, moet de Commissie ervoor zorgen dat de lidstaten de rechtstreekse toevoeging van ethanol aan benzine onverwijld mogen toestaan.***

### Motivering

*Het zou ondenkbaar zijn de sedert december 2005 opgelopen achterstand nog te vergroten. Om aan dit nadeel het hoofd te bieden is het wenselijk een afwijking te verlenen aan de lidstaten die, in een streven om de doelstellingen van de Europese Unie inzake de vermindering van broeikasgasemissies te halen, de in deze richtlijn opgenomen maatregelen toepassen of wensen toe te passen door de rechtstreekse toevoeging van ethanol aan benzine te bevorderen.*

#### Amendement 14 OVERWEGING 16 QUINQUIES (nieuw)

***(16 quinquies) Aangezien de nieuwe brandstoffen voor sommige oude motoren bepaalde risico's in zich bergen, is het onontbeerlijk om aan de klanten een passende aanduiding te bieden voor brandstoffen met een hoger aandeel biobrandstoffen dan degene die thans worden verkocht.***

### Motivering

*De bepalingen van het voorstel voor een richtlijn moeten volledig rekening houden met de zorgen van de consumenten, willen de doelstellingen van de Europese Unie ten aanzien van de vermindering van broeikasgasemissies worden verwezenlijkt. Dit is met name het geval voor consumenten die in het bezit zijn van oude auto's die niet op de nieuwe brandstoffen zijn afgestemd.*

#### Amendement 15 OVERWEGING 19

(19) In het kader van de vaststelling van een nieuw mechanisme voor de monitoring van

(19) In het kader van de vaststelling van een nieuw mechanisme voor de monitoring van

de broeikasgasemissies moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend om de methodologie vast te stellen voor de rapportering inzake de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van brandstoffen voor het wegvervoer en brandstoffen die worden gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines. Aangezien dergelijke maatregelen, alsook die voor de vaststelling van de toegestane meetmethoden overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 98/70/EG, van algemene strekking zijn en bedoeld zijn om deze richtlijn aan te vullen door de toevoeging van nieuwe niet-essentiële elementen, moeten ze worden vastgesteld in overeenstemming met de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

de broeikasgasemissies moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend om de methodologie vast te stellen voor de rapportering inzake de broeikasgasemissies gedurende de hele levenscyclus van brandstoffen voor het wegvervoer en brandstoffen die worden gebruikt in niet voor de weg bestemde mobiele machines. ***De Commissie moet aan het Europees Parlement regelmatig verslag uitbrengen over de moeilijkheden die zich voordoen, met name in het geval van achterstand bij de tenuitvoerlegging van deze maatregelen.*** Aangezien dergelijke maatregelen, alsook die voor de vaststelling van de toegestane meetmethoden overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 98/70/EG, van algemene strekking zijn en bedoeld zijn om deze richtlijn aan te vullen door de toevoeging van nieuwe niet-essentiële elementen, moeten ze worden vastgesteld in overeenstemming met de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

#### *Motivering*

*De vermindering van broeikasgasemissies, met name in de vervoerssector, vormt één van de voornaamste doelstellingen van het Europees Parlement, dat de zorgen van alle Europese burgers op dit gebied verwoordt. Derhalve moet het Parlement worden betrokken bij alle stadia van de uitwerking van de maatregelen inzake broeikasgasemissies en ten minste op de hoogte worden gehouden van elke achterstand bij de uitwerking en de tenuitvoerlegging van deze maatregelen.*

#### Amendement 16 OVERWEGING 21 bis (nieuw)

***Het onderzoek naar nieuwe motoren die minder broeikasgassen uitstoten, moet op communautair niveau worden bevorderd. Aldus moet het tevens mogelijk worden gemaakt vooruit te lopen op de ontwikkeling van brandstoffen die in de komende twintig jaar beschikbaar zullen worden.***

#### *Motivering*

*Ook de motortechnologie is in ontwikkeling. Het onderzoek naar nieuwe motoren die minder broeikasgassen uitstoten, moet op communautair niveau worden bevorderd. Anderzijds moet dit*

*onderzoek tevens vooruitlopen op de ontwikkeling van brandstoffen die in de komende twintig jaar beschikbaar zullen worden met een verhoogd gehalte aan biobrandstoffen, met name benzine die tussen de 20 en 30 volumeprocent ethanol bevat en waaraan autofabrikanten reeds werken.*

Amendement 17  
ARTIKEL 1, PUNT 2), LETTER C)  
Artikel 3, lid 3, alinea 1 (Richtlijn 98/70/EG)

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

«3. Brandstof die voldoet aan de specificaties van bijlage III **behoeft geen speciale** aanduiding **inzake de toevoeging van ethanol of ETBE.**

*Motivering*

*Er zij opgemerkt dat het huidige wagenpark van de Europese Unie een brandstof kan gebruiken met een maximumgehalte van 5% ethanol of 15% ETBE. Het gebruik van brandstoffen waaraan minder dan 5% ethanol of minder dan 15% ETBE is toegevoegd is thans in de lidstaten van de Europese Unie gebruikelijk. De vermelding van de toevoeging van een laag gehalte ethanol of ETBE lijkt dus niet doorslaggevend voor de goede voorlichting van de consument.*

