



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

vom 13. Oktober 1998

**über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren 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 Binnenmarktes 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.

⁽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 (AbI. C 132 vom 28.4.1997, S. 170), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 7. Oktober 1997 (AbI. C 351 vom 19.11.1997, S. 1) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 18. Februar 1998 (AbI. C 80 vom 16.3.1998, S. 92). Beschluß des Europäischen Parlaments vom 15. September 1998 (AbI. C 313 vom 12.10.1998). Beschluß des Rates vom 17. September 1998.

⁽⁴⁾ AbI. 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⁾ AbI. L 36 vom 9.2.1988, S. 33. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 40 vom 17.2.1996, S. 1).

▼B

- (5) In Artikel 4 der Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ wird ein neues Konzept für Maßnahmen zur Emissionsverringerung bis zum Jahr 2000 und darüber hinaus eingeführt. Danach soll die Kommission unter anderem untersuchen, welchen Beitrag Verbesserungen der Qualität von Otto- und Dieseldieselkraftstoff 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 Dieseldieselkraftstoffe 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 Dieseldieselkraftstoffe auf Gemeinschaftsebene bei.
- (9) Die Einführung umweltbezogener Kraftstoffspezifikationen für Otto- und Dieseldieselkraftstoffe 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 kosteneffiziente 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 ⁽²⁾, 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.

⁽¹⁾ ABl. L 100 vom 19.4.1994, S. 42.

⁽²⁾ ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 12. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/74/EG (AbI. L 365 vom 31.12.1994, S. 46).

▼B

- (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 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 Dieselmotorkraftstoffe.
- (19) Es erscheint angezeigt, zwei Typen von Diesel- und Ottokraftstoff einzuführen, wovon einer ein Dieselmotorkraftstoff 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 Dieselmotorkraftstoffe 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 Biomotorkraftstoffe fest. Es bestehen Parks an firmeneigenen Fahr-

(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

zeugen (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.

- (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.

▼M2

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 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 und 2710 11 59 ⁽⁵⁾ fällt;

⁽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.

⁽⁵⁾ Die Nummern dieser KN-Codes ergeben sich aus dem Gemeinsamen Zolltarif in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 2031/2001 der Kommission (ABl. L 279 vom 23.10.2001, S. 1).

▼ M2

2. „Dieselkraftstoffe“ Gasöle, die unter den KN-Code 2710 19 41 ⁽¹⁾ fallen und zum Antrieb von Fahrzeugen im Sinne der Richtlinien 70/220/EWG und 88/77/EWG verwendet werden;
3. „Gasöle, die zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bestimmt sind“ aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraftstoff, der unter die KN-Codes 2710 19 41 und 2710 19 45 ⁽¹⁾ fällt und für den Betrieb der in der Richtlinie 97/68/EG ⁽²⁾ bzw. der Richtlinie 2000/25/EG ⁽³⁾ genannten Motoren bestimmt ist;
4. „Gebiete in äußerster Randlage“ im Falle Frankreichs die französischen überseeischen Departements, im Fall Portugals die Azoren und Madeira und im Fall Spaniens die Kanarischen Inseln;

In Mitgliedstaaten mit arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern kann der maximale Destillationspunkt von 65 % bei 250 °C für Dieselkraftstoffe und Gasöle durch einen maximalen Destillationspunkt von 10 Volumenanteilen bei 180 °C ersetzt werden.

▼ 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.

▼ M2

- d) Unbeschadet des Buchstabens c) treffen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass zu gegebener Zeit, spätestens jedoch ab 1. Januar 2005, unverbleiter Ottokraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebracht wird. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass dieser unverbleite Ottokraftstoff auf einer angemessenen ausgewogenen geografischen Grundlage verfügbar ist und ansonsten in allen anderen Aspekten den Spezifikationen des Anhangs III entspricht.

