
566

Besluit van 17 december 1999, houdende uitvoering van richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (Besluit kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer)

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 30 juli 1999, nr. MJZ 99198855, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Gelet op richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PbEG L 350) en op artikel 13 van de Wet inzake de luchtverontreiniging;

De Raad van State gehoord (advies van 29 oktober 1999, nr. W08.99.0430/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 15 december 1999, nr. MJZ 1999257786, Centrale Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel 1

In dit besluit wordt verstaan onder:

- a. Onze Minister: Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
- b. Commissie: Commissie van de Europese Gemeenschappen;
- c. richtlijn: richtlijn nr. 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PbEG L 350);
- d. richtlijn 70/220/EEG: richtlijn nr. 70/220/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PbEG L 76/1), als geldend op 28 december 1998;

e. richtlijn 88/77/EEG: richtlijn nr. 88/77/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 3 december 1987 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten 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 036), als geldend op 28 december 1998;

f. GN-code: code als bedoeld in de verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PbEG L 256), als geldend op 28 december 1998;

g. benzine: iedere vluchtige minerale olie bestemd voor verbrandingsmotoren met elektrische ontsteking voor de aandrijving van voertuigen die onder de GN-codes 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 of 2710 00 36 valt;

h. dieselbrandstof: gasolie die onder GN-code 2710 00 66 valt en bestemd is voor de aandrijving van voertuigen als bedoeld in richtlijn 70/220/EEG en richtlijn 88/77/EEG.

Artikel 2

1. Het is verboden benzine met een loodgehalte van meer dan 0,005 g/l ten verkoop aan te bieden, te verkopen of af te leveren.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op benzine die ten verkoop wordt aangeboden, verkocht of afgeleverd aan een persoon of met een bestemming voor een persoon die deze naar redelijkerwijs moet worden aangenomen niet in Nederland gebruikt.

Artikel 3

1. Benzine wordt slechts ten verkoop aangeboden, verkocht of afgeleverd indien de benzine voldoet aan de milieutechnische specificaties van:

- a. bijlage I van de richtlijn of
- b. bijlage III van de richtlijn.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op benzine die ten verkoop wordt aangeboden, verkocht of afgeleverd aan een persoon of met een bestemming voor een persoon die deze naar redelijkerwijs moet worden aangenomen niet in Nederland gebruikt.

Artikel 4

De zomerperiode, bedoeld in de bijlagen I en III van de richtlijn, loopt elk jaar vanaf 1 mei en duurt tot en met 30 september van dat jaar.

Artikel 5

1. Dieselbrandstof wordt slechts ten verkoop aangeboden, verkocht of afgeleverd indien de dieselbrandstof voldoet aan de milieutechnische specificaties van:

- a. bijlage II van de richtlijn of
- b. bijlage IV van de richtlijn.

2. Het eerste lid is niet van toepassing op dieselbrandstof die ten verkoop wordt aangeboden, verkocht of afgeleverd aan een persoon of met een bestemming voor een persoon die deze naar redelijkerwijs moet worden aangenomen niet in Nederland gebruikt.

Artikel 6

Een wijziging van de bijlagen I, II, III of IV van de richtlijn gaat voor de toepassing van dit besluit gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven.

Artikel 7

1. Indien zich als gevolg van een uitzonderlijke gebeurtenis als bedoeld in artikel 7 van de richtlijn een plotselinge verandering in het aanbod van ruwe olie of olieproducten voordoet waardoor met betrekking tot benzine, onderscheidenlijk dieselbrandstof, de naleving van de in de artikelen 3, eerste lid, onderscheidenlijk 5, eerste lid, bedoelde milieutechnische specificaties redelijkerwijs niet kan worden gevegd, kan Onze Minister op aanvraag van een raffinaderij na toestemming van de Commissie ontheffing verlenen van die artikelen.

2. De aanvraag om een ontheffing bevat in ieder geval de volgende gegevens:

a. een beschrijving van de desbetreffende uitzonderlijke gebeurtenis en van de plotselinge verandering in het aanbod van ruwe olie of olieproducten;

b. de technische gegevens betreffende de kwaliteit van de aangeboden ruwe olie of olieproducten;

c. de reden waarom naleving redelijkerwijs niet kan worden gevegd.

3. Indien de aanvraag naar het oordeel van Onze Minister volledig en voldoende met redenen omkleed is, verzoekt hij de Commissie hogere grenswaarden toe te staan dan die volgens de bijlagen bij de richtlijn in acht moeten worden genomen.

4. Nadat het besluit van de Commissie is bekendgemaakt, beslist Onze Minister onverwijld overeenkomstig het besluit van de Commissie. Indien de Raad van de Europese Unie in het kader van artikel 7, vierde alinea, van de richtlijn een andersluidend besluit neemt, beslist Onze Minister nadat het besluit van de Raad van de Europese Unie is bekendgemaakt onverwijld overeenkomstig dat besluit, onder gelijktijdige intrekking van het besluit dat hij in eerste instantie heeft genomen.

