

183

Besluit van 8 maart 1994, houdende wijziging van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 23 december 1993, nr. MJZ 23d93045, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving, gedaan in overeenstemming met Onze Ministers van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op richtlijn nr. 93/12/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 maart 1993 betreffende het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (PbEG L 74), en artikel 13 van de Wet inzake de luchtverontreiniging;

De Raad van State gehoord (advies van 15 februari 1994, nr. W08.93.0852);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 1 maart 1994, nr. MJZ01394020, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving, uitgebracht in overeenstemming met Onze Ministers van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit zwavelgehalte brandstoffen¹ wordt gewijzigd als volgt.

A

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt.

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. Het is verboden als brandstof te gebruiken:
 - a. gasolie met een zwavelgehalte van meer dan 0,2%;
 - b. zware stookolie met een zwavelgehalte van meer dan 1% en
 - c. andere brandstoffen, vast, vloeibaar of gasvormig, met een zwavelgehalte van meer dan 1,2%.
 2. Het derde lid komt te luiden:
 3. Onder gasolie en zware stookolie wordt verstaan hetgeen daaronder verstaan wordt in artikel 26, vierde lid, onderscheidenlijk artikel 26, vijfde lid, van de Wet op de accijns. Onder zware stookolie wordt mede verstaan

aardolie en produkten van aardolie waarvan het vloeipunt boven 40° C ligt.

3. Het vierde lid komt te luiden:

4. Met ingang van 1 oktober 1996 geldt voor gasolie waarvoor de accijns van artikel 27, eerste lid, onder b, van de Wet op de accijns geldt, in plaats van de waarde van 0,2%, genoemd in het eerste lid, onder a, een waarde van 0,05%.

B

Artikel 2 wordt gewijzigd als volgt.

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Artikel 1, eerste en tweede lid, geldt niet voor stoffen, aanwezig in de brandstoffentank van een vaartuig, voertuig of luchtvaartuig dat binnen Nederlands grondgebied wordt gebracht.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Artikel 1, eerste lid, onder b en c, geldt niet voor zeeschepen. Artikel 1, eerste lid, geldt niet voor proeven met voor zeeschepen bestemde motoren, voor zover het gasolie betreft die met het oog op die proeven is aangemaakt.

C

Aan artikel 3, eerste lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot door een komma, toegevoegd: met dien verstande dat ontheffing van onderdeel a van dat artikellid slechts kan worden verleend voor het doen van proeven in experimentele installaties.

D

Artikel 5a wordt gewijzigd als volgt.

1. Het eerste lid komt te luiden:

a. In de aanhef wordt «gasolie, lichte stookolie, zware stookolie of andere minerale oliën» vervangen door: gasolie of zware stookolie. Voorts vervalt de komma na «een zwavelgehalte vaststellen».

b. Onderdeel b vervalt. Onderdeel c wordt geletterd b.

c. In onderdeel b (nieuw) vervalt: en andere minerale oliën.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Een besluit krachtens het eerste lid geldt voor een bij dat besluit vast te stellen periode van ten hoogste zes maanden, met dien verstande dat het besluit in ieder geval vervalt drie maanden na het tijdstip waarop het krachtens de Distributiewet 1939 genomen besluit, bedoeld in het eerste lid, niet langer in werking is.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 oktober 1994.

¹ Stb. 1988, 415, laatstelijk gewijzigd bij koninklijk besluit van 2 november 1993, Stb. 583

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, vijfde lid jo. vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 8 maart 1994

Beatrix

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. G. M. Alders

Uitgegeven de *tweëntwintigste* maart 1994

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

ALGEMEEN

De onderhavige wijziging van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen strekt tot uitvoering van richtlijn nr. 93/12/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 maart 1993 betreffende het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (PbEG L 74). Deze richtlijn vervangt richtlijn nr. 75/716/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 24 november 1975 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Statens inzake het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (PbEG L 307), zoals deze is gewijzigd bij richtlijn nr. 87/219/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 30 maart 1987 (PbEG L 91).