Jedoch können die Mitgliedstaaten im Falle der Gebiete in äußerster Randlage spezielle Vorschriften für die Einführung von Ottokraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg vorsehen. Mitgliedstaaten, die diese Bestimmung nutzen, unterrichten die Kommission entsprechend. Die Kommission erarbeitet Leitlinien für Empfehlungen zu der Frage, was für die Zwecke dieses Buchstabens eine Verfügbarkeit auf einer angemessenen ausgewogenen geografischen Grundlage darstellt.

- e) Spätestens ab 1. Januar 2009 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass unverbleiter Ottokraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen

⁽¹⁾ Die Nummern dieser KN-Codes ergeben sich aus dem Gemeinsamen Zolltarif in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 2031/2001 der Kommission (ABl. L 279 vom 23.10.2001, S. 1).

⁽²⁾ ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1. Geändert durch die Richtlinie 2001/63/EG der Kommission (ABl. L 227 vom 23.8.2001, S. 41).

⁽³⁾ ABl. L 173 vom 12.7.2000, S. 1.

▼ M2

Spezifikationen des Anhangs III entspricht, mit Ausnahme des Schwefelgehalts, der maximal 10 mg/kg betragen darf.

▼ B

(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 verbleitem 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.

*Artikel 4***Dieselmotorkraftstoff**

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

▼M2

- d) Unbeschadet des Buchstabens c) treffen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass zu gegebener Zeit, spätestens jedoch ab 1. Januar 2005, Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von 10 mg/kg in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebracht wird. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass dieser Dieselmotorkraftstoff auf einer angemessen ausgewogenen geografischen Grundlage verfügbar ist und in allen anderen Aspekten den Spezifikationen des Anhangs IV entspricht.

Jedoch können die Mitgliedstaaten im Falle der Gebiete in äußerster Randlage spezielle Vorschriften für die Einführung von Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von 10 mg/kg vorsehen. Mitgliedstaaten, die diese Bestimmung nutzen, unterrichten die Kommission entsprechend.

- e) Spätestens ab 1. Januar 2009 stellen die Mitgliedstaaten vorbehaltlich des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe a) sicher, dass Dieselmotorkraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs IV entspricht, mit Ausnahme des Schwefelgehalts, der maximal 10 mg/kg betragen darf.

▼B

(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 Dieselmotorkraftstoff 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 Dieselmotorkraftstoff 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.

▼M2

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bestimmte und in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebrachte Gasöle weniger als 2 000 mg/kg Schwefel enthalten. Spätestens ab 1. Januar 2008 liegt der höchstzulässige Schwefelgehalt von zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bestimmten Gasölen bei 1 000 mg/kg. Die Mitgliedstaaten können jedoch einen niedrigeren Grenzwert festlegen oder den gleichen Schwefelgehalt vorschreiben, der in dieser Richtlinie für Dieselmotorkraftstoffe festgelegt ist.

▼B*Artikel 5***Freier Verkehr**

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

▼ B*Artikel 6***Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die strengeren umweltbezogenen Spezifikationen unterliegen**▼ M2

(1) Abweichend von den Artikeln 3, 4 und 5 kann ein Mitgliedstaat entsprechend Artikel 95 Absatz 10 des Vertrags Maßnahmen treffen, um vorzuschreiben, dass in bestimmten Gebieten seines Hoheitsgebiets 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 die Gesundheit der Bevölkerung in einem bestimmten Ballungsraum oder die Umwelt in einem bestimmten ökologisch oder in Bezug auf die Umweltgegebenheiten empfindlichen Gebiet in diesem Mitgliedstaat zu schützen, wenn die Luftverschmutzung oder die Grundwasserverschmutzung ein schwerwiegendes und wiederkehrendes Problem für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt darstellt oder nach vernünftigem Ermessen darstellen kann.

▼ B

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

▼ M2

(3) Der betreffende Mitgliedstaat legt der Kommission einschlägige Umweltdaten in dem betreffenden Ballungsraum oder Gebiet sowie Angaben zu den prognostizierten Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Umwelt vor.

▼ B

(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.