5. De ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

6. De artikelen 3, eerste lid, onderscheidenlijk 5, eerste lid, zijn niet van toepassing op benzine, onderscheidenlijk dieselbrandstof, die vervaardigd is met een ontheffing als bedoeld in dit artikel, of, indien het benzine, onderscheidenlijk dieselbrandstof, betreft die vervaardigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie, ten aanzien waarvan door de bevoegde instantie van die lidstaat de procedure van artikel 7 van de richtlijn is toegepast en door de Commissie hogere grenswaarden zijn toegestaan.

Artikel 8

Het Besluit zwavelgehalte brandstoffen¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid verval.

2. Het vijfde lid wordt vernummerd tot vierde lid.

3. In het vierde lid (nieuw), onder a, wordt «onder d» vervangen door: onder c.

B

Aan artikel 2 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Dit besluit geldt niet voor brandstoffen waarop het Besluit kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer van toepassing is.

Artikel 9

Het Besluit loodgehalte benzine wordt ingetrokken.

Artikel 10

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2000.
2. De onderdelen a van de artikelen 3, eerste lid, en 5, eerste lid, alsmede de dubbele punt en de aanduiding «b.» in genoemde artikelen, vervallen op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, of, indien bij koninklijk besluit geen eerder tijdstip is vastgesteld, met ingang van 1 januari 2005.

¹ Stb. 1988, 415, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 8 maart 1994, Stb. 183.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 11 januari 2000, nr. 7.

Artikel 11

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer.

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

's-Gravenhage, 17 december 1999

Beatrix

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. P. Pronk

Uitgegeven de *achtentwintigste* december 1999

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Op 13 oktober 1998 is richtlijn nr. 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PbEG L 350) (hierna te noemen: de richtlijn) vastgesteld. De richtlijn bevat kwaliteitseisen voor benzine en dieselbrandstof, met als doel de luchtverontreiniging die door het gebruik van deze brandstoffen in motorvoertuigen wordt veroorzaakt, te verminderen. Tot dusverre golden er slechts een beperkt aantal communautaire eisen inzake de kwaliteit van in het wegverkeer gebruikte brandstoffen; voor lood en benzeen in benzine en de klopvastheid van benzine (richtlijn 85/210/EEG) en besparing van ruwe olie door het gebruik van vervangingscomponenten in benzine (richtlijn 85/536/EEG gewijzigd bij richtlijn 87/441/EEG). Laatstgenoemde richtlijnen worden ingetrokken met ingang van 1 januari 2000.

De richtlijn is een uitvloeisel van het zogeheten Auto/Olieprogramma. De Commissie van de Europese Gemeenschappen (hierna: Commissie) heeft in 1992 de Europese auto- en olie-industrie uitgenodigd om samen te werken in een programma voor de uitwerking van een technische grondslag waarop de Commissie haar toekomstig beleid inzake een kosteneffectieve verbetering van de luchtkwaliteit in de Europese steden kan baseren. Het doel van het Auto/Olieprogramma was om de uitstootreductiemogelijkheden en de kosten te evalueren van een groot aantal verschillende maatregelen die kunnen bijdragen aan het terugdringen van de emissies van motorvoertuigen en het halen van luchtkwaliteitsdoelstellingen. De richtlijn moet in samenhang worden gezien met een op hetzelfde moment vastgestelde richtlijn ter aanscherping van de emissie-eisen en testprocedures voor personenauto's en een richtlijn inzake de aanscherping van de eisen aan vrachtwagenmotoren ten aanzien waarvan de Milieuraad op 21 december 1998 een gemeenschappelijk standpunt heeft vastgesteld.

Het systeem van de richtlijn is als volgt. De richtlijn verbiedt per 1 januari 2000 het in de handel brengen van gelode benzine. Verder bevat de richtlijn normen waaraan ongelode benzine en dieselbrandstof moeten voldoen. Per 1 januari 2000 moeten benzine en dieselbrandstof voldoen aan de eisen van bijlage I (benzine) en bijlage II (dieselbrandstof). Uiterlijk per 1 januari 2005 moeten deze brandstoffen voldoen aan de eisen van bijlage III (benzine) en IV (dieselbrandstof). De bijlagen III en IV bevatten strengere normen. Het is aan de lidstaten overgelaten of zij een eerder tijdstip willen vaststellen wanneer aan de bijlagen III en IV moet zijn voldaan. In ieder geval moet het vanaf 1 januari 2000 ook toegestaan zijn brandstoffen in de handel te brengen die aan de strengste normen van de bijlagen III en IV voldoen. Dit systeem is tot uitdrukking gebracht in de artikelen 3 en 5, in combinatie met artikel 10 van het besluit.

