

RICHTLINIE 2003/17/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 3. März 2003
zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen
(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 20. Januar 2003 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Richtlinie 98/70/EG ⁽⁴⁾ sind die umweltbezogenen Spezifikationen für handelsübliche Kraftstoffe festgelegt.
- (2) Gemäß Artikel 95 des Vertrags geht die Kommission in ihren Vorschlägen, die die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes zum Gegenstand haben und unter anderem den Gesundheits- und den Umweltschutz betreffen, von einem hohen Schutzniveau aus; auch das Europäische Parlament und der Rat streben dieses Ziel an.
- (3) Eine Überarbeitung der Richtlinie 98/70/EG in Bezug auf die Einhaltung der gemeinschaftlichen Luftqualitätsstandards und der damit verbundenen Ziele ist vorgesehen; außerdem sollen zusätzliche Spezifikationen zur Ergänzung der bereits in den Anhängen III und IV jener Richtlinie festgelegten obligatorischen Spezifikationen aufgenommen werden.
- (4) Die Senkung des Schwefelgehalts von Otto- und Dieselmotorkraftstoff ist ein Mittel, um zum Erreichen dieser Ziele beizutragen.
- (5) Die nachteiligen Auswirkungen von Schwefel in Otto- und Dieselmotorkraftstoff auf die Wirksamkeit von Katalysatortechnologien zur Abgasnachbehandlung sind für Straßenfahrzeuge und zunehmend auch für mobile Maschinen und Geräte nachgewiesen.
- (6) Straßenfahrzeuge sind zunehmend auf Abgasnachbehandlungseinrichtungen mit Katalysator angewiesen, um die in der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunrei-

gung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen ⁽⁵⁾ und der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 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 ⁽⁶⁾ vorgeschriebenen Grenzwerte zu erreichen. Daher wird eine Verringerung des Schwefelgehalts von Otto- und Dieselmotorkraftstoff wahrscheinlich stärkere Auswirkungen auf die Abgasemissionen haben als eine Veränderung der übrigen Kraftstoffmerkmale.

- (7) Die Einführung von Kraftstoffen mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg wird Verbesserungen bei der Kraftstoffeffizienz von neu entwickelten Technologien für Fahrzeuge zur Folge haben und sