



## Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling

### Advies benzine en diesel

- over het ontwerp-KB tot vervanging van het KB van 26 september 1997 betreffende de benamingen, de kenmerken en het loodgehalte van benzines voor motorvoertuigen;
- over het ontwerp-KB tot vervanging van het KB van 28 oktober 1996 betreffende de benaming, de kenmerken en het zwavelgehalte van de gasolie-diesel voor wegvoertuigen.

**Gevraagd door de Minister van Mobiliteit en Vervoer, mevrouw Isabelle Durant, en de Staatssecretaris voor Energie en Duurzame Ontwikkeling, de heer Olivier Deleuze, in een brief van 29 oktober 1999;**

**Vorbereid door de subwerkgroep Productnormen;**

**Goedgekeurd door de Algemene Vergadering op 14 december 1999.**

#### A. Inleiding

[1] Het eerste ontwerp-KB beoogt de vervanging van het KB van 26 september 1997 tot vervanging van het KB van 21 februari 1992 tot vervanging van het KB van 22 september 1986 betreffende de benamingen, de kenmerken en het loodgehalte van de benzines voor motorvoertuigen (*B.S.*, 14 oktober 1997) en het MB van 3 april 1991 betreffende het gebruik van vervangingscomponenten in benzine (*B.S.*, 13 april 1991).

Het KB van 26 september 1997 definieert het begrip “benzine voor motorvoertuigen” en bepaalt de samenstelling ervan (art. 1). De benzines worden ingedeeld in twee types: de ongelode benzines (90 RON, 95 RON en 98 RON) met een gehalte van loodverbindingen van ten hoogste 0,013 g Pb/l en de gelode benzine (superbenzine) (art. 2), met een loodgehalte van ten hoogste 0,15 g Pb/l. Ongelode benzines moeten beantwoorden aan de norm NBN-EN 228 – Brandstoffen voor wegvoertuigen – Ongelode benzine – Eisen en Proefmethoden – Laatste Uitgave (art. 4, § 2). Gelode benzines moeten beantwoorden aan de norm NBN T 52-705 – Aardolieproducten – Gelode benzine voor motorvoertuigen – Specificaties – Laatste Uitgave (art. 4, § 1). Behoudens voor het lood en het benzeengehalte kan de Minister die de Energie onder



zijn bevoegdheid heeft bij een met redenen omkleed besluit afwijkingen toestaan op vermelde kenmerken (art. 5). De Minister die de Energie onder zijn bevoegdheid heeft en de Minister die het Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, bepalen de modaliteiten van toevoeging van substitutiemotorbrandstoffen (art. 6). Wat het loodgehalte betreft, geeft dit KB uitvoering aan Richtlijn 85/210/EG van de Raad van 20 maart 1985 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgeving van de lidstaten inzake het loodgehalte van benzine (*Pb.L.*, 1985, nr. 96), zoals gewijzigd door Richtlijn 87/416/EEG van de Raad van 21 juli 1987 tot wijziging van Richtlijn 85/210/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake het loodgehalte van benzine (*Pb.L.*, 1987, nr. 225).

Het ontwerp-KB strekt ertoe gedeeltelijke uitvoering te geven aan de Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (*Pb.L.*, 1998, nr. 350), met name aan het luik van de Richtlijn dat betrekking heeft op benzine.

[2] Het tweede ontwerp-KB beoogt de vervanging van het KB van 28 oktober 1996 betreffende de benaming, de kenmerken en het zwavelgehalte van de gasolie-diesel voor wegvoertuigen (*B.S.*, 31 oktober 1996).

Het KB van 28 oktober 1996 bepaalt de eisen waaraan “gasolie-diesel voor wegvoertuigen” dient te beantwoorden. Die brandstof moet beantwoorden aan de norm NBN-EN 590 – Brandstoffen voor wegvoertuigen – Gasolie-diesel – Eisen en proefmethoden – Laatste uitgave (art. 1). Het zwavelgehalte is beperkt tot ten hoogste 0,05 gewichtsprocent. Behalve voor het zwavelgehalte kan de Minister die de Energie onder zijn bevoegdheid heeft bij een met redenen omkleed besluit afwijkingen toestaan op bedoelde kenmerken (art. 3, § 1). De Minister die de Energie onder zijn bevoegdheid heeft en de Minister die het Leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, mogen gedurende een periode van vier maanden een hogere grenswaarde van het zwavelgehalte toestaan, indien tengevolge van een plotselinge verandering in de voorziening van ruwe aardolie of aardolieproducten moeilijkheden ontstaan bij de toepassing van de grenswaarden van het zwavelgehalte van gasolie-diesel (art. 3, § 2). Wat het zwavelgehalte betreft geeft het KB uitvoering aan Richtlijn 93/12/EEG van de Raad van 23 maart 1993 betreffende het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen (*Pb.L.*, 1993, nr. 74).

Het ontwerp-KB strekt ertoe gedeeltelijke uitvoering te geven aan de Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (*Pb.L.*, 1998, nr. 350), met name aan het luik van de Richtlijn dat betrekking heeft op dieselbrandstof.

[3] Richtlijn 98/70/EG betreft de technische specificaties van brandstoffen voor voertuigen met motoren met elektrische ontsteking en voertuigen met compressieontstekingsmotoren ter bescherming van de gezondheid en het milieu (art. 1). Zij komt in de plaats van de vroegere richtlijnen (art. 12).

De Richtlijn is ingegeven door de vaststelling dat, niettegenstaande de steeds stringenter wordende emissiegrenswaarden voor motorvoertuigen, verdere maatregelen nodig zijn om de door de voertuigen en andere bronnen veroorzaakte luchtverontreiniging te verminderen (vierde overweging). De Richtlijn stelt daartoe de specificaties vast voor brandstoffen die in een eerste fase vanaf het jaar 2000 zullen



gelden (bijlage I en II). Vanaf 2005 gelden voor bepaalde parameters, met name voor aromatische verbindingen en het zwavelgehalte in benzines en voor het zwavelgehalte in dieselbrandstoffen, strengere eisen (bijlagen III en IV).

Op korte termijn dient er volgens de overwegingen van de Richtlijn in stedelijke gebieden een vermindering verwezenlijkt te worden van vervuilende emissies van voertuigen, waaronder primaire verontreinigende stoffen zoals onverbrande koolwaterstoffen en koolmonoxide, secundaire verontreinigende stoffen zoals ozon, giftige emissies zoals benzeen en emissies van vaste deeltjes. Een vermindering van de vervuilende uitstoot van voertuigen in stedelijke gebieden kan onmiddellijk verwezenlijkt worden door in motorvoertuigen brandstoffen met een gewijzigde samenstelling toe te passen (tiende overweging). De toevoeging van zuurstof en een wezenlijke vermindering van aromatische stoffen, olefinen, benzeen en zwavel kan vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit een betere brandstofkwaliteit opleveren (overweging elf).

De Richtlijn voorziet in de invoering van twee soorten diesel en twee soorten benzinebrandstof, waarbij er een diesel en een benzine van betere kwaliteit is. Volgens overweging negentien is het wenselijk dat de diesel en benzine van slechtere kwaliteit vóór 2005 op de markt worden vervangen door de diesel en de benzine van betere kwaliteit. Deze uiterste datum kan eventueel uitgesteld worden indien industrieën in een lidstaat ernstige moeilijkheden zouden ondervinden wegens de noodzakelijke aanpassingen van de productie-installaties.

[4] Richtlijn 98/70/EG steunt op ex-artikel 100 A EG (thans art. 95 EG) en beoogt de regelgeving terzake te harmoniseren overwegende dat “verschillen tussen de door de lidstaten vastgestelde wetten of bestuursrechtelijke maatregelen inzake specificaties voor door voertuigen met motoren met elektrische ontsteking, respectievelijk met dieselmotoren, gebruikte conventionele en alternatieve brandstoffen, belemmeringen voor de handel in de Gemeenschap doen ontstaan en daardoor van rechtstreekse invloed kunnen zijn op de totstandbrenging en de werking van de interne markt en op het internationale concurrentievermogen van de Europese automobiel- en olieraffinage-industrie” (eerste overweging). Dat de Richtlijn volledige harmonisatie beoogt blijkt ook uit artikel 5 dat bepaalt: “De lidstaten mogen het in de handel brengen van brandstoffen die met de voorschriften van deze richtlijn in overeenstemming zijn niet verbieden, beperken of beletten.”

Het bepaalde in ex-artikel 100 A, lid 4, EG (thans art. 95, leden 4 en 5, EG) blijft uiteraard van toepassing. Artikel 6 van de Richtlijn bepaalt overigens dat de lidstaten kunnen voorschrijven dat er in bepaalde gebieden voor het gehele voertuigenpark of een deel daarvan slechts brandstoffen in de handel mogen worden gebracht die beantwoorden aan strengere milieutechnische specificaties dan die van de Richtlijn om de volksgezondheid in een bepaalde agglomeratie of het milieu in een bepaald ecologisch kwetsbaar gebied in een lidstaat te beschermen, wanneer de luchtverontreiniging een ernstig en steeds terugkerend probleem voor de menselijke gezondheid of het milieu vormt of redelijkerwijze kan worden verwacht dat zulks het geval is.