De bijlagen III en IV van de richtlijn zijn nog niet compleet. Op grond van artikel 9, eerste lid, van de richtlijn dient de Commissie uiterlijk op 31 december 1999 een voorstel te doen aan het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie tot aanvulling van de milieuspecificaties die reeds in bijlage III en IV zijn opgenomen. De waarden voor het zwavelgehalte en de aromatische verbindingen zijn al vastgesteld. De overige parameters zullen in het voorstel van de Commissie aan de orde komen.

De Nederlandse raffinaderijen kunnen zonder grote aanpassingen de brandstoffen volgens de specificaties van bijlagen I en II leveren. Op

enkele parameters na, wijken deze specificaties naar verwachting weinig af van de huidige marktkwaliteit. Met name de maximum gehalten van zwavel en benzeen zullen moeten worden verlaagd. Zo is voor het benzeengehalte in benzine sprake van een verlaging naar maximaal 1%, waar in de praktijk het benzeengehalte thans varieert tussen de 1 en 3% (het wettelijk maximum bedraagt thans 5%). Daarnaast zal de eis aan het maximum gehalte aromatische verbindingen naar verwachting ertoe leiden dat de handelsbenzine vanaf die datum gemiddeld wat minder aromaten zal bevatten dan thans het geval is. De milieu-effecten van deze veranderingen zijn, met uitzondering van het effect op de emissie van benzeen, niet zeer groot.

De milieutechnische eisen vastgelegd in bijlage III en IV – voor zover daar invulling aan is gegeven – dragen in belangrijke mate bij tot een verbetering van de brandstofkwaliteit. In de eerste plaats maakt de sterke verlaging van met name het zwavelgehalte van zowel benzine als diesel de toepassing van nieuwe technieken voor nabehandeling van de uitlaatgassen mogelijk. Zoals de beschikbaarheid van ongelode benzine eind jaren tachtig voorwaarde was voor de introductie van benzine-auto's met katalysator, is brandstof met een sterk verlaagd zwavelgehalte nodig om de technieken te kunnen toepassen die nodig zijn om aan de voor 2005 vastgestelde emissie-eisen voor de voertuigen te kunnen voldoen. Te denken valt aan roetfilters en katalytische nabehandeling van stikstof-oxiden bij dieselmotoren, en een verbeterd type katalysator voor benzinemotoren, waarmee ook bij zogeheten «leanburn motoren» een lage uitstoot van stikstofoxiden kan worden gerealiseerd. Leanburn houdt in dat de motor op een arm mengsel draait, dus met een overmaat aan lucht. Met de leanburntechnologie, al dan niet in combinatie met directe insputing van de benzine, is ook een substantiële vermindering van het brandstofverbruik mogelijk. De milieuwinst van dit spoor is in aanvang gering maar neemt toe naarmate er meer van dit soort auto's in het verkeer worden gebracht.

In de tweede plaats leveren de brandstoffen die voldoen aan de specificaties van bijlage III en IV ook directe voordelen op voor het bestaande park. Minder zwavel in benzine leidt tot een betere werking van de katalysator, ook bij auto's met katalysator die reeds in bedrijf zijn (inmiddels de grote meerderheid van het wagenpark). Minder zwavel in dieselbrandstof leidt tot verlaging van de uitstoot van fijn stof in de vorm van sulfaten, en kan ook bij dieselauto's met een katalysator tot een betere werking daarvan leiden. Teneinde de omvang van genoemde voordelen nauwkeuriger in beeld te brengen, wordt een onderzoek gestart. Aan de hand van de uitkomsten daarvan, en de verwachting over het moment waarop voertuigen op de Nederlandse markt kunnen worden geïntroduceerd die brandstof met specificaties van bijlage III en IV nodig hebben, zal het kabinet naar verwachting in de loop van het jaar 2000 een besluit nemen omtrent vervroeging van het moment van introductie van benzine en dieselbrandstof met specificaties van bijlage III en IV (zoals hierboven opgemerkt maakt de richtlijn dit mogelijk). De voordelen van vervroegde introductie zullen in deze afweging worden afgezet tegen de meerkosten van de verbeterde brandstoffen, teneinde de kosteneffectiviteit van de maatregel te kunnen beoordelen in het licht van de kosteneffectiviteit van eventuele alternatieve maatregelen. Indien besloten wordt tot een vervroegde invoering van de bijlagen III en IV zal dit tijdig worden aangekondigd.

In het onderhavige besluit is de richtlijn geïmplementeerd. Hiermee zijn de nationale eisen die aan voor het gebruik in voertuigen voor het wegverkeer bestemde benzine en dieselbrandstof worden gesteld, aangepast. Dit nieuwe besluit heeft consequenties voor een aantal bestaande besluiten betreffende kwaliteitseisen voor brandstoffen. Het

Besluit loodgehalte benzine wordt ingetrokken. De op dit besluit berustende uitvoeringsregeling is hiermee vervallen. Het Besluit zwavelgehalte brandstoffen wordt gewijzigd in die zin dat dat besluit niet meer geldt voor brandstoffen die vallen onder het onderhavige besluit.

