

Vergaderjaar 2008–2009

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 782**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 januari 2009

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij dertien fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Richtlijn inzake orgaandonatie; (Kamerstuk 22 112, nr. 778)
2. Richtlijn inzake verhinderend vervalsing van geneesmiddelen; (Kamerstuk 22 112, nr. 779)
3. Verordening inzake geneesmiddelenbewaking; (Kamerstuk 22 112, nr. 780)
4. Verordening inzake patiënteninformatie; (Kamerstuk 22 112, nr. 781)
5. Richtlijn inzake benzinedamptugwinning;
6. Mededeling inzake EU-strategie ten aanzien van Invasieve soorten; (Kamerstuk 22 112, nr. 783)
7. Mededeling inzake voedselprijzen in Europa; (Kamerstuk 22 112, nr. 784)
8. Mededeling inzake coördinatie van het landbouwonderzoek; (Kamerstuk 22 112, nr. 785)
9. Richtlijn inzake belastingheffing spaartegoeden; (Kamerstuk 22 112, nr. 786)
10. Verordening inzake ratingbureaus; (Kamerstuk 22 112, nr. 787)
11. Mededeling inzake Onderwijs en Opleiding na 2010; (Kamerstuk 22 112, nr. 788)
12. Mededeling inzake nieuwe vaardigheden voor nieuwe banen; (Kamerstuk 22 112, nr. 789)
13. Mededeling inzake opbrengsten van georganiseerde criminaliteit. (Kamerstuk 22 112, nr. 790)

Ik hoop dat u er begrip voor hebt dat vanwege het kerstreces deze fiches later dan gebruikelijk aan u worden aangeboden.

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
F. C. G. M. Timmermans

## **Fiche: Richtlijn inzake benzinedamptherugwinning**

### **1. Algemene gegevens**

*Voorstel:* Richtlijn inzake fase II-benzinedamptherugwinning tijdens het bijtanken van personenauto's in benzinestations

*Datum Commissiedocument:* 4 december 2008

*Nr. Commissiedocument:* COM(2008) 812 definitief

*Prelex:* <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0812:FIN:NL:PDF>

*Nr. impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:* SEC(2008)2937 en SEC(2008)2938

*Behandelingstraject Raad:* Milieuraad. De termijn waarop behandeling plaatsvindt en het proces hier naartoe is nog niet bekend.

*Eerstverantwoordelijk ministerie:* Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

*Rechtsbasis, stemwijze Raad, rol Europees Parlement en comitologie:*

- a) *Rechtsbasis*  
Artikel 175 van het EG-verdrag
- b) *Stemwijze Raad en rol Europees Parlement*  
Gekwalificeerde meerderheid en via de procedure van co-decisie
- c) *Comitologie*  
Is niet in voorstel opgenomen.

### **2. Samenvatting BNC-fiche**

*Korte inhoud voorstel*

De voorgestelde richtlijn is erop gericht om benzinedamp die tijdens het bijtanken van personen auto's in de atmosfeer wordt uitgestoten, terug te winnen (de zogeheten «fase II-benzinedamptherugwinning»). De uitstoot van vluchtige organische stoffen die in benzine zitten, draagt bij tot plaatselijke en regionale luchtkwaliteitsproblemen (benzeen en ozon).

*Bevoegdheidsvaststelling:* De EG is bevoegd om regels te nemen om de ozonvorming tegen te gaan. *Subsidiariteit:* Nederland beoordeelt deze als positief, omdat de ozonvorming grensoverschrijdend is en tot problemen in andere landen kan leiden.

*Proportionaliteit:* Nederland beoordeelt deze als positief. Het voorstel gaat niet verder dan wat nodig is om de doelstelling «vermindering van de uitstoot van benzinedamp door tanken» te bereiken.

Stage II geldt in Nederland al op grond van het Besluit tankstations milieubeheer, welk besluit is opgenomen in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer. Dit voorstel wijkt op enkele punten af van de Nederlandse regelgeving. Als dat het geval blijft, kunnen bedrijven met vervanging van systemen geconfronteerd worden, terwijl die nieuwe systemen niet noemenswaardig beter zijn. Vanwege het level playing field is het van belang dat de gehele EU de stage II systemen gaat toepassen. Nederland steunt het voorstel dan ook.

### **3. Samenvatting voorstel**

#### *Inhoud voorstel*

De voorgestelde richtlijn is erop gericht om benzinedamp die tijdens het bijtanken van personen auto's in de atmosfeer wordt uitgestoten, terug te winnen (de zogeheten «fase II-benzinedampt terugwinning»). De uitstoot van vluchtige organische stoffen die in benzine zitten, draagt bij tot plaatselijke en regionale luchtkwaliteitsproblemen (benzeen en ozon). Het voorstel verplicht tot het installeren van fase II dampt terugwinning apparatuur bij nieuwe en gerenoveerde stations met een debiet (hoeveelheid vloeistof per tijdseenheid) van meer dan 500 m<sup>3</sup> benzine per jaar, bij bestaande stations met een debiet van meer dan 3000 m<sup>3</sup> tegen 2020 en bij alle nieuwe of uitgebreide gerenoveerde stations onder woongebouwen ongeacht het debiet.

Tevens wordt geregeld dat het koolwaterstofafvangrendement (de kwaliteit van het systeem) tenminste 85% dient te bedragen.

Verder is een periodieke inspectie geregeld. Daarbij is geregeld dat bij het installeren van automatische bewakingsapparatuur deze periode langer mag zijn.

De richtlijn treedt op de dag van publicatie in werking.

#### *Impact Assessment Commissie*

De kosten gaan zo'n 20 tot 30 mln euro per jaar vanaf 2020 over de gehele EU genomen bedragen.

