Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►B RICHTLINIE 98/70/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 13. Oktober 1998

über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates

(ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58)

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 124 vom 25.5.2000, S. 66 (98/70/EG)

▼B

RICHTLINIE 98/70/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 13. Oktober 1998

über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

auf Vorschlag der Kommission [1],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses [2],

gemäß dem Verfahren des Artikels 189b des Vertrags [3] aufgrund des vom Vermittlungsausschuß am 29. Juni 1998 gebilligten gemeinsamen Entwurfs.

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Unterschiede bei den von den Mitgliedstaaten erlassenen Rechtsvorschriften oder Verwaltungsmaßnahmen über die Spezifikationen für konventionelle und alternative Kraftstoffe zur Verwendung in Fahrzeugen mit Fremdzündungs- und mit Kompressionszündungsmotor führen in der Gemeinschaft zu Handelsschranken und können unmittelbare Auswirkungen auf die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes sowie die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobil- und Raffinerieindustrie haben. In Übereinstimmung mit Artikel 3b des Vertrags erscheint daher eine Angleichung der Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet erforderlich.

(2) Artikel 100a Absatz 3 des Vertrags sieht vor, daß die Kommission in ihren Vorschlägen für die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts unter anderem in bezug auf die Gesundheit und den Umweltschutz von einem hohen Schutzniveau ausgeht.

(3) In den Abgasen und Verdunstungsemissionen von Kraftfahrzeugen sind erhebliche Mengen primärer Luftschadstoffe wie Stickoxide, unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Feststoffpartikel, Kohlenmonoxide, Benzole und andere giftige Abgase, die zur Bildung von Sekundärschadstoffen wie Ozon beitragen, enthalten, die direkt oder indirekt eine erhebliche Gefährdung der menschlichen Gesundheit und der Umwelt darstellen.

(4) Ungeachtet der zunehmend strengeren Grenzwerte für die Fahrzeugemission, die in den Richtlinien 70/220/EWG [4] und 88/77/EWG [5] des Rates festgelegt wurden, sind für die Erreichung einer befriedigenden Luftqualität weitere Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung durch Fahrzeuge und andere Emissionsquellen notwendig.

(5) In Artikel 4 der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [6] wird ein neues Konzept für Maßnahmen zur

---

(1) ABl. C 77 vom 11.3.1997, S. 1, und ABl. C 209 vom 10.7.1997, S. 25.
(2) ABl. C 206 vom 7.7.1997, S. 113.
(3) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 10. April 1997 (ABl. C 132 vom 28.4.1997, S. 170), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 7. Oktober 1997 (ABl. C 351 vom 19.11.1997, S. 1) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 18. Februar 1998 (ABl. C 80 vom 16.3.1998, S. 92). Beschluß des Europäischen Parlaments vom 15. September 1998 (ABl. C 313 vom 12.10.1998). Beschluß des Rates vom 17. September 1998.
(4) ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).
(5) ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 40 vom 17.2.1996, S. 1).
(6) ABl. L 100 vom 19.4.1994, S. 42.

▼B

Emissionsverringerung bis zum Jahr 2000 und darüber hinaus eingeführt. Danach soll die Kommission unter anderem untersuchen, welchen Beitrag Verbesserungen der Qualität von Otto- und Dieselkraftstoff sowie sonstiger Kraftstoffe zur Verringerung der Luftverunreinigung leisten können.

(6) Über eine erste Phase der Kraftstoffspezifikationen hinaus, die im Jahr 2000 anläuft, sollte eine zweite Phase, die 2005 in Kraft tritt, festgelegt werden, um der Industrie die erforderlichen Investitionen zur Anpassung ihrer Produktionspläne zu ermöglichen.

(7) Otto- und Dieselkraftstoffe mit den in den Anhängen I, II, III und IV festgelegten Spezifikationen sind bereits auf dem Markt der Europäischen Gemeinschaft verfügbar.

(8) Das Europäische Auto-Öl-Programm, das in einer Mitteilung der Kommission zur zukünftigen Strategie zur Kontrolle atmosphärischer Schadstoffe aus dem Verkehrsbereich im einzelnen erläutert wird, trägt zu einer wissenschaftlichen, technischen und wirtschaftlichen Grundlage für die Empfehlung der Einführung neuer umweltbezogener Kraftstoffspezifikationen für Otto- und Dieselkraftstoffe auf Gemeinschaftsebene bei.

(9) Die Einführung umweltbezogener Kraftstoffspezifikationen für Otto- und Dieselkraftstoffe ist ein wichtiger Bestandteil des kosteneffizienten Bündels von europaweit und auf nationaler, regionaler bzw. lokaler Ebene umzusetzenden Maßnahmen, wobei Kosten und Nutzen der Maßnahmen zu berücksichtigen sind.