Met betrekking tot dieselbrandstoffen moet het volgende nog worden opgemerkt. Zoals blijkt uit het voorgaande, ziet de richtlijn op brandstoffen die bestemd zijn om te worden gebruikt in motoren van voor de weg bestemde voertuigen. Met betrekking tot dieselbrandstoffen is evenwel ook een bepaling opgenomen voor dieselbrandstoffen die bestemd zijn voor motoren van niet voor de weg bestemde mobiele machines en landbouwtrekkers (zie artikel 2, tweede lid, tweede alinea, van de richtlijn). Deze bepaling geeft lidstaten de bevoegdheid de eisen die de richtlijn stelt ten aanzien van het zwavelgehalte ook te laten gelden voor dieselbrandstof voor niet voor de weg bestemde mobiele machines en landbouwtrekkers. Kiezen de lidstaten daar niet voor dan blijven de eisen van richtlijn 93/12/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 maart 1993 betreffende het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (hierna: richtlijn 93/12/EEG), zoals deze luidde vóór de wijziging daarvan bij richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG, gelden.

Op dit moment kiest Nederland er nog niet voor om de eisen van de richtlijn voor dieselbrandstof met deze specifieke toepassing te laten gelden, aangezien met de huidige generatie motoren nog onvoldoende (milieu)rendement kan worden gehaald uit de lagere zwavelgehaltenes. Dit betekent dat de thans geldende eisen met betrekking tot deze brandstoffen voorlopig nog blijven gelden. Zoals gezegd, zijn dit de eisen uit richtlijn 93/12/EEG, welke richtlijn is geïmplementeerd in het Besluit zwavelgehalte brandstoffen. Het maximale zwavelgehalte voor deze brandstoffen blijft derhalve 0,2% (zie artikel 1, eerste lid, onder a, van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen). Naar verwachting zullen op termijn alle eisen voor brandstoffen voor mobiele bronnen (dus ook voor niet voor de weg bestemde machines) geïntegreerd worden in één besluit. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat het onderhavige besluit daartoe wordt uitgebouwd.

De richtlijn voorziet in de mogelijkheid van het verkrijgen van tijdelijk uitstel van de invoering van de eisen van de richtlijn. Artikel 3, derde lid, van de richtlijn geeft de lidstaten de mogelijkheid tot uiterlijk 2005 toe te staan dat gelode benzine in de handel wordt gebracht indien kan worden aangetoond dat een verbod op gelode benzine ernstige sociaal-economische moeilijkheden zou kunnen opleveren of wanneer dit wegens klimaatomstandigheden niet in het belang van de volksgezondheid of het milieu zou zijn. Aangezien dit in Nederland niet speelt, is van deze uitzondering geen gebruik gemaakt. Op grond van artikel 3, vierde en vijfde lid, kunnen de lidstaten verzoeken om een langere overgangstermijn voor de invoering van de bijlagen I en III. Op grond van het tweede en derde lid van artikel 4, kan eenzelfde tijdelijke uitzondering worden gevraagd voor dieselbrandstof. Nederland heeft geen gebruik gemaakt van deze uitzonderingen bij de implementatie omdat de Nederlandse raffinaderijen de gevraagde kwaliteit zonder noemenswaardige problemen zullen kunnen leveren.

Nederland maakt eveneens geen gebruik van de in artikel 3, zevende lid, van de richtlijn genoemde uitzondering. Ingevolge dit lid is het toegestaan kleine hoeveelheden gelode benzine in de handel te brengen bestemd om te worden gebruikt in historische voertuigen. Historische voertuigen zijn in de regel ontworpen om op loodhoudende benzine te rijden. Sinds eind 1996 is in Nederland de gelode benzine vervangen door benzine met

loodvervangende additieven (voorgemengd). Uit overleg met de Federatie van Historische Automobiellclubs (FEHAC) is gebleken dat door bezitters van historische voertuigen al veel met bijzondere additieven wordt gewerkt.

Volgens informatie van oliemaatschappijen is het loodvervangende additief voor vrijwel alle toepassingen een adequaat alternatief voor het loodhoudende additief. Benzine met een loodvervangend additief zal als voorgemengde benzinesoort binnen afzienbare tijd van de Nederlandse markt verdwijnen omdat er steeds minder auto's komen die op deze benzine rijden. Het loodvervangende additief zal dan in flesjes in de 'shops' van de tankstations worden aangeboden (in bijvoorbeeld Duitsland is dat nu al het geval). De dosering van het additief kan in dat geval ook worden aangepast aan de specifieke kenmerken van de motor, en aan de wijze waarop het voertuig wordt gebruikt. Het bovenstaande leidt ertoe dat het niet nodig is om gelode benzine voor deze categorie voertuigen nog toe te staan.

