

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Baggrund, hovedindhold og formål med lovforslaget

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

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

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

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

Baggrunden for direktivets krav om, at svovlfri benzin og diesel skal være tilgængelig allerede fra 1. januar 2005 er, at det er en forudsætning for på europæisk plan at starte markedsføring af biler med avanceret motorteknologi og lavt CO<sub>2</sub>-udslip. Sådanne bi-

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

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

#### 2. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

Det konkrete formål med lovforslaget er at sikre, at der på det danske marked allerede fra 1. januar 2005 vil være adgang til svovlfri brændstoffer. Visse nyere motortyper med lavt CO<sub>2</sub>-udslip vil kun kunne markedsføres, hvis der er adgang til svovlfri brændstoffer. Som følge af implementeringen af direktivet forventes en marginal reduktion i udslippet af CO<sub>2</sub> afhængig af udbredelsen af biler med moderne teknologi. I de første år vil dette dog blive opvejet af øget forbrug på raffinaderierne til at producere de svovlfri brændstoffer. Såfremt de svovlfri brændstoffer i overgangsperioden anvendes i den eksisterende bilpark, vil der som sidegevinst opnås en reduktion i forureningen fra disse køretøjer på 5-10% i udslippet af sundhedsskadelige stoffer.

#### 3. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

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