(10) Die Umsetzung einer Kombination von europaweit und auf nationaler/regionaler/lokaler Ebene zu treffenden Maßnahmen zur Verringerung der Fahrzeugemissionen ist Teil der Gesamtstrategie der Kommission, durch die die Luftverunreinigung aus mobilen und ortsfesten Quellen auf ausgewogene und kosteneffziente Weise verringert werden soll.

(11) Es ist notwendig, kurzfristig eine Reduzierung von umweltverschmutzenden Fahrzeugemissionen, insbesondere in städtischen Gebieten, zu erreichen, darunter Primärschadstoffe wie unverbrannte Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid, Sekundärschadstoffe wie Ozon und giftige Emissionen wie Benzol und Partikelemissionen. Die Reduzierung von umweltverschmutzenden Fahrzeugemissionen in städtischen Gebieten kann bei Kraftfahrzeugen unmittelbar durch Veränderungen der Kraftstoffzusammensetzung erreicht werden.

(12) Durch die Einbeziehung von Sauerstoff und die signifikante Reduzierung von Aromaten, Olefinen, Benzol und Schwefel kann eine unter dem Aspekt der Luftqualität bessere Kraftstoffqualität erreicht werden.

(13) Aufgrund der Bestimmungen der Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchsteuersätze für Mineralöle [1], und insbesondere deren Artikel 8 Absatz 4, werden die Mitgliedstaaten davon abgehalten und möglicherweise daran gehindert, bei den Verbrauchsteuern mit dem Ziel zu differenzieren, die Verbesserung der Kraftstoffqualität über die gemeinschaftsweit geltenden Spezifikationen für Kraftstoffe hinaus zu beschleunigen.

(14) Die Mitgliedstaaten können durch die Anwendung differenzierter Verbrauchsteuern die Einführung fortgeschrittener Kraftstoffe entsprechend nationalen Prioritäten, Kapazitäten und Erfordernissen fördern.

(15) Die Kommission hat einen Vorschlag für eine Energieprodukte-Richtlinie vorgelegt. Mit diesem Vorschlag wird unter anderem das Ziel verfolgt, den Mitgliedstaaten den stärkeren Rückgriff auf steuerliche Anreize durch differenzierte Verbrauchsteuern zu

[1] ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 12. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/74/EG (ABl. L 365 vom 31.12.1994, S. 46).

▼B

ermöglichen, um so die Einführung fortgeschrittener Kraftstoffe zu erleichtern.

(16) Kraftstoffspezifikationen, die auf eine Verringerung sowohl der Abgase als auch der Verdunstungsemissionen abzielen, gibt es allgemein nicht.

(17) Luftverschmutzung durch Blei, die von der Verbrennung verbleiten Ottokraftstoffs herrührt, stellt eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit und der Umwelt dar. Es stellt einen bedeutenden Fortschritt dar, daß bis zum Jahr 2000 praktisch alle mit Ottokraftstoffen betriebenen Kraftfahrzeuge in der Lage sein werden, bleifreien Ottokraftstoff zu verwenden; deshalb ist es angebracht, das Inverkehrbringen von verbleitem Ottokraftstoff streng zu begrenzen.

(18) Die Notwendigkeit einer Verringerung der Fahrzeugemissionen und die Verfügbarkeit der notwendigen Raffinerietechnik rechtfertigen die Festlegung umweltbezogener Kraftstoffspezifikationen für das Inverkehrbringen unverbleiter Otto- und Dieselkraftstoffe.

(19) Es erscheint angezeigt, zwei Typen von Diesel- und Ottokraftstoff einzuführen, wovon einer ein Dieselkraftstoff höherer Qualität und einer ein Ottokraftstoff höherer Qualität ist. Dieser Diesel- oder Ottokraftstoff höherer Qualität sollte den Diesel- oder Ottokraftstoff niedrigerer Qualität spätestens 2005 ersetzen. Es sollte jedoch vorgesehen werden, daß diese Ersetzung hinausgeschoben werden kann, wenn die Anwendung des Zeitpunkts 2005 in einem Mitgliedstaat zu erheblichen Schwierigkeiten für dessen Industrieunternehmen bei der Vornahme der erforderlichen Änderungen an den Produktionsanlagen führen würde.

(20) Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und/oder der Umwelt in bestimmten Ballungsräumen oder in bestimmten ökologisch empfindlichen Gebieten mit besonderen Luftqualitätsproblemen sollte es den Mitgliedstaaten vorbehaltlich eines in dieser Richtlinie festgelegten Verfahrens gestattet sein, vorzuschreiben, daß Kraftstoffe nur in den Verkehr gebracht werden dürfen, wenn sie strengeren als den durch diese Richtlinie festgelegten Umweltspezifikationen entsprechen; dieses Verfahren weicht von dem Informationsverfahren ab, das in der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft ([1]) festgelegt worden ist.

(21) Die Mitgliedstaaten sollten Überwachungssysteme einführen, um die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Normen für die Kraftstoffqualität zu gewährleisten. Diese Überwachungssysteme sollten auf einer einheitlichen Grundlage hinsichtlich der Methodik der Probeentnahme und der Testmethoden basieren. Die von den Mitgliedstaaten erhobenen Informationen über die Kraftstoffqualität werden der Kommission nach einem einheitlichen Muster vorgelegt.

(22) Auf der Grundlage einer umfassenden Bewertung wird die Kommission einen Vorschlag vorlegen, der die obligatorischen Spezifikationen für Otto- und Dieselkraftstoffe gemäß den Anhängen III und IV, die ab 1. Januar 2005 Anwendung finden, ergänzt. Der Vorschlag der Kommission legt gegebenenfalls auch umweltbezogene Spezifikationen für andere Arten von Kraftstoff, beispielsweise Flüssiggas (LPG), Erdgas und Biokraftstoffe fest. Es bestehen Parks an firmeneigenen Fahrzeugen (Busse, Taxen, Nutzfahrzeuge usw.), die zu einem großen Teil für die Luftverschmutzung in Städten verantwortlich sind und bei denen sich gesonderte Spezifikationen vorteilhaft auswirken könnten.

([1]) ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 98/48/EG (ABl. L 217 vom 5.8.1998, S. 18).

▼B

(23) Weitere Entwicklungen bei den Referenzmeßverfahren für die in dieser Richtlinie festgelegten Spezifikationen könnten sich im Licht des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts als wünschenswert erweisen. Daher sollte die Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt vorgesehen werden.

(24) Die Richtlinie 85/210/EWG des Rates vom 20. März 1985 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Bleigehalt von Benzin [1], die Richtlinie 85/536/EWG des Rates vom 5. Dezember 1985 zur Einsparung von Rohöl durch Verwendung von Ersatz-Kraftstoffkomponenten im Benzin [2] sowie Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) und Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 93/12/EWG des Rates vom 23. März 1993 über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe [3] sollen dementsprechend aufgehoben werden.

(25) Die in Artikel 69 der Beitrittsakte von 1994 genannten Übergangsmaßnahmen für Österreich gelten auch für Artikel 7 der Richtlinie 85/210/EWG. Die Anwendung dieser Übergangsmaßnahme sollte aus spezifischen Umweltschutzgründen bis zum 1. Januar 2000 verlängert werden.

(26) Zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission wurde am 20. Dezember 1994 ein „Modus vivendi“ betreffend die Maßnahmen zur Durchführung der nach dem Verfahren des Artikels 189b des Vertrags erlassenen Rechtsakte [4] vereinbart —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich

In dieser Richtlinie werden auf Gesundheits- und Umweltaspekten beruhende technische Spezifikationen für Kraftstoffe zur Verwendung in Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor und mit Kompressionszündungsmotor festgelegt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Ottokraftstoff“ jedes flüchtige Mineralöl, das zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Fremdzündung bestimmt ist und unter die KN-Codes 2710 00 27, 2710 00 29, 2710 00 32, 2710 00 34 und 2710 00 36 fällt;

2. „Dieselkraftstoffe“ Gasöle, die unter den KN-Code 2710 00 66 fallen und zum Antrieb von Fahrzeugen im Sinne der Richtlinien 70/220/EWG und 88/77/EWG verwendet werden.

   Für Gasöle, die für nicht zu Beförderungen auf der Straße bestimmte mobile Maschinen und Geräte sowie landwirtschaftliche Zugmaschinen verwendet werden, können die Mitgliedstaaten denselben Schwefelgehalt, wie er für Dieselkraftstoffe in dieser Richtlinie festgelegt ist, oder den Schwefelgehalt, wie er für Dieselkraftstoffe in der Richtlinie 93/12/EWG festgelegt ist, vorschreiben.

---

[1] ABl. L 96 vom 3.4.1985, S. 25. Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.
[2] ABl. L 334 vom 12.12.1985, S. 20. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 87/441/EWG der Kommission (ABl. L 238 vom 21.8.1987, S. 40).
[3] ABl. L 74 vom 27.3.1993, S. 81.
[4] ABl. C 102 vom 4.4.1996, S. 1.