Nederland maakt ook geen gebruik van de mogelijkheid van artikel 6 van de richtlijn om brandstoffen in de handel te brengen die voldoen aan strengere milieutechnische specificaties dan die van de richtlijn. Deze optie is bedoeld voor landen met zeer specifieke situaties, waar men met nog scherpere eisen aan de samenstelling van de brandstoffen een specifiek lokaal luchtkwaliteitsprobleem wil aanpakken. Dergelijke situaties doen zich in Nederland niet voor.

Artikel 8, vierde lid, van de richtlijn legt een rapportageverplichting op aan lidstaten. Deze rapportage zal door de Inspectie milieuhygiëne worden opgesteld. De Inspectie milieuhygiëne beschikt over een ruime ervaring met betrekking tot het verzamelen van gegevens en het nemen van proefmonsters. De rapportage zal jaarlijks worden vastgesteld, te beginnen in 2002.

Na overleg met het Steunpunt voorgenomen regelgeving is geconcludeerd dat de invloed van dit besluit in het kader van Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit niet substantieel is.

Transponeringstabel

In de onderstaande transponeringstabel is aangegeven op welke wijze de richtlijn in nationale regelgeving wordt geïmplementeerd. De bepalingen van de richtlijn die niet zijn genoemd, behoeven geen implementatie in regelgeving waarvoor de Minister van VROM primair verantwoordelijk is of betreffen bepalingen die geadresseerd zijn tot de Commissie of procedurele bepalingen.

Artikel(lid) EG-besluit	Implementatie in de Nederlandse regelgeving
Artikel 1	Behoeft geen implementatie.
Artikel 2	Artikel 1 van het Besluit kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer.
Artikel 2, onder 2, tweede alinea	NL maakt hier geen gebruik van.
Artikel 3, eerste lid	Artikel 2 van het Besluit kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer.
Artikel 3, tweede lid	Artikel 3 van het Besluit kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer en artikel 1 van de Warenwetregeling vervangingscomponenten benzine.
Artikel 3, derde tot en met vijfde lid	NL maakt hier geen gebruik van.
Artikel 3, zevende lid	NL maakt hier geen gebruik van.
Artikel 4, eerste lid	Artikel 5 van het Besluit kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer.
Artikel 4, tweede en derde lid	NL maakt hier geen gebruik van.
Artikel 6	NL maakt hier geen gebruik van.
Artikel 7	Artikel 7 van het Besluit kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer.
Artikel 8, eerste lid	Artikel 90 van de Wet inzake de luchtverontreiniging, in samenhang met de artikelen 18.3 tot en met 18.16 van de Wet milieubeheer.
Artikel 14	Niet van toepassing op NL.
Bijlage I en III, keuze zomerperiode	Artikel 4 van het Besluit kwaliteitseisen brandstoffen wegverkeer.

Artikelsgewijs

Artikel 1

Voor de definities van benzine en dieselbrandstof is aangesloten bij de richtlijn. Het besluit ziet op benzine en dieselbrandstof die bestemd is voor het aandrijven van voertuigen voor het wegverkeer. De voertuigen waaraan gedacht moet worden, zijn personenauto's, autobussen, vrachtauto's en trekkers voor opleggers. Niet onder het besluit valt benzine of dieselbrandstof die niet bestemd is om in voertuigen te gebruiken (bijvoorbeeld benzine voor gazonmaaiers) of die niet bestemd is voor voertuigen voor de weg (bijvoorbeeld dieselbrandstof voor land- en bosbouwtrekkers). Voor dieselbrandstof komt dit neer op dieselbrandstof waarvoor het hoge tarief van de Wet op de accijns geldt; in het spraakgebruik vaak aangeduid als «witte diesel». Vanzelfsprekend valt ook niet onder het besluit de brandstof bestemd voor voertuigen van de krijgsmacht.

Voor de precieze aanduiding van benzine en dieselbrandstof is, evenals in de richtlijn, verwezen naar de zogenaamde «GN-codes» van de verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiek-nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PbEG L 256). De afkorting «GN» staat voor gecombineerde nomenclatuur. In tabel 1 zijn de GN-codes nader toegelicht.