Genoemde richtlijn nr. 93/12/EEG (hierna: de richtlijn) voorziet in een tweetal maatregelen. Per 1 oktober 1994 wordt een algemene verlaging van het communautaire zwavelgehalte van gasolie van 0,3 naar 0,2% voorgeschreven, en voorts per 1 oktober 1996 een verdere verlaging van het zwavelgehalte van gasolie, gebruikt in het wegverkeer (dieselbrandstof), naar 0,05%. Deze verlaging van het zwavelgehalte van dieselbrandstof is van belang met het oog op het verlagen van de deeltjesuitwerp van dieselmotoren van vrachtauto's. Met ingang van 1 oktober 1996 worden daarvoor scherpe eisen van kracht (richtlijn nr. 91/542/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 1 oktober 1991 tot wijziging van richtlijn nr. 88/77/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Statens met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de emissie van gasvormige verontreinigingen door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PbEG L 295)). Op het dan geldende niveau draagt de verlaging van het zwavelgehalte 25% bij aan de verlaging van de deeltjesemissies. Een ander belangrijk aspect is, dat bij toepassing van een oxydatie-katalysator op dieselmotoren, waarmee een aanzienlijke reductie van carcinogene stoffen kan worden bereikt, de uitwerp van zwavelzuur duidelijk kan oplopen. Dit kan alleen met zeer laagzwavelige brandstoffen in de hand worden gehouden. Ten slotte wordt de werking van een eventueel toegepaste katalysator nadelig beïnvloed door de zwavel uit de brandstof.

De Raad voor het milieubeheer is in de gelegenheid gesteld over het ontwerp voor het onderhavige wijzigingsbesluit advies uit te brengen. De Raad heeft echter bij brief van 12 juli 1993 bericht dat de Raad, gezien zijn gewijzigde taakstelling en het feit dat hij in zijn nieuwe samenstelling niet vóór september 1993 bijeen zou komen, geen advies zou uitbrengen. Het ontwerp is voorgepubliceerd in de Staatscourant van 18 juni 1993, nr. 113. Naar aanleiding van de voorpublicatie is geen commentaar binnengekomen.

In het voorgepubliceerde concept was geen rekening gehouden met de eind 1992 tot stand gekomen wijziging van de Wet op de accijns. In de onderhavige tekst is dat wel het geval.

De richtlijn geeft in artikel 2 aan de lid-Statens de opdracht ervoor te zorgen dat dieselbrandstoffen met een zwavelgehalte van 0,05% geleidelijk beschikbaar komen. In mijn brief aan de Tweede Kamer van 22 juli 1992 heb ik uiteengezet op welke wijze het gebruik van laagzwavelige dieselolie in Nederland gestimuleerd zal worden (Kamerstukken II 1991/92, 22 497, nr. 3).

Inmiddels is per 1 mei 1993 de Bijdrageregeling laagzwavelige dieselolie ingevoerd. Op grond van deze regeling kunnen bedrijven met

eigen tankfaciliteiten, zoals het openbaar vervoer en stedelijke nuts- en vervoerbedrijven, die de dieselolie uitsluitend voor het eigen wagenpark gebruiken een bijdrage krijgen in de kosten van laagzwavelige dieselbrandstof. Nu gebleken is dat het alternatief voor deze regeling, een differentiatie van de accijns, op onoverkomelijke bezwaren stuit, zal de Bijdrageregeling in 1994 voortgezet worden. Ook voor de jaren 1995 en 1996 (tot 1 oktober 1996, zijnde de datum waarop ingevolge de richtlijn dieselbrandstof met een zwavelgehalte van 0,05% verplicht wordt) zal een bijdrageregeling gelden. Voor dit vervolg zal, gelet op artikel 15.12, derde lid, van de Wet milieubeheer, een voorziening getroffen worden in een algemene maatregel van bestuur.

Het zal duidelijk zijn, dat invoering van de Bijdrageregeling mogelijk was omdat de raffinaderijen nu al in beperkte hoeveelheden laagzwavelige dieselolie van 0,05% kunnen leveren. Uiteraard zijn de Nederlandse raffinaderijen gehouden, evenals de raffinaderijen in de andere EG-landen, om met ingang van 1 oktober 1996 ten behoeve van het wegverkeer uitsluitend nog dieselolie met een zwavelgehalte van 0,05% op de markt te brengen. Het is daarvoor nodig dat de ontzwavelingscapaciteit van de raffinaderijen wordt uitgebreid. Dit kan worden gerealiseerd door uitbreiding en ombouw van de bestaande ontzwavelingsinstallaties, dan wel door uitbreiding of wijziging van bestaande of geplande hydrocrackercapaciteit. De benodigde investeringen in de Nederlandse raffinaderijen zijn in een recente modelstudie op enkele honderden miljoenen US-dollars geschat. De investeringen kunnen worden voorkomen of voor een deel worden uitgesteld tot na 1996 door permanent of tijdelijk duurdere laagzwavelige ruwe olie te verwerken. De toepassing van de betere kwaliteit dieselolie geeft overigens geen problemen voor de bestaande dieselmotoren.