▼B

Artikel 3

Ottokraftstoff

(1) Die Mitgliedstaaten untersagen in ihrem Hoheitsgebiet spätestens ab dem 1. Januar 2000 das Inverkehrbringen von verbleitem Ottokraftstoff.

(2) a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß unverbleiter Ottokraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet spätestens ab 1. Januar 2000 nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs I entspricht.

b) Unbeschadet des Buchstabens a) gestatten die Mitgliedstaaten ab 1. Januar 2000 in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von unverbleitem Ottokraftstoff, der den Spezifikationen des Anhangs III entspricht.

c) Die Mitgliedstaaten stellen ferner sicher, daß unverbleiter Ottokraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet spätestens ab 1. Januar 2005 nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs III entspricht.

(3) Abweichend von Absatz 1 kann einem Mitgliedstaat auf Antrag, der spätestens am 31. August 1999 bei der Kommission zu stellen ist, gestattet werden, das Inverkehrbringen von verbleitem Ottokraftstoff bis längstens 1. Januar 2005 weiterhin zuzulassen, wenn er nachweisen kann, daß ein Verbot zu schwerwiegenden sozioökonomischen Problemen führen oder insbesondere aufgrund der klimatischen Bedingungen in diesem Mitgliedstaat für die Umwelt oder Gesundheit keine positiven Gesamtergebnisse erbringen würde.

Der Bleigehalt von verbleitem Ottokraftstoff darf 0,15 g/l nicht überschreiten, und der Benzolgehalt muß den Spezifikationen des Anhangs I entsprechen. Die übrigen Spezifikationen können im Vergleich zu den derzeitigen Werten unverändert bleiben.

(4) Ungeachtet des Absatzes 2 kann einem Mitgliedstaat auf Antrag, der spätestens am 31. August 1999 bei der Kommission zu stellen ist, gestattet werden, das Inverkehrbringen von unverbleitem Ottokraftstoff, der der Spezifikation für den Schwefelgehalt in Anhang I nicht entspricht, jedoch den derzeitigen Gehalt nicht überschreitet, in seinem Hoheitsgebiet bis längstens 1. Januar 2003 weiterhin zuzulassen, wenn er nachweisen kann, daß es für seine Industrieunternehmen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre, innerhalb der Zeit zwischen der Annahme dieser Richtlinie und dem 1. Januar 2000 an ihren Produktionsanlagen die erforderlichen Änderungen vorzunehmen.

(5) Ungeachtet des Absatzes 2 kann einem Mitgliedstaat auf Antrag, der spätestens am 31. August 2003 bei der Kommission zu stellen ist, gestattet werden, das Inverkehrbringen von unverbleitem Ottokraftstoff mit einem Schwefelgehalt, der nicht dem Anhang II, jedoch dem Anhang I entspricht, bis längstens 1. Januar 2007 in seinem Hoheitsgebiet weiterhin zuzulassen, wenn er nachweisen kann, daß es für seine Industrieunternehmen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre, innerhalb der Zeit zwischen der Annahme diese Richtlinie und dem 1. Januar 2005 an ihren Produktionsanlagen die erforderlichen Änderungen vorzunehmen.

(6) . Die Kommission kann die in den Absätzen 3, 4 und 5 genannten Abweichungen im Einklang mit dem Vertrag genehmigen.

Die Kommission teilt den Mitgliedsstaaten ihre Entscheidung mit und unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat davon.

(7) Ungeachtet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten bis zu höchstens 0,5 % des Gesamtabsatzes das Inverkehrbringen geringer Mengen verbleiten Ottokraftstoffs, der den Spezifikationen des Absatzes 3 Unterabsatz 2 entspricht, zur Verwendung in älteren, besonders beschaffenen Fahrzeugen (Oldtimer) bestimmt ist und von besonderen Interessengruppen vertrieben wird, weiterhin zulassen.

▼B

Artikel 4

Dieselkraftstoff

(1) a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß Dieselkraftstoff spätestens ab 1. Januar 2000 in ihrem Hoheitsgebiet nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs II entspricht.

b) Unbeschadet des Buchstabens a) gestatten die Mitgliedstaaten ab 1. Januar 2000 in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Dieselkraftstoff, der den Spezifikationen des Anhangs IV entspricht.

c) Die Mitgliedstaaten stellen ferner sicher, daß Dieselkraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet spätestens ab 1. Januar 2005 nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs IV entspricht.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 kann einem Mitgliedstaat auf Antrag, der spätestens am 31. August 1999 bei der Kommission zu stellen ist, gestattet werden, das Inverkehrbringen von Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt, der Anhang II nicht entspricht, jedoch den derzeitigen Gehalt nicht überschreitet, in seinem Hoheitsgebiet bis längstens 1. Januar 2003 weiterhin zuzulassen, wenn er nachweisen kann, daß es für seine Industrieunternehmen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre, innerhalb der Zeit zwischen der Annahme dieser Richtlinie und dem 1. Januar 2000 an ihren Produktionsanlagen die erforderlichen Änderungen vorzunehmen.