Tabel 1 Nadere toelichting GN-codes

Brandstof	GN-code	definitie
Benzine	2710 00 27	ongelode benzine, niet zijnde vliegtuigbenzine, octaangetal < 95
	2710 00 29	ongelode benzine, niet zijnde vliegtuigbenzine, octaangetal 95–98
	2710 00 32	ongelode benzine, niet zijnde vliegtuigbenzine, octaangetal ≥ 98
	2710 00 34	gelode benzine, niet zijnde vliegtuigbenzine, octaangetal < 98
	2710 00 36	gelode benzine, niet zijnde vliegtuigbenzine, octaangetal ≥ 98
Dieselbrandstof	2710 00 66	gasolie met een zwavelgehalte van niet meer dan 0,05 gewichtspercent

Naar de genoemde verordening is een zogenaamde «statische verwijzing» opgenomen om duidelijk te maken dat het gaat om de tekst van de verordening zoals die luidde op het moment dat de richtlijn werd gepubliceerd. Toekomstige wijzigingen van de verordening werken derhalve niet door in het onderhavige besluit. Hiervoor is gekozen omdat de bestemming van de in de verordening genoemde codes soms (onverwacht) wijzigt en de ervaring leert dat verwijzingen naar die codes in andere Europese besluiten (bijvoorbeeld in de onderhavige richtlijn) niet of pas veel later daaraan worden aangepast. Om dezelfde reden is ook naar de richtlijnen 70/220/EEG en 88/77/EEG een statische verwijzing opgenomen.

In de verordening ligt het onderscheid tussen gelode en ongelode benzine nog bij 0,013 g/l, de tot 1 januari 2000 geldende grenswaarde voor het loodgehalte van ongelode benzine. In de richtlijn, en derhalve ook het onderhavige besluit, ligt deze grens bij 0,005 g/l, ongeacht de handelsaanduiding van de benzine. De GN-codes van de verordening zijn derhalve nog niet in overeenstemming met de grenswaarden zoals die in de richtlijn zijn opgenomen. De verwachting is dat de verordening op enig moment in de toekomst op dit punt zal worden gewijzigd. Het moge duidelijk zijn dat met de verwijzing naar de – nog niet aan de richtlijn aangepaste GN-codes – niet is bedoeld een ruimere strekking aan de richtlijn, dan wel het besluit te geven. Voor het loodgehalte moet dus altijd worden uitgegaan van maximaal 0,005 g/l.

Met de omschrijving van benzine en diesel is de reikwijdte van het besluit gegeven.

Artikel 2

Met ingang van 1 januari 2000 is het verboden gelode benzine, dat wil zeggen benzine met een loodgehalte van meer dan 0,005 g/l ten verkoop aan te bieden, te verkopen of af te leveren (korthedshalve wordt hierna gesproken over «in de handel brengen»). Vanaf dat moment mag alleen nog maar ongelode benzine in de handel worden gebracht; derhalve benzine met een loodgehalte van maximaal 0,005 g/l.

De werkingssfeer van de richtlijn is beperkt tot het grondgebied van de afzonderlijke lidstaten. In lijn daarmee is in het tweede lid van artikel 2 bepaald dat het besluit niet van toepassing is op benzine die ten verkoop wordt aangeboden, verkocht of afgeleverd aan een persoon of met een bestemming voor een persoon die de benzine, naar redelijkerwijs moet worden aangenomen, niet in Nederland gebruikt. De eisen van het besluit zijn in deze situatie derhalve niet van toepassing. In de artikelen 3 en 5 (beide het tweede lid) is een overeenkomstige uitzondering opgenomen.

Artikel 3, 5 en 10

Bij de richtlijn behoren vier bijlagen, waarin de normen voor benzine en diesel zijn opgenomen. De bijlagen I en III zien op benzine; de bijlagen II en IV op diesel. De bijlagen III en IV bevatten de strengste normen. Een deel van deze strenge normen is thans nog niet ingevuld (zie de streepjes in de bijlagen III en IV). Ingevolge artikel 9, eerste en tweede lid, van de richtlijn zal de Commissie hiertoe voorstellen doen.

De richtlijn bepaalt dat vanaf 1 januari 2000 benzine in ieder geval moet voldoen aan bijlage I van de richtlijn en diesel aan bijlage II. Het in de handel brengen van benzine en diesel die reeds aan de strengste normen (bijlage III en IV) voldoet, moet worden toegestaan.

Uiterlijk vanaf 1 januari 2005 moet worden voldaan aan de strengste normen van de bijlagen III en IV, en is het niet meer toegestaan andere benzine en diesel in de handel te brengen. De lidstaten mogen bepalen dat de strengste normen al op een eerder tijdstip gaan gelden.

In het besluit is dit als volgt verwoord. Met ingang van 1 januari 2000 moet benzine voldoen aan de normen van bijlage I of III (artikel 3, eerste lid, onder a en b). Diesel moet vanaf die datum voldoen aan bijlage II of IV (artikel 5, eerste lid, onder a en b). Handelaren in benzine en diesel hebben derhalve nog een keuze. De ondergrens wordt gevormd door de bijlagen I en II. Ingevolge artikel 10 komen de onderdelen a van deze artikelen per 1 januari 2005 te vervallen, of eerder indien hiertoe bij koninklijk besluit wordt besloten. Vanaf dat moment moet dus worden voldaan aan de bijlagen III en IV. Zie verder het algemeen deel van de toelichting.