Amendement 18  
ARTIKEL 1, PUNT 2), LETTER C)  
Artikel 3, lid 3, alinea 2 (Richtlijn 98/70/EG)

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

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

*Motivering*

*Brandstoffen met meer dan 5% ethanol of meer dan 15% ETBE zijn alleen geschikt voor de meest recente voertuigen. Derhalve is het wenselijk dat de voorlichting van de consument zich concentreert op benzine met meer dan 5% ethanol of meer dan 15% ETBE, opdat incompatibiliteit met zijn voertuig wordt voorkomen en de consument wordt gewezen op de meest geschikte brandstoffen in het licht van de in deze richtlijn vastgelegde doelstellingen.*

Amendement 19  
ARTIKEL 1, PUNT 2, B BIS) (NIEUW)  
Artikel 3, lid 2, punt c bis) (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

***b bis) Aan lid 2 wordt het volgende punt c bis) toegevoegd:***

***"c bis) De lidstaten zorgen er tevens voor dat uiterlijk op 1 januari 2012 loodvrije benzine met een bio-ethanolgehalte van ten minste 70 vol % voldoet aan de***

***milieutechnische specificaties die in bijlage VI bis zijn vastgesteld.***

*Motivering*

*Voor de nieuwe benzine E 85 is het onontbeerlijk precieze milieutechnische specificaties in te voeren in het licht van het hoge bio-ethanolgehalte van ten minste 70 vol %.*

Amendement 20

ARTIKEL 1, PUNT 5

Artikel 7 nonies, lid 3 bis) (nieuw) (richtlijn 98/70/EEG)

***3 bis. De Commissie brengt aan het Europees Parlement verslag uit over de gebruikte methode voor de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde voorlichting, alsmede over de nodige maatregelen die krachtens lid 3 van dit artikel zijn genomen.***

***De Commissie stelt het Europees Parlement in kennis van elke achterstand bij de tenuitvoerlegging van de doelstellingen van deze richtlijn ten aanzien van de vermindering van broeikasgasemissies.***

*Motivering*

*De vermindering van broeikasgasemissies is een gebod waaraan alle landen zich moeten houden. De Europese Unie moet via de vastgelegde doelstellingen de mogelijkheden aantonen van de tenuitvoerlegging van beleidsvormen waarmee de vermindering van broeikasgasemissies wordt opgelegd. Rekening houdend met hetgeen voor het milieu op het spel staat, is het onontbeerlijk dat vóór 1 januari 2009 een broeikasgasrapportage- en reductiemechanisme wordt ingevoerd. Gebeurt dit niet dan moet de Commissie aan het Europees Parlement verslag uitbrengen over de redenen hiervan.*

Amendement 21

ARTIKEL 1, PUNT 12

Bijlage III (richtlijn 98/70/EG)

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

Voetnoot 5 wordt gewijzigd door toevoeging van de volgende tekst: "Wanneer brandstoffen ethanol bevatten, mag de maximale dampspanning ***de voor het lopende seizoen toegestane grenswaarde overschrijden, zoals die in bijlage VI is vastgelegd.***"

### Motivering

*Het is zaak gedurende het gehele jaar de rechtstreekse toevoeging van bio-ethanol aan brandstoffen te vergemakkelijken.*

#### Amendement 22

##### BIJLAGE

Bijlage, 11de lijn (Zuurstofgehalte), 4de kolom (richtlijn 98/70/EG)

3,7

4,0

### Motivering

*In de Europese referentienorm voor loodvrije benzine - EN 228 - is vastgelegd dat de dichtheid ervan tussen 720 en 775 kg/m<sup>3</sup> bij 15°C moet liggen. In het geval waarin 10 volumepercent ethanol is toegevoegd aan benzine met een dichtheid die in de onderste marge ligt - 720 kg/m<sup>3</sup> - zou het zuurstofgehalte van deze benzine met toevoeging hoger worden dan 3,7 gewichtspercent en dus buiten de norm komen te liggen. Het vastleggen van het maximumgehalte aan zuurstof op 4 gewichtspercent maakt het mogelijk om 10 volumepercent ethanol toe te voegen aan elke loodvrije benzinesoort die aan de norm beantwoordt, zonder dat het risico bestaat dat deze benzine na toevoeging niet langer conform is.*

#### Amendement 23

##### BIJLAGE

Bijlage V, voetnoot 4 (richtlijn 98/70/EG)

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

Voor lidstaten met arctische omstandigheden of strenge winters bedraagt de dampspanning gedurende de zomerperiode maximaal 70,0 kPa. "Wanneer brandstoffen ethanol bevatten, mag de maximale dampspanning **de voor het lopende seizoen toegestane grenswaarde overschrijden, zoals die in de tabel in bijlage VI is vastgelegd.**"

### Motivering

*Het is zaak de rechtstreekse toevoeging van bio-ethanol aan brandstoffen gedurende het gehele jaar te vergemakkelijken.*