(3) Ungeachtet des Absatzes 1 kann einem Mitgliedstaat auf Antrag, der spätestens am 31. August 2003 bei der Kommission zu stellen ist, gestattet werden, das Inverkehrbringen von Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt, der nicht dem Anhang IV, jedoch dem Anhang II entspricht, in seinem Hoheitsgebiet bis längstens 1. Januar 2007 weiterhin zuzulassen, wenn er nachweisen kann, daß es für seine Industrieunternehmen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre, innerhalb der Zeit zwischen der Annahme dieser Richtlinie und dem 1. Januar 2005 an ihren Produktionsanlagen die erforderlichen Änderungen vorzunehmen.

(4) Die Kommission kann die in den Absätzen 2 und 3 genannten Abweichungen im Einklang mit dem Vertrag genehmigen.

Sie teilt den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit und unterrichtet den Rat und das Europäische Parlament darüber.

Artikel 5

Freier Verkehr

Die Mitgliedstaaten dürfen […] das Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen, weder untersagen noch beschränken noch verhindern.

Artikel 6

Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die strengeren umweltbezogenen Spezifikationen unterliegen

(1) Abweichend von den Bestimmungen der Artikel 3, 4 und 5 können die Mitgliedstaaten vorschreiben, daß in bestimmten Gebieten Kraftstoffe nur dann in Verkehr gebracht werden dürfen, wenn sie in bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil der Fahrzeugflotte strengeren umweltbezogenen Spezifikationen als den in dieser Richtlinie vorgesehenen genügen, um so die Gesundheit der Bevölkerung in einem bestimmten Ballungsraum oder die Umwelt in einem bestimmten ökologisch empfindlichen Gebiet in einem Mitgliedstaat zu schützen, wenn die Umweltverschmutzung ein schwerwiegendes und wiederkehrendes Problem für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt darstellt oder nach vernünftigem Ermessen darstellen kann.

(2) Ein Mitgliedstaat, der die in Absatz 1 genannte Abweichung in Anspruch nehmen möchte, stellt zuvor einen entsprechenden Antrag

▼B

zusammen mit der Begründung hierfür bei der Kommission. Die Begründung muß den Nachweis enthalten, daß die abweichenden Maßnahmen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wahren und daß sie den freien Personen- und Warenverkehr nicht beeinträchtigen.

(3) Der betreffende Mitgliedstaat legt der Kommission Daten über die Luftqualität in dem betreffenden Gebiet sowie Angaben zu den prognostizierten Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Luftqualität vor.

(4) Die Kommission übermittelt diese Informationen unverzüglich den anderen Mitgliedstaaten.

(5) Binnen zwei Monaten, nachdem die Kommission die Informationen übermittelt hat, können die Mitgliedstaaten zum Antrag und zur Begründung Bemerkungen vortragen.

(6) Die Kommission entscheidet über den Antrag eines Mitgliedstaats binnen drei Monaten, nachdem die Mitgliedstaaten ihre Bemerkungen vorgetragen haben. Die Kommission trägt den Bemerkungen der Mitgliedstaaten Rechnung; sie gibt diesen ihre Entscheidung bekannt und unterrichtet gleichzeitig das Europäische Parlament und den Rat.

(7) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat mit der Entscheidung der Kommission binnen eines Monats nach Bekanntgabe befassen; bei Fehlen einer Entscheidung kann er den Rat binnen eines Monats nach Ablauf des in Absatz 6 genannten Zeitraums befassen.

(8) Der Rat kann binnen zwei Monaten nach seiner Befassung mit qualifizierter Mehrheit eine anderslautende Entscheidung treffen.

Artikel 7

Änderungen bei der Versorgung mit Rohöl

Haben die Raffinerien in einem Mitgliedstaat infolge einer plötzlichen Änderung der Versorgung mit Rohöl oder Erdölerzeugnissen, die auf außergewöhnliche Ereignisse zurückgeht, Schwierigkeiten, die in den Artikeln 3 und 4 festgelegten Kraftstoffspezifikationen einzuhalten, so setzt der Mitgliedstaat die Kommission davon in Kenntnis. Die Kommission kann nach Unterrichtung der anderen Mitgliedstaaten für einen Zeitraum von längstens 6 Monaten in dem betreffenden Mitgliedstaat höhere Grenzwerte für eine oder mehrere Kraftstoffkomponenten zulassen.