Artikel 4

De richtlijn bevat normen voor de dampspanning gedurende de zomerperiode. In bijlage I en III is bepaald dat de zomerperiode uiterlijk 1 mei van het jaar begint en niet voor 30 september van dat jaar eindigt. In Nederland is ervoor gekozen de zomerperiode te laten beginnen op 1 mei en te laten eindigen op 30 september. Deze periode stemt overeen met de periode die de olie-industrie nu reeds hanteert.

Artikel 6

Met artikel 6, in samenhang met artikel 1, onderdeel c, wordt bereikt dat toekomstige wijzigingen van de bijlagen bij de richtlijn automatisch doorwerken in dit besluit (dit is een zogenaamde «dynamische verwijzing»). Een aanpassing van dit besluit (met name de artikelen 3 en 5) zal dan in principe niet nodig zijn. Een aanpassing van de bijlagen kan met enige regelmaat worden verwacht. Zoals hierboven al opgemerkt, moeten de bijlagen III en IV bij de richtlijn nog grotendeels worden ingevuld. Verder kunnen de bijlagen en de in de bijlagen vermelde meetmethoden worden aangepast aan de stand der techniek (artikel 9, eerste lid, en artikel 10 van de richtlijn).

Bij wijzigingen van de richtlijn zelf zal telkens moeten worden gezien of aanpassing van dit besluit nodig is.

Artikel 7

In artikel 7 van de richtlijn is een regeling opgenomen die ziet op een heel bijzondere situatie. Het is mogelijk dat er als gevolg van een uitzonderlijke gebeurtenis een plotselinge verandering in het aanbod van ruwe olie of olieproducten optreedt, waardoor het voor de raffinaderijen in een land moeilijk wordt aan de eisen van de richtlijn te voldoen. Het

gaat hier om de situatie dat er vanwege schaarste op de markt van ruwe olie of olieproducten, genoeg moet worden genomen met olie of olieproducten van een zodanige kwaliteit dat zonder aanpassing van het raffinageproces niet aan de eisen van de richtlijn kan worden voldaan. Gedacht moet bijvoorbeeld worden aan een situatie die vergelijkbaar is met de oliecrisis in de jaren '70: de reguliere contractpartner van de raffinaderij levert geen of te weinig olie, waardoor de raffinaderij genoodzaakt is andere olie te contracteren, ook al voldoet die niet aan de kwaliteitseisen die de raffinaderij normaliter hanteert. Het gaat derhalve uitdrukkelijk om een crisissituatie. Indien deze situatie zich voordoet, kan de Commissie toestaan dat voor maximaal een half jaar aan minder strenge eisen wordt voldaan dan die waaraan volgens de richtlijn moet worden voldaan.

De bevoegdheid tot het vragen van een dergelijk besluit ligt bij de lidstaten; de toestemming om de minder strenge normen te mogen toepassen wordt ook gegeven aan de lidstaten.

Het besluit van de Commissie kan binnen een maand worden voorgelegd aan de Raad van de Europese Unie (hierna te noemen: Raad). De Raad kan dan binnen een maand een andersluidend besluit nemen.

De toestemming van de Commissie (en de vertaling daarvan op nationaal niveau) heeft tot gevolg dat er – tijdelijk – benzine, dan wel dieselbrandstof in de handel mag worden gebracht die niet voldoet aan de eisen van de bijlagen van de richtlijn.

Artikel 7 van de richtlijn is als volgt uitgewerkt in het besluit. In artikel 7 van het besluit is een ontheffingenstelsel in het leven geroepen. Bevoegd tot het verlenen van de ontheffing is de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Deze bevoegdheid is bij de minister neergelegd omdat het hier, zoals hierboven reeds opgemerkt, gaat om een crisissituatie. Ook vanuit een praktisch oogpunt is hier veel voor te zeggen: het besluit van de Commissie zal via de Minister van Buitenlandse Zaken naar de Minister van VROM worden gestuurd. Het zou onpraktisch en tijdrovend zijn als de minister het besluit dan weer door moet sturen aan een ander overheidsorgaan.

De raffinaderij die met een uitzonderlijke gebeurtenis als bedoeld in artikel 7 van de richtlijn te maken krijgt, verzoekt de minister om een ontheffing van het bepaalde in de artikelen 3 en 5 van het onderhavige besluit. Ingevolge het derde lid beoordeelt de minister of de aanvraag volledig en voldoende met redenen omkleed is. Hierbij zal de minister in ieder geval toetsen of de aanvraag de gegevens bevat die in het tweede lid zijn genoemd. Indien de minister van oordeel is dat meer gegevens nodig zijn voor het verzoek van Nederland aan de Commissie, kan de minister om aanvullende gegevens vragen (artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht). Indien de aanvraag voldoet aan de wettelijke eisen verzoekt de minister de Commissie hogere grenswaarden toe te staan dan die volgens de richtlijn in acht moeten worden genomen.