Voor kerosine voor vliegtuigen is in de richtlijn een uitzondering gemaakt (artikel 2, tweede lid, eerste volzin, van de richtlijn), omdat het zwavelgehalte daarvan in de praktijk al veel lager is dan 0,2%. Ingevolge de richtlijn moet de commissie voor 1 januari 1994, tegelijk met voorstellen ter verdere verlaging van het maximum-percentage van 0,2 voor gasolie, niet zijnde dieselbrandstof, ook een voorstel voor het zwavelgehalte van kerosine doen. Deze volgende fase moet uiterlijk 1 oktober 1999 ingaan. Over die voorstellen moet voor 31 juli 1994 door de Raad een besluit worden genomen met gekwalificeerde meerderheid.

Dan zal zo nodig het onderhavige besluit ook op het punt van vliegtuigbrandstof worden gewijzigd. Op dit moment valt die brandstof, voor zover als halfzware olie aan te merken, onder de categorie andere brandstoffen (artikel 1, eerste lid, onder c, van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen). Voor zover die brandstof als gasolie is aan te merken, geldt een maximum-zwavelgehalte van 0,2%.

Zoals ook het overleg met de sector heeft bevestigd, heeft de algemene verlaging naar 0,2% in Nederland in de praktijk weinig betekenis. Voor gasolie is dat percentage al op 1 oktober 1988 ingevoerd. De richtlijn stond toe dat de lid-staten afwijken van het communautaire niveau van 0,3% tot 0,2%, en een aantal landen, zoals de Benelux-landen en Duitsland, heeft van die mogelijkheid gebruik gemaakt. Op 1 oktober 1994 zal het in Nederland geldende niveau van het maximum-zwavelgehalte van gasolie gelijk zijn aan het communautaire niveau.

Nieuw is dat de beperking van het zwavelgehalte van gasolie nu ook geldt voor zeeschepen (artikel 2, tweede lid). Dit levert voor de uitstoot op Nederlands grondgebied slechts een marginale uitworpbeperking op. Voor scheepsmotoren wordt als regel zware stookolie gebruikt. Daarvoor

geldt geen beperking aan het zwavelgehalte. Voor zover gasolie wordt gebruikt, geldt op volle zee evenmin een beperking aan het zwavelgehalte van de gasolie. Dat geldt ook voor de brandstof die in de brandstoftanks van de zeeschepen Nederland binnenkomt.

In artikel 2, derde lid, van de richtlijn is evenals in de oude richtlijn (75/716/EEG) een regeling getroffen voor het geval dat problemen ontstaan bij het in-acht-nemen van het zwavelgehalte van gasolie door een plotselinge verandering in de voorziening van ruwe aardolie. Anders dan in de oude richtlijn dient een lid-staat de Commissie eerst in kennis te stellen van problemen. Vervolgens mag de Commissie gedurende ten hoogste zes maanden een hoger zwavelgehalte toestaan. Na toestemming van de Commissie kan, ingevolge artikel 5a van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met zijn ambtgenoot van Economische Zaken in zo'n geval tijdelijk een hoger zwavelpercentage toestaan. In artikel 5a is nu de maximum-geldigheidsduur van zes maanden opgenomen.

In artikel 4 van de richtlijn is vastgesteld op welke wijze het zwavelgehalte van gasolie moet worden bepaald en op welke wijze de resultaten daarvan dienen te worden geïnterpreteerd. De in het Besluit bepalingmethode zwavelgehalte brandstoffen opgenomen methoden zijn identiek aan de in de richtlijn voorgeschreven methoden. Deze regeling behoeft dus geen wijziging.

In het Besluit emissie-eisen stookinstallaties milieubeheer A en het Besluit emissie eisen stookinstallaties milieubeheer B zijn geen SO₂-emissie-eisen gesteld aan het gebruik van gasolie. Er is dan ook geen sprake van overlap van genoemde besluiten en het Besluit zwavelgehalte brandstoffen.