▼ M2▼ B*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.

▼B

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

▼M2*Artikel 8***Überwachung und Berichterstattung**

(1) Die Mitgliedstaaten überwachen die Einhaltung der Bestimmungen der Artikel 3 und 4 in Bezug auf Otto- und Dieselmotorkraftstoffe anhand der in den Europäischen Normen EN 228:1999 bzw. EN 590:1999 genannten analytischen Verfahren.

(2) Die Mitgliedstaaten errichten ein System zur Überwachung der Kraftstoffqualität im Einklang mit den Anforderungen der entsprechenden Europäischen Norm. Die Verwendung eines alternativen Systems zur Überwachung der Kraftstoffqualität ist zulässig, sofern durch dieses System gewährleistet ist, dass damit Ergebnisse von gleichwertiger Zuverlässigkeit erzielt werden.

(3) Die Mitgliedstaaten legen jährlich bis zum 30. Juni einen Bericht über die nationalen Kraftstoffqualitätsdaten für das vorangegangene Kalenderjahr vor. Der erste Bericht wird bis zum 30. Juni 2002 vorgelegt. Ab 1. Januar 2004 muss das Format dieses Berichts mit dem in der entsprechenden Europäischen Norm beschriebenen Format im Einklang stehen. Zusätzlich erstatten die Mitgliedstaaten Bericht über das Gesamtvolumen des in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebrachten Otto- und Dieselmotorkraftstoffs sowie das Volumen des in Verkehr gebrachten unverbleiten Otto- und Dieselmotorkraftstoffs mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg. Die Mitgliedstaaten erstatten ferner jährlich Bericht darüber, inwieweit Otto- und Dieselmotorkraftstoffe mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg, die in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebracht werden, auf einer angemessen ausgewogenen geografischen Grundlage verfügbar sind.

(4) Die Kommission stellt sicher, dass die gemäß Absatz 3 übermittelten Informationen durch geeignete Mittel unverzüglich verfügbar gemacht werden. Die Kommission veröffentlicht jährlich — zum ersten Mal bis zum 31. Dezember 2003 — einen Bericht über die aktuelle Kraftstoffqualität in den einzelnen Mitgliedstaaten und über die geografische Verfügbarkeit von Kraftstoffen mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg, um einen Überblick über die Daten über die Kraftstoffqualität in den einzelnen Mitgliedstaaten zu geben.

*Artikel 9***Überprüfung**

(1) Die Kommission überprüft spätestens bis 31. Dezember 2005 die Kraftstoffspezifikationen der Anhänge III und IV — außer für den Schwefelgehalt — und schlägt gegebenenfalls Änderungen vor, die mit den derzeitigen und künftigen gemeinschaftlichen Vorschriften über Fahrzeugemission und Luftqualität und den damit verbundenen Zielen in Einklang stehen. Die Kommission berücksichtigt dabei insbesondere Folgendes:

- a) die Notwendigkeit einer Änderung der Frist für die vollständige Einführung von Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg, um sicherzustellen, dass es nicht zu einem Gesamtanstieg der Treibhausgasemissionen kommt. Bei der Analyse werden Weiterentwicklungen der Raffinerietechnik, erwartete Verbesserungen beim Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge und das Tempo der Einführung neuer kraftstoffsparender Technologien in den Fahrzeugbestand berücksichtigt;