Indien de minister oordeelt dat de aanvraag niet aan de wettelijke eisen voldoet, zal hij het verzoek afwijzen. De raffinaderij die de ontheffing heeft aangevraagd, kan tegen dit besluit bezwaar en vervolgens beroep instellen (artikel 69 van de Wet inzake de luchtverontreiniging, in samenhang met hoofdstuk 20 van de Wet milieubeheer).

In de richtlijn is geen termijn opgenomen waarbinnen de Commissie op het verzoek van de minister dient te beslissen. Aangenomen mag worden dat de Commissie, gelet op de crisissituatie waar het hier om gaat, snel zal beslissen. Het besluit van de Commissie treedt, nu hieromtrent niets is bepaald in de richtlijn, volgens de algemene regel van artikel 191, derde lid, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (hierna: EG-verdrag), in werking nadat het is kennisgegeven aan degene tot wie het is gericht (artikel 191, derde lid, van het EG-verdrag).

Zoals hierboven al opgemerkt, dient de Commissie de lidstaten, het Europees Parlement en de Raad in kennis te stellen van haar besluit. De lidstaten kunnen dan binnen één maand na deze kennisgeving het besluit voor een herbeoordeling voorleggen aan de Raad. Het besluit van de Commissie kan derhalve nog worden aangetast door de Raad.

Aangezien het hier om een crisissituatie gaat, zal de minister onverwijld nadat het besluit van de Commissie is bekendgemaakt, beslissen op het verzoek om ontheffing. Zoals gezegd, kan de Raad om een herbeoordeling worden gevraagd. Naar verwachting zal van deze mogelijkheid zeer zelden gebruik worden gemaakt. Ook de kans dat de Raad een anders-luidend besluit neemt, is klein te achten. Met het oog hierop is het verantwoord de minister onverwijld – dus zonder dat wordt afgewacht of de Raad om een herbeoordeling wordt gevraagd – na bekendmaking van het besluit van de Commissie een beslissing op de aanvraag te laten nemen. De minister beslist overeenkomstig het besluit van de Commissie, respectievelijk de Raad.

Op het besluit van de minister is artikel 20.3 van de Wet milieubeheer van toepassing. Teneinde het besluit onmiddellijk in werking te laten treden, kan de minister gebruik maken van artikel 20.5 van de Wet milieubeheer.

Met betrekking tot het vierde lid, wordt nog het volgende opgemerkt. Een voorwaarde waaraan moet zijn voldaan voordat de minister rechtsgeldig een besluit kan nemen, is dat het besluit van de Commissie en, in voorkomende gevallen, van de Raad aan de minister is bekendgemaakt. Immers, zoals hierboven reeds opgemerkt, treedt een dergelijk besluit zonder bekendmaking niet in werking.

In het zesde lid is expliciet bepaald dat de artikelen 3, eerste lid, onderscheidenlijk 5, eerste lid, niet van toepassing zijn op benzine, onderscheidenlijk dieselbrandstof, die vervaardigd is met een ontheffing van de minister, of, indien het benzine, onderscheidenlijk dieselbrandstof, betreft die vervaardigd is in een andere lidstaat van de Europese Unie, ten aanzien waarvan door de bevoegde instantie van die lidstaat de procedure van artikel 7 van de richtlijn is toegepast en door de Commissie hogere grenswaarden zijn toegestaan. Op deze wijze wordt bereikt dat een aan een raffinaderij verleende ontheffing doorwerkt in de gehele keten. Hetzelfde geldt mutatis mutandis voor een qua strekking overeenkomstig besluit van een andere lidstaat van de Europese Unie.

Artikel 8

Onderdeel A

De richtlijn heeft ook consequenties voor het Besluit zwavelgehalte brandstoffen. Het vierde lid van artikel 1 dient te vervallen omdat dat lid ziet op dieselbrandstof voor het wegverkeer, hetgeen nu wordt geregeld in het onderhavige besluit (onderdeel 1).

Met onderdeel 3 wordt een onjuiste verwijzing in het Besluit zwavelgehalte brandstoffen gecorrigeerd.

Onderdeel B

Zie voor een toelichting hieromtrent het algemeen deel van de toelichting.

Artikel 9

Het Besluit loodgehalte benzine wordt ingetrokken, aangezien de normen die in dit besluit staan nu worden vervangen door de normen van de richtlijn. Dit heeft tot gevolg dat de hierop gebaseerde Regeling onderzoek- en meetmethoden benzine van rechtswege komt te vervallen.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. P. Pronk