Hieronder is aangegeven op welke wijze de richtlijn is geïmplementeerd.

richtlijn 93/12/EEG	wijze van implementatie
artikel 1, eerste lid	artikel 1, derde lid, van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen
artikel 1, tweede lid	artikel 1 en artikel 2, eerste lid, van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen
artikel 2, eerste lid, eerste volzin	artikel 1, tweede juncto eerste en vierde lid, van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen, en artikel II van het onderhavige wijzigingsbesluit
artikel 2, eerste lid, laatste volzin	Bijdrageregeling laagzwavelige dieselolie
artikel 2, tweede lid	artikel 1, eerste lid, onder a, en tweede lid, van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen
artikel 2, derde lid	artikel 5a van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen
artikel 3	artikelen 1 en 2 van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen
artikel 4, eerste lid	een groot aantal steekproeven per jaar
artikel 4, tweede lid	Besluit bepalingmethode zwavelgehalte brandstoffen

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

ARTIKEL I

A

De verlaging van het zwavelgehalte van gasolie als bedoeld in artikel 1, vierde lid, heeft betrekking op de dieselbrandstof die in het wegverkeer wordt gebruikt. Deze categorie brandstof valt onder het hoge accijnstarief en is daartoe ook specifiek in de Wet op de accijns omschreven. De tekst van artikel 1 is voorts aangepast aan de gewijzigde Wet op de accijns. Bij hetgeen onder zware stookolie wordt verstaan is ook aangesloten bij de omschrijving in het Besluit emissie-eisen stookinstallaties milieubeheer A. Lichte stookolie is niet meer op de markt en komt als begrip ook niet meer voor in de Wet op de accijns.

B

Aan de uitzonderingen van artikel 2, eerste lid, is het invoeren van brandstoffen via de brandstoftanks van luchtvaartuigen toegevoegd, overeenkomstig artikel 1, tweede lid, van de richtlijn.

Het uitzonderen van de gasolie voor zeeschepen als opgenomen in artikel 2, tweede lid (oud), zou in strijd zijn met de richtlijn. Verkoop voor gebruik binnen Nederlands grondgebied is niet toegestaan. De uitzondering is daarom geschrapt. Voor het doen van proeven met voor zeeschepen bestemde motoren blijft de uitzondering noodzakelijk. In Nederland worden op laboratoriumschaal proeven gedaan voor het testen van nieuw geformuleerde smeeroliën en brandstoffen volgens internationale voorgeschreven proefprocedures voor scheepsdieselmotoren. Daarbij wordt ook getest met hoogzwavelige gasolie. Deze is niet op de markt te koop, maar wordt op verzoek speciaal voor de proeven aangeemaakt.

C

De mogelijkheid voor het verlenen van een ontheffing voor het gebruik van gasolie met een hoger zwavelgehalte dan is voorgeschreven, is opgehouden voor het doen van proeven met experimentele installaties.

D

Ook de terminologie van dit artikel is aangepast aan de gewijzigde Wet op de accijns. Tevens is, ter voldoening aan artikel 2, derde lid, van de richtlijn, de maximale geldigheidsduur van een ministerieel besluit dat met toepassing van dit artikel is uitgevaardigd beperkt tot zes maanden.

ARTIKEL II

Het communautaire zwavelgehalte van 0,2% gaat in op 1 oktober 1994. De wijzigingen die daarmee verband houden, treden dan ook op die datum in werking. Ingevolge artikel 1, vierde lid, gaat voor de dieselbrandstof de verlaging naar 0,05% zwavel in op 1 oktober 1996. Zoals hierboven al gemeld, heeft het onderhavige besluit pas op de laatstgenoemde datum voor Nederland gevolgen. Zoals in het algemeen deel reeds is opgemerkt, zullen de raffinaderijen tegen die datum voor het wegverkeer uitsluitend nog dieselolie met een zwavelgehalte van 0,05% op de markt mogen brengen. Gelet op het feit dat dit besluit ruim daarvoor in het Staatsblad is gepubliceerd, hebben de raffinaderijen

voldoende tijd om de nodige operationele wijzigingen in de bedrijfsvoering aan te brengen dan wel bestaande installaties aan te passen of nieuwe installaties toe te voegen. Zoals door de sector is bevestigd, bestaat er dan ook geen behoefte aan een overgangsregeling.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. G. M. Alders