▼ **M2**

- b) die Auswirkungen neuer gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften zur Festsetzung von Luftqualitätsnormen für Stoffe wie polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe;
- c) das Ergebnis der Revision nach Artikel 10 der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft ⁽¹⁾;
- d) das Ergebnis der Überprüfung der Verpflichtungen der japanischen ⁽²⁾, koreanischen ⁽³⁾ und europäischen ⁽⁴⁾ Automobilhersteller zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Kohlendioxidemissionen von neuen Personenkraftwagen vor dem Hintergrund der Änderungen der Kraftstoffqualität aufgrund dieser Richtlinie und der Fortschritte im Hinblick auf das gemeinschaftliche Ziel von 120 g/km an CO₂-Emissionen für das Durchschnittsfahrzeug;
- e) das Ergebnis der Überprüfung gemäß Artikel 7 der Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG des Rates ⁽⁵⁾ und der Bestätigung der verbindlich vorgeschriebenen NO_x-Norm für Motoren von schweren Nutzfahrzeugen;
- f) die Wirksamkeit neuer Emissionsminderungstechnologien und die Auswirkung von metallischen Zusätzen und anderer relevanter Aspekte auf deren Leistung sowie die Entwicklungen, die die internationalen Kraftstoffmärkte beeinflussen;
- g) die Notwendigkeit, die Einführung alternativer Kraftstoffe — einschließlich Biokraftstoffe — zu fördern, sowie die Notwendigkeit, andere Parameter der Kraftstoffspezifikationen sowohl für konventionelle als auch für alternative Kraftstoffe zu ändern, beispielsweise die notwendige Änderung der in dieser Richtlinie festgelegten Grenzwerte für die Flüchtigkeit von Ottokraftstoffen im Hinblick auf die Anwendung auf Mischungen von Bioethanol und Benzin und alle nachfolgenden notwendigen Änderungen der Europäischen Norm EN 228:1999.

(2) Wenn die Kommission einen Vorschlag für eine weitere Stufe der Emissionsnormen von Kompressionszündungsmotoren für Anwendungen in mobilen Maschinen und Geräten ins Auge fasst, legt sie gleichzeitig die erforderliche Kraftstoffqualität fest. Dabei berücksichtigt die Kommission die Bedeutung der durch diesen Sektor verursachten Emissionen, den Gesamtnutzen für die Umwelt und die Gesundheit, die Auswirkungen für die Treibstoffverteilung in den Mitgliedstaaten und die Kosten und Vorteile eines restriktiveren Schwefelgehalts, als er üblicherweise für Kraftstoffe in Kompressionszündungsmotoren für Anwendungen in mobilen Maschinen und Geräten verlangt wird; sodann gleicht sie die entsprechenden Anforderungen hinsichtlich der Kraftstoffqualität bei mobilen Maschinen und Geräten an diejenigen der Straßenfahrzeuge bis zu einem bestimmten Zeitpunkt an, bei dem derzeit vom 1. Januar 2009 ausgegangen wird; dieses Datum ist von der Kommission in ihrer Überprüfung im Jahre 2005 zu bestätigen oder zu ändern.

⁽¹⁾ ABl. L 163 vom 29.6.1999, S. 41. Geändert durch die Entscheidung 2001/744/EG der Kommission (ABl. L 278 vom 23.10.2001, S. 35).

⁽²⁾ ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 57.

⁽³⁾ ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 55.

⁽⁴⁾ ABl. L 40 vom 13.2.1999, S. 49.

⁽⁵⁾ ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1.

▼M2

(3) Zusätzlich zu den Bestimmungen des Absatzes 1 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 9a***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften Sanktionen fest. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

▼B*Artikel 10***Verfahren zur Anpassung an den technischen Fortschritt****▼M2**

(1) Bei den Messverfahren, die in Bezug auf die in den Anhängen I und III genannten Parameter anzuwenden sind, handelt es sich um die in der Europäischen Norm EN 228:1999 genannten Analysemethoden. Bei den Messverfahren, die in Bezug auf die in den Anhängen II und IV genannten Parameter anzuwenden sind, handelt es sich um die in der Europäischen Norm EN 590:1999 genannten Analysemethoden. Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls die Analysemethoden verwenden, die in EN 228:1999 bzw. EN 590:1999 ersetzenden Normen genannt sind, wenn diese nachweislich mindestens den gleichen Genauigkeitsgrad wie die ersetzten Analysemethoden aufweisen. Falls eine Anpassung der zulässigen Analysemethoden an den technischen Fortschritt erforderlich ist, können diese Änderungen von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 vorgenommen werden.