#### Amendement 24

##### ARTIKEL 1, PUNT 15 BIS (NIEUW)

Bijlage VI bis (nieuw) (Richtlijn 98/70/EG)

**15 bis. Bijlage VI bis, als opgenomen in de bijlage bij deze richtlijn, wordt toegevoegd.**

### **"BIJLAGE VI BIS**

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



## ELEKTRISCHEONTSTEKINGSMOTOREN

Type: benzine E 85

<i>Voorschriften en analysemethoden</i>					
<i>Parameters</i> <sup>(1)</sup>	<i>Eenheid</i>	<i>Grenswaarden</i> <sup>(2)</sup>			
		<i>Minimum</i>		<i>Maximum</i>	
<i>Research-octaangetal</i>		95		-	
<i>Motor-octaangetal</i>		85		-	
<i>- Hogere alcoholen (C3-C8)</i>	<i>vol %</i>	-		2,0	
<i>- Methanol</i>	<i>vol %</i>	-		1,0	
<i>- Ethers met vijf of meer koolstofatomen per molecuul</i>	<i>vol %</i>	-		5,2	
<i>Sulfaatgehalte</i>	<i>mg/kg</i>	-		1	
<i>Voorschriften i.v.m. het klimaat en analysemethoden</i>					
<i>Parameters</i> <sup>(1)</sup>	<i>Eenheid</i>	<i>Grenswaarden</i> <sup>(2)</sup>			
		<i>Klasse A (zomer)</i>		<i>Klasse B (winter)</i>	
		<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>
<i>- Ethanol en hogere alcoholen</i>	<i>vol %</i>	75 <sup>3</sup>	86	70 <sup>3</sup>	80
<i>- Super 95 overeenkomstig de norm EN 228</i>	<i>vol %</i>	-	25	-	30
<i>- Dampspanning</i>	<i>kPa</i>	35	60	50	90

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

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

(3) De lidstaten kunnen besluiten de benzine E 85 op de markt te brengen met minimumgehalten van 65 vol % in overeenstemming met de nationale normen die zijn goedgekeurd op basis van de Europese norm CWA 15293:2005."

### Motivering

Voor de nieuwe benzine E 85 is het onontbeerlijk precieze milieutechnische specificaties in te voeren in het licht van het hoge bio-ethanolgehalte van ten minste 70 vol %.

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Bewaking en bestrijding van broeikasgassen afkomstig van brandstoffen (wegvervoer en binnenvaart)
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)
<b>Commissie ten principale</b>	ENVI
<b>Advies uitgebracht door</b> Datum bekendmaking	AGRI 13.3.2007
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Joseph Daul 8.5.2007
<b>Behandeling in de commissie</b>	4.6.2007                      16.7.2007                      12.9.2007
<b>Datum goedkeuring</b>	12.9.2007
<b>Uitslag eindstemming</b>	+:                      29 -:                      0 0:                      0
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Vincenzo Aita, Luis Manuel Capoulas Santos, Giuseppe Castiglione, Joseph Daul, Albert Deß, Michl Ebner, Duarte Freitas, Lutz Goepel, Bogdan Golik, Friedrich-Wilhelm Graefe zu Baringdorf, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Stéphane Le Foll, Véronique Mathieu, Rosa Miguélez Ramos, Neil Parish, Radu Podgorean, María Isabel Salinas García, Agnes Schierhuber, Willem Schuth, Czesław Adam Siekierski, Petya Stavreva, Donato Tommaso Veraldi
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Esther De Lange, Ilda Figueiredo, Roselyne Lefrançois, Astrid Lulling, Hans-Peter Mayer
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)</b>	Manolis Mavrommatis

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Bewaking en bestrijding van broeikasgassen afkomstig van brandstoffen (wegvervoer en binnenvaart)			
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)			
<b>Datum indiening bij EP</b>	31.1.2007			
<b>Commissie ten principale</b> Datum bekendmaking	ENVI 13.3.2007			
<b>Medeadviserende commissie(s)</b> Datum bekendmaking	ECON	ITRE	IMCO	TRAN
	13.3.2007	13.3.2007	13.3.2007	13.3.2007
	AGRI 13.3.2007			
<b>Geen advies</b> Datum besluit	ECON	IMCO	TRAN	
	13.3.2007	1.3.2007	28.2.2007	
<b>Rapporteur(s)</b> Datum benoeming	Dorette Corbey 8.3.2007			
<b>Behandeling in de commissie</b>	4.6.2007	13.9.2007		
<b>Datum goedkeuring</b>	27.11.2007			
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: 42			
	-: 7			
	0: 0			
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Alexandru-Ioan Morțun, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott			
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Alfonso Andria, Iles Braghetto, Kathalijne Maria Buitenweg, Christofer Fjellner, Umberto Guidoni, Erna Hennicot-Schoepges, Anne Laperrouze, David Martin, Miroslav Mikolášik, Andres Tarand, Lambert van Nistelrooij			
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)</b>	Jean-Pierre Audy, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Willi Piecyk			
<b>Datum indiening</b>	6.12.2007			