### **4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel**

- a) Bevoegdheid: De Commissie baseert de bevoegdheid van de EG op artikel 175 EG. Het betreft een gedeelde bevoegdheid. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.
- b) Functionele toets: Subsidiariteit: pos.  
– Proportionaliteit: pos.  
Onderbouwing: Het voorstel voldoet aan het subsidiariteitsbeginsel omdat de ozonvorming grensoverschrijdend is en tot problemen in andere landen kan leiden. Verder zal het voorstel een gelijke Europese speelveld ten goede komen. Het voorstel gaat niet verder dan wat nodig is om de doelstelling «vermindering van de uitstoot van benzinedamp door tanken» te bereiken. Nederland heeft reeds vergelijkbare maatregelen doorgevoerd, het is wenselijk dat deze op Europees niveau worden overgenomen. De brandstofrichtlijn wordt mogelijk aangepast waardoor de hoogrendement stage II terugwinningssystemen nodig zijn om de emissies niet te laten toenemen als gevolg van de wijziging.
- c) Nederlands oordeel: Het voorstel ondersteunt het Nederlands beleid op het punt van Vluchtige Organische Stoffen waartoe het beperken van de emissie van benzinedamp valt. Nederland is positief over dit voorstel indien adequate(re) afstemming op de in Nederland al uitgevoerde dampt terugwinningmaatregelen bij benzinestations zal plaatsvinden. Anders zijn er naar inschatting relatief hoge kosten met vervanging gemoeid.

### **5. Implicaties financieel**

- a) Consequenties EG-begroting  
Geen gevolgen voor de begroting van de EU.

- b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden

Het voorstel vraagt om frequentere periodiek inspecties en om 85% rendement van de apparatuur. Hierdoor wordt de controlelast verzwaard. Door adequate(re) afstemming op de Nederlandse situatie zal gepoogd deze gevolgen te vermijden of tot een minimum te beperken.

- c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger  
Benzinestations moeten (deels) nieuwe dampterugwinningssystemen laten installeren. De investeringen in de huidige dampterugwinningssystemen bij Nederlandse benzinestations gaan dan verloren. Dit zijn ongewenste financiële gevolgen wegens desinvesteringen. De meerwaarde van enkele procenten effectievere systemen rechtvaardigt dergelijk grote investeringen niet. Wanneer door het overleg in de raads werkgroep de richtlijn zodanig ingericht is dat er geen gevolgen zijn voor de reeds in Nederland vereiste en toegepaste systemen, zijn er voor de Nederlandse bedrijven geen gevolgen. Wanneer de uiteindelijke richtlijn een hoger rendement eist dan nu in Nederland wordt verplicht kan enige desinvestering optreden. Gezien de schatting van EU-brede kosten (€ 20–30 miljoen per jaar) zullen de kosten in Nederland beperkt blijven. Daarnaast zal er sprake zijn van enige afschrijving van de huidige apparatuur in de periode tussen de inwerkingtreding van het oorspronkelijke nationale beleid en de richtlijn.
- d) Administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden  
Het overzetten van de richtlijn vereisten in de Activiteiten AMvB vraagt enige capaciteit. Handhaving en nagaan of aan regelgeving voldaan wordt, kan plaatsvinden binnen de huidige handhavingstaak en vergt dan geen noemenswaardige extra inspanning.
- e) Administratieve lasten voor bedrijfsleven en burger  
Er zijn geen rapportage verplichtingen voorzien in het voorstel. Omdat vergelijkbare verplichtingen reeds zijn opgenomen in de Nederlandse regelgeving wordt geen toename in regeldruk verwacht.

## **6. Implicaties juridisch**

- a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctienering beleid Sluit aan op al bestaande bepalingen in de Nederlandse milieuregelgeving met uitzondering van met name de rendementseis van 85% en de controle en de controlefrequentie.
- b) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen en kaderbesluiten), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. Haalbaarheid  
De richtlijn dient voor 1 juli 2012 te zijn geïmplementeerd. Na de datum van inwerkingtreding van de richtlijn, op de dag van publicatie in het Publicatieblad van de EU, moet er sprake zijn van een implementatietermijn van tenminste 1 jaar. Dit is nodig om enerzijds de nationale regelgeving in overeenstemming te brengen met deze richtlijn en anderzijds om benzinestations die moeten aanpassen een korte maar niet zeer onredelijke termijn te geven voor aanpassing of installatie van een dampterugwinningssysteem met meer dan 85% rendement. Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling Het betreft hier in Nederland al geïnstalleerde technisch apparatuur die blijft functioneren en waarbij het logisch is dat die apparatuur pas aan het einde van de gebruikstijd vervangen wordt door nieuwe. Evaluatie van de regelgeving hoeft dan ook niet geregeld te worden.

## **7. Implicaties voor uitvoering en handhaving**

- a) Uitvoerbaarheid  
Het toepassen van dampterugwinningssystemen is een goed toepasbare bestaande techniek.

- b) Handhaafbaarheid  
Doorvoering is via visuele inspecties te controleren.

### **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Niet van toepassing.

### **9. Nederlandse positie (belangen en eerste algemene standpunt)**

Voorstel van de Europese Commissie om tot een richtlijn voor de toepassing van Stage II te komen wordt gesteund onder de voorwaarde dat de afstemming op de Nederlandse regelgeving beter wordt om desinvesteringen in bestaande apparatuur te voorkomen en om bedrijven niet op (hoge) kosten te jagen voor geen of heel beperkte VOS reductie winst. Gezien de sterke argumenten die Nederland hiervoor heeft wordt er voortsnog vanuit gegaan dat het lukt de richtlijn beter op de Nederlandse situatie aan te laten sluiten.