▼B

(2) 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.

▼M3*Artikel 11***Ausschussverfahren**

(1) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG⁽¹⁾ unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(2) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

▼B*Artikel 12***Aufhebung bzw. Änderung bestehender Richtlinien über die Qualität von Otto- und Dieseldieselkraftstoffen**

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

⁽¹⁾ Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

▼B

(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.



ANHANG I

**UMWELTBEZOGENE SPEZIFIKATIONEN FÜR HANDELSÜBLICHE KRAFTSTOFFE
ZUR VERWENDUNG IN FAHRZEUGEN MIT FREMDZÜNDUNGSMOTOR**
Typ: **Ottokraftstoff**

Merkmal ⁽¹⁾	Einheit	Grenzwertell ⁽²⁾	
		Mindestwert	Höchstwert
Research-Oktananzahl		95 ⁽³⁾	—
Motor-Oktananzahl		85	—
Dampfdruck, Sommerhalbjahr ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Siedeverlauf			
— bei 100 °C verdunstet	% v/v	46,0	—
— bei 150 °C verdunstet	% v/v	75,0	—
Analyse der Kohlenwasserstoffe:			
— Olefine	% v/v	—	18,0 ⁽⁶⁾
— Aromaten	% v/v	—	42,0
— Benzol	% v/v	—	1,0
Sauerstoffgehalt	% m/m	—	2,7
Sauerstoffhaltige Komponenten			
— Methanol (dem Stabilisatoren hinzugefügt sind)	% v/v	—	3
— Ethanol (gegebenenfalls sind Stabilisatoren erforderlich)	% v/v	—	5
— Isopropylalkohol	% v/v	—	10
— Tertiärer Butylalkohol	% v/v	—	7
— Isobutylalkohol	% v/v	—	10
— Ether, die 5 oder mehr Kohlenstoffatome je Molekül enthalten	% v/v	—	15
— Sonstige sauerstoffhaltige Komponenten ⁽⁷⁾	% v/v	—	10
Schwefelgehalt	mg/kg	—	150
Bleigehalt	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ Die Prüfverfahren sind die in EN 228:1999 genannten Verfahren. Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls die Analysemethoden verwenden, die in EN 228:1999 ersetzenden Normen genannt sind, wenn diese nachweislich mindestens den gleichen Genauigkeitsgrad wie die ersetzten Analysemethoden aufweisen.

⁽²⁾ Die in der Spezifikation angegebenen Werte sind „tatsächliche Werte“. Bei der Festlegung ihrer Grenzwerte wurden die Bestimmungen der ISO-Norm 4259 „Mineralölerzeugnisse — Bestimmung und Anwendung der Werte für die Präzision von Prüfverfahren“ angewendet, und bei der Festlegung eines Mindestwerts wurde eine Mindestdifferenz von 2 R über Null berücksichtigt (R = Reproduzierbarkeit). Die Ergebnisse der einzelnen Messungen werden auf Grundlage der in ISO 4259 (veröffentlicht 1995) beschriebenen Kriterien ausgewertet.

⁽³⁾ Unverbleites Normalbenzin kann mit einer Mindestmotoroktananzahl (MOZ) von 81 und einer Mindest-Research-Oktananzahl (ROZ) von 91 in Verkehr gebracht werden.

⁽⁴⁾ Das Sommerhalbjahr beginnt spätestens am 1. Mai und endet nicht vor dem 30. September. In Mitgliedstaaten mit arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern beginnt die Sommerzeit spätestens am 1. Juni und endet nicht vor dem 31. August.

⁽⁵⁾ In Mitgliedstaaten mit arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern darf der Dampfdruck im Sommerhalbjahr 70 kPa nicht überschreiten.

⁽⁶⁾ Unverbleites Normalbenzin kann mit einem Olefinhöchstgehalt von 21% v/v in Verkehr gebracht werden.