[5] De lidstaten moesten de Richtlijn uiterlijk op 1 juli 1999 in hun wetgeving omzetten en die bepalingen met ingang van 1 januari 2000 toepassen (art. 13).



## B. Advies

[6] *De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (FRDO) stelt vast dat het eerste ontwerp-KB de bepalingen van Richtlijn 98/70/EG die betrekking hebben op benzine, vrij getrouw omzet in de Belgische wetgeving. De overeenstemming tussen beide teksten is als volgt:*

| <u>Ontwerp-KB benzines</u>    | <u>Richtlijn 98/70/EG</u>           |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| Art. 1                        | Art. 2.1                            |
| Art. 2, 1°                    | Bijlage I – Grenswaarde loodgehalte |
| Art. 2, 2° en art. 3, § 1, 3° | Art. 3.1                            |
| Art. 3, § 1, 1° en 2°         | -                                   |
| Art. 3, § 2                   | Art. 3.7                            |
| Art. 4, § 1                   | -                                   |
| Art. 4, § 2 en bijlage        | Art. 3.2 en Bijlagen I en III       |
| Art. 5                        | -                                   |
| Art. 6                        | -                                   |
| Art. 7                        | -                                   |
| Art. 8                        | -                                   |
| Art. 9                        | -                                   |
| Art. 10                       | Art. 13.1                           |
| Art. 11                       | -                                   |

[7] *De FRDO stelt vast en stemt ermee in dat België geen gebruik maakt van de afwijkingsmogelijkheden bepaald in art. 3.3, 3.4 en 3.5 van de Richtlijn.*

[8] *De FRDO vraagt zich af of de bepaling van artikel 5 nog verantwoord is omdat in de bijlage bij het KB het maximumgehalte van een aantal zuurstofhoudende verbindingen (methanol, ethanol, isopropylalcohol, tert-butylalcohol, isobutylalcohol, bepaalde ethers en andere zuurstofhoudende verbindingen) is bepaald conform de Richtlijn. Alleszins kan de bevoegdheid die in artikel 5 aan de Minister van Energie en de Minister van Leefmilieu wordt gegeven geen afbreuk doen aan wat bepaald is in die bijlage en in artikel 1, tweede lid (“benzine ... mag substitutiemotorbrandstoffen (zuurstofhoudende verbindingen) bevatten, zoals bepaald bij de bijlage van dit besluit”).*

[9] *De FRDO stelt vast dat het tweede ontwerp-KB de bepalingen van Richtlijn 98/70/EG die betrekking hebben op gasolie-diesel vrij getrouw omzet in de Belgische wetgeving. De overeenstemming tussen beide teksten is als volgt:*

| <u>Ontwerp KB gasolie-diesel</u> | <u>Richtlijn 98/70/EG</u>   |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Art. 1                           | Art. 2.2                    |
| Art. 2 en bijlage                | Art. 4 en Bijlagen II en IV |
| Art. 3                           | Art. 7                      |
| Art. 4                           | -                           |
| Art. 5                           | -                           |
| Art. 6                           | -                           |
| Art. 7                           | -                           |
| Art. 8                           | Art. 13.1                   |



[10] *De FRDO stelt vast en stemt ermee in dat België geen gebruik maakt van de afwijkmogelijkheden bepaald in art. 4.2 en 4.3 van de Richtlijn.*

[11] *De FRDO wenst er de aandacht van de bevoegde ministers op te vestigen dat de wijziging van de regelgeving inzake de samenstelling van de benzines onvermijdelijk ook moet leiden tot een aanpassing van de fiscale differentiatie die er thans bestaat tussen gelode en ongelode benzine.*

*Voorgesteld wordt voortaan die fiscale differentiatie te definiëren in functie van de twee kwaliteiten benzine en van de twee kwaliteiten gasolie-diesel waarvan sprake in [3] van dit advies, zodat er een financiële prikkel bestaat om de brandstoffen van betere kwaliteit sneller in gebruik te nemen dan verplicht door de Richtlijn.*

*De vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties in de FRDO menen dat het aan de overheid is om te beslissen of er fiscale prikkels moeten worden gebruikt voor motorbrandstoffen die beantwoorden aan de normen 2005 in plaats van aan de normen 2000. Indien er een beroep wordt op gedaan, vinden diezelfde vertegenwoordigers het essentieel dat de prikkels enkel worden gegeven voor de kwaliteiten die beantwoorden aan de reeds erg strikte Europese normen en niet verder gaan dan deze normen. Volgens hen moet bij het gebruik van deze prikkels rekening worden gehouden met de wil om de fiscaliteit voor motorbrandstoffen in de verschillende lidstaten te harmoniseren.*