Die Kommission gibt den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung bekannt und unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat.

Jeder Mitgliedstaat kann binnen eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen.

Der Rat kann binnen eines Monats nach seiner Befassung mit qualifizierter Mehrheit eine anderslautende Entscheidung treffen.

Artikel 8

Überwachung und Berichterstattung

(1) Die Mitgliedstaaten überwachen die Einhaltung der Bestimmungen der Artikel 3 und 4 anhand der in den Anhängen I und II genannten analytischen Verfahren.

(2) ([2]) ABl. L 296 vom 21.11.1996, S. 55.Die Kommission fördert die Entwicklung eines einheitlichen Systems zur Überwachung der Kraftstoffqualität. Zur Entwicklung eines solchen Systems kann die Kommission das Europäische Komitee für Normung (CEN) um Unterstützung ersuchen.

(3) Die Kommission legt bis spätestens 30. Juni 2000 ein einheitliches Muster für die Vorlage der zusammenfassenden Darstellung der einzelstaatlichen Daten zur Kraftstoffqualität vor.

(4) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission jährlich bis zum 30. Juni ihre zusammenfassende Darstellung für das vorangegangene Kalenderjahr vor, und zwar erstmals bis zum 30. Juni 2002.

▼B

Artikel 9

Überprüfung

(1) Die Kommission legt regelmäßig, und zwar erstmals nicht später als 12 Monate nach Annahme dieser Richtlinie, spätestens jedoch am 31. Dezember 1999, im Lichte der Bewertung, die gemäß den Erfordernissen von Artikel 3 der Richtlinie 98/69/EG des Rates und des Europäischen Parlaments vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Kraftfahrzeugemissionen [1] durchgeführt wird, dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Revision dieser Richtlinie als Bestandteil der Strategie vor, die bewirken soll, daß den gemeinschaftlichen Luftqualitätsstandards und den damit verbundenen Zielen entsprochen wird.

(2) Der Vorschlag muß umweltbzeogene Spezifikationen enthalten, die die obligatorischen Spezifikationen des Anhangs III für Ottokraftstoffe und des Anhangs IV für Dieselkraftstoffe ergänzen, und zwar unter anderem aufgrund der gesammelten Erkenntnisse über Erfordernisse der Emissionsverringerung im Hinblick auf die Luftqualität, des wirksamen Funktionierens neuer emissionsmindernder Technologien und der Entwicklungen mit Auswirkungen für die internationalen Kraftstoffmärkte.

(3) Zusätzlich zu den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 kann die Kommission unter anderem Vorschläge für folgende Bereiche unterbreiten:

— Vorschläge unter Berücksichtigung der speziellen Situation von firmeneigenen Fahrzeugparks und der Notwendigkeit, Spezifikationsniveaus für die speziellen Kraftstoffe, die sie verwenden, vorzuschlagen;

— Vorschläge zur Festsetzung von Spezifikationsniveaus, die auf Flüssiggas (LPG), Erdgas und Biokraftstoffe anwendbar sind.

Artikel 10

Verfahren zur Anpassung an den technischen Fortschritt

Änderungen, die zur Anpassung der im rechten Abschnitt („Prüfverfahren“) der Anhänge I, II, III und IV festgelegten Meßverfahren an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden von der Kommission mit Unterstützung des gemäß Artikel 12 der Richtlinie 96/62/EG [1] eingesetzten Ausschusses und nach dem Verfahren des Artikels 11 der vorliegenden Richtlinie erlassen.

Eine solche Anpassung darf weder unmittelbar noch mittelbar zu einer Änderung der durch diese Richtlinie festgelegten Grenzwerte oder zu einer Änderung der Zeitpunkte, ab denen sie gelten, führen.

Artikel 11

Ausschußverfahren

(1) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem in Artikel 10 genannten Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Angelegenheit festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(2) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

---

[1] Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

▼B

Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat nach Ablauf von drei Monaten ab seiner Befassung keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

Artikel 12

Aufhebung bzw. Änderung bestehender Richtlinien über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen

(1) Die Richtlinien 85/210/EWG, 85/536/EWG und 87/441/EWG werden mit Wirkung vom 1. Januar 2000 aufgehoben.

(2) In der Richtlinie 93/12/EWG werden Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) und Artikel 2 Absatz 1 mit Wirkung vom 1. Januar 2000 aufgehoben.

Artikel 13

Umsetzung in einzelstaatliche Rechtsvorschriften

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens am 1. Juli 1999 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Rechtsvorschriften ab dem 1. Januar 2000 an.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 14

Österreich

Bis zum 1. Januar 2000 findet Artikel 7 der Richtlinie 85/210/EWG hinsichtlich des in Artikel 4 der gleichen Richtlinie genannten Benzolgehalts von Benzin keine Anwendung auf Österreich.

Artikel 15

Inkrafttreten der Richtlinie

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 16

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG I

UMWELTBEZOGENE SPEZIFIKATIONEN FÜR HANDELSÜBLICHE KRAFTSTOFFE ZUR VERWENDUNG IN FAHRZEUGEN MIT FREMDZÜNDUNGSMOTOR

Typ: **Ottokraftstoff**

Merkmal	Einheit	Grenzwerte (1)		Prüfverfahren	
		Mindestwert	Höchstwert	Verfahren	Veröffentlichung
Research-Oktanzahl		95	—	EN 25164	1993
Motor-Oktanzahl		85	—	EN 25163	1993
Dampfdruck (nach Reid)					
— Sommerhalbjahr (2)	kPa	—	60,0	EN 12	1993
Siedeverlauf:					
bei 100 ºC verdunstet	% v/v	46,0	—	EN-ISO 3405	1988
bei 150 ºC verdunstet		75,0	—		
Analyse der Kohlenwasserstoffe:					
— Olefine	% v/v	—	18,0 (3)	ASTM	1995
— Aromaten		—	42,0	D1319	1995
— Benzol		—	1,0	ASTM	1995 (*)
				D1319	
				pr. EN 12177	
Sauerstoffgehalt	% m/m	—	2,7	EN 1601	1996
Sauerstoffhaltige Komponenten:					
— Methanol, dem Stabilisatoren hinzuzufügen sind	% v/v	—	3	EN 1601	1996
— Ethanol; gegebenenfalls sind Stabilisatoren erforderlich	% v/v	—	5	EN 1601	1996
— Isopropylalkohol	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Tertiärer Butylalkohol	% v/v	—	7	EN 1601	1996
— Isobutylalkohol	% v/v	—	10	EN 1601	1996
— Ether, die 5 oder mehr Kohlenstoffatome je Molekül enthalten	% v/v	—	15	EN 1601	1996
Sonstige sauerstoffhaltige Komponenten (4)	% v/v	—	10	EN 1601	1996
Schwefelgehalt	mg/kg	—	150	pr. EN-ISO/DIS 14596	1996 (*)
Bleigehalt	g/l	—	0,005	EN 237	1996

(*) Der Monat der Veröffentlichung wird zu gegebener Zeit hinzugefügt.

(1) Die in der Spezifikation angegebenen Werte sind „tatsächliche Werte“. Bei der Festlegung ihrer Grenzwerte wurden die Bestimmungen des ISO-Dokuments 4259 „Petroleum products — determination and application of precision data in relation to methods of test“ angewendet, und bei der Festlegung eines Mindestwerts wurde eine Mindestdifferenz von 2 R über Null berücksichtigt (R = Reproduzierbarkeit). Die Ergebnisse von Einzelmessungen sind anhand der Kriterien von ISO 4259 (veröffentlicht 1995) zu interpretieren.

(2) Das Sommerhalbjahr beginnt spätestens am 1. Mai und endet nicht vor dem 30. September. In Mitgliedstaaten mit arktischen Witterungsbedingungen beginnt die Sommerzeit spätestens am 1. Juni und endet nicht vor dem 31. August; der Dampfdruck nach Reid ist dort auf 70 kPa begrenzt.

(3) Außer für unverbleites Normalbenzin [Mindest-Motor-Oktanzahl (MOZ) 81 und Mindest-Research-Oktanzahl (ROZ) 91] bei einem maximalen Olefingehalt von 21 Vol.%. Diese Grenzwerte schließen nicht aus, daß in einem Mitgliedstaat anderes unverbleites Benzin mit niedrigeren Oktanzahlen alds in diesem Anhang in Verkehr gebracht wird.

(4) Andere Monoalkohole, deren Siedepunkt nicht höher als das Siedeende der einzelstaatlichen technischen Normen oder, sofern solche nicht bestehen, der einzelstaatlichen Industriespezifikationen für Motorkraftstoffe ist.

▼B

ANHANG II

UMWELTBEZOGENE SPEZIFIKATIONEN FÜR HANDELSÜBLICHE KRAFTSTOFFE ZUR VERWENDUNG IN FAHRZEUGEN MIT KOMPRESSIONSZÜNDUNGSMOTOR

Typ: **Dieselkraftstoff**

Merkmal	Einheit	Grenzwerte (1)		Prüfverfahren	
		Mindestwert	Höchstwert	Verfahren	Veröffentlichung
Cetanzahl		51,0	—	EN-ISO 5165	1992
Dichte bei 15 ºC	kg/m³	—	845	EN-ISO 3675	1995
Siedeverlauf:					
95 %	ºC	—	360	EN-ISO 3405	1988
Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe	% m/m	—	11	IP 391	1995
Schwefelgehalt	mg/kg	—	350	pr. EN-ISO/DIS 14596	1996 (*)

(*) Der Monat der Veröffentlichung wird zu gegebener Zeit hinzugefügt.

(1) Die in der Spezifikation angegebenen Werte sind „tatsächliche Werte“. Bei der Festlegung ihrer Grenzwerte wurden die Bestimmungen des ISO-Dokuments 4259 „Petroleum products — determination and application of precision data in relation to methods of test“ angewendet, und bei der Festlegung eines Mindestwerts wurde eine Mindestdifferenz von 2 R über Null berücksichtigt (R = Reproduzierbarkeit). Die Ergebnisse von Einzelmessungen sind anhand der Kriterien von ISO 4259 (veröffentlicht 1995) zu interpretieren.

▼B

ANHANG III

UMWELTBEZOGENE RICHTSPEZIFIKATIONEN FÜR HANDELSÜBLICHE KRAFTSTOFFE ZUR VERWENDUNG IN FAHRZEUGEN MIT FREMDZÜNDUNGSMOTOR

Typ: **Ottokraftstoff**

Merkmal	Einheit	Grenzwerte (1)		Prüfverfahren	
		Mindestwert	Höchstwert	Verfahren	Veröffentlichung
Research-Oktanzahl		95		EN 25164	1993
Motor-Oktanzahl		85		EN 25163	1993
Dampfdruck (nach Reid)					
Sommerhalbjahr	kPa	—			
Siedeverlauf:					
bei 100 ºC verdunstet	% v/v	—	—		
bei 150 ºC verdunstet		—	—		
Analyse der Kohlenwasserstoffe:					
— Olefine	% v/v	—			
— Aromaten		—	35,0	ASTM	1995
— Benzol		—		D1319	
Sauerstoffgehalt	% m/m	—			
Schwefelgehalt	mg/kg	—	50	pr. EN-ISO/DIS 14596	1996 (*)
Bleigehalt	g/l	—			

(*) Der Monat der Veröffentlichung wird zu gegebener Zeit hinzugefügt.

(1) Die in der Spezifikation angegebenen Werte sind „tatsächliche Werte“. Bei der Festlegung ihrer Grenzwerte wurden die Bestimmungen des ISO-Dokuments 4259 „Petroleum products — determination and application of precision data in relation to methods of test“ angewendet, und bei der Festlegung eines Mindestwerts wurde eine Mindestdifferenz von 2 R über Null berücksichtigt (R = Reproduzierbarkeit). Die Ergebnisse von Einzelmessungen sind anhand der Kriterien von ISO 4259 (veröffentlicht 1995) zu interpretieren.

▼B

ANHANG IV

UMWELTBEZOGENE SPEZIFIKATIONEN FÜR HANDELSÜBLICHE KRAFTSTOFFE ZUR VERWENDUNG IN FAHRZEUGEN MIT KOMPRESSIONSZÜNDUNGSMOTOR

Typ: **Dieselkraftstoff**

Merkmal	Einheit	Grenzwerte (1)		Prüfverfahren	
		Mindestwert	Höchstwert	Verfahren	Veröffentlichung
Cetanzahl			—		
Dichte bei 15 ºC	kg/m³		—		
Siedeverlauf:					
95 %	ºC	—			
Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe	% m/m	—			
Schwefelgehalt	mg/kg	—	50	►C1 pr. EN-ISO/DIS 14596 ◄	1996 (*)

(*) Der Monat der Veröffentlichung wird zu gegebener Zeit hinzugefügt.

(1) Die in der Spezifikation angegebenen Werte sind „tatsächliche Werte“. Bei der Festlegung ihrer Grenzwerte wurden die Bestimmungen des ISO-Dokuments 4259 „Petroleum products — determination and application of precision data in relation to methods of test“ angewendet, und bei der Festlegung eines Mindestwerts wurde eine Mindestdifferenz von 2 R über Null berücksichtigt (R = Reproduzierbarkeit). Die Ergebnisse von Einzelmessungen sind anhand der Kriterien von ISO 4259 (veröffentlicht 1995) zu interpretieren.