⁽⁷⁾ Andere Monoalkohole und Ether, deren Siedepunkt nicht höher liegt als in EN 228:1999 angegeben

▼ **M2**

ANHANG II

**UMWELTBEZOGENE SPEZIFIKATIONEN FÜR HANDELSÜBLICHE KRAFTSTOFFE
ZUR VERWENDUNG IN FAHRZEUGEN MIT KOMPRESSIÖNSZÜNDUNGSMOTOR**Typ: **Dieselmotorkraftstoff**

Merkmal ⁽¹⁾	Einheit	Grenzwerte ⁽²⁾	
		Mindestwert	Höchstwert
Cetanzahl		51,0	—
Dichte bei 15 °C	kg/m ³	—	845
Siedeverkauf — 95 % (v/v) rückgewonnen bei	°C	—	360
Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe	% m/m	—	11
Schwefelgehalt	mg/kg	—	350

⁽¹⁾ Die Prüfverfahren sind die in EN 590:1999 genannten Verfahren. Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls die Analysemethoden verwenden, die in EN 590:1999 ersetzenden Normen genannt sind, wenn diese nachweislich mindestens den gleichen Genauigkeitsgrad wie die ersetzten Analysemethoden aufweisen.

⁽²⁾ Die in der Spezifikation angegebenen Werte sind „tatsächliche Werte“. Bei der Festlegung ihrer Grenzwerte wurden die Bestimmungen der ISO-Norm 4259 „Mineralölerzeugnisse — Bestimmung und Anwendung der Werte für die Präzision von Prüfverfahren“ angewendet, und bei der Festlegung eines Mindestwerts wurde eine Mindestdifferenz von 2 R über Null berücksichtigt (R = Reproduzierbarkeit). Die Ergebnisse der einzelnen Messungen werden auf Grundlage der in ISO 4259 (veröffentlicht 1995) beschriebenen Kriterien ausgewertet.

▼ M2

ANHANG III

**UMWELTBEZOGENE SPEZIFIKATIONEN FÜR HANDELSÜBLICHE KRAFTSTOFFE
ZUR VERWENDUNG IN FAHRZEUGEN MIT FREMDZÜNDUNGSMOTOR**
Typ: Ottokraftstoff

Merkmal ⁽¹⁾	Einheit	Grenzwerte ⁽²⁾	
		Mindestwert	Höchstwert
Research-Oktananzahl		95 ⁽³⁾	—
Motor-Oktananzahl		85	—
Dampfdruck, Sommerhalbjahr ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Sieverlauf:			
— bei 100 °C verdunstet	% v/v	46,0	—
— bei 150 °C verdunstet	% v/v	75,0	—
Analyse der Kohlenwasserstoffe			
— Olefine	% v/v	—	18,0
— Aromaten	% v/v	—	35,0
— Benzol	% v/v	—	1,0
Sauerstoffgehalt	% m/m	—	2,7
Sauerstoffhaltige Komponenten			
— Methanol (dem Stabilisatoren hinzugefügt sind)	% v/v	—	3
— Ethanol (gegebenenfalls sind Stabilisatoren erforderlich)	% v/v	—	5
— Isopropylalkohol	% v/v	—	10
— Tertiärer Butylalkohol	% v/v	—	7
— Isobutylalkohol	% v/v	—	10
— Ether, die 5 oder mehr Kohlenstoffatome je Molekül enthalten	% v/v	—	15
— Sonstige sauerstoffhaltige Komponenten ⁽⁶⁾	% v/v	—	10
Schwefelgehalt	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽⁷⁾
Bleigehalt	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ Die Prüfverfahren sind die in EN 228:1999 genannten Verfahren. Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls die Analysemethoden verwenden, die in EN 228:1999 ersetzenden Normen genannt sind, wenn diese nachweislich mindestens den gleichen Genauigkeitsgrad wie die ersetzten Analysemethoden aufweisen.

⁽²⁾ Die in der Spezifikation angegebenen Werte sind „tatsächliche Werte“. Bei der Festlegung ihrer Grenzwerte wurden die Bestimmungen der ISO-Norm 4259 „Mineralölerzeugnisse — Bestimmung und Anwendung der Werte für die Präzision von Prüfverfahren“ angewendet, und bei der Festlegung eines Mindestwerts wurde eine Mindestdifferenz von 2 R über Null berücksichtigt (R = Reproduzierbarkeit). Die Ergebnisse der einzelnen Messungen werden auf Grundlage der in ISO 4259 (veröffentlicht 1995) beschriebenen Kriterien ausgewertet.

⁽³⁾ Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass auch weiterhin unverbleites Normalbenzin mit einer Mindestmotoroktananzahl (MOZ) von 81 und einer Mindest-Research-Oktananzahl (ROZ) von 91 in Verkehr gebracht werden kann.

⁽⁴⁾ Das Sommerhalbjahr beginnt spätestens am 1. Mai und endet nicht vor dem 30. September. In Mitgliedstaaten mit arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern beginnt die Sommerzeit spätestens am 1. Juni und endet nicht vor dem 31. August.

⁽⁵⁾ In Mitgliedstaaten mit arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern darf der Dampfdruck im Sommerhalbjahr 70 kPa nicht überschreiten.

⁽⁶⁾ Andere Monoalkohole und Ether, deren Siedepunkt nicht höher liegt als in EN 228:1999 angegeben.

⁽⁷⁾ Gemäß Artikel 3 Absatz 2 muss spätestens ab 1. Januar 2005 unverbleites Benzin mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg in Verkehr gebracht werden und im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten auf einer angemessenen ausgewogenen geografischen Grundlage verfügbar sein. Ab 1. Januar 2009 muss das gesamte in den Mitgliedstaaten in Verkehr gebrachte unverbleite Benzin einen Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg aufweisen.

▼ M2

ANHANG IV

**UMWELTBEZOGENE SPEZIFIKATIONEN FÜR HANDELSÜBLICHE KRAFTSTOFFE
ZUR VERWENDUNG IN FAHRZEUGEN MIT KOMPRESSIÖNSZÜNDUNGSMOTOR**

Typ: **Dieselmotorkraftstoff**

Merkmal ⁽¹⁾	Einheit	Grenzwerte ⁽²⁾	
		Mindestwert	Höchstwert
Cetanzahl		51,0	—
Dichte bei 15 °C	kg/m ³	—	845
Siedeverlauf: — 95 % (v/v) rückgewonnen bei	°C	—	360
Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe	% m/m	—	11
Schwefelgehalt	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽³⁾

(1) Die Prüfverfahren sind die in EN 590:1999 genannten Verfahren. Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls die Analysemethoden verwenden, die in EN 590:1999 ersetzenden Normen genannt sind, wenn diese nachweislich mindestens den gleichen Genauigkeitsgrad wie die ersetzten Analysemethoden aufweisen.

(2) Die in der Spezifikation angegebenen Werte sind „tatsächliche Werte“. Bei der Festlegung ihrer Grenzwerte wurden die Bestimmungen der ISO-Norm 4259 „Mineralölerzeugnisse — Bestimmung und Anwendung der Werte für die Präzision von Prüfverfahren“ angewendet, und bei der Festlegung eines Mindestwerts wurde eine Mindestdifferenz von 2 R über Null berücksichtigt (R = Reproduzierbarkeit). Die Ergebnisse der einzelnen Messungen werden auf Grundlage der in ISO 4259 (veröffentlicht 1995) beschriebenen Kriterien ausgewertet.

(3) Gemäß Artikel 4 Absatz 1 muss spätestens ab 1. Januar 2005 Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg in Verkehr gebracht werden und im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten auf einer angemessenen ausgewogenen geografischen Grundlage verfügbar sein. Außerdem muss — vorbehaltlich der Überprüfung nach Artikel 9 Absatz 1 — ab 1. Januar 2009 der gesamte in den Mitgliedstaaten in Verkehr gebrachte Dieselmotorkraftstoff einen Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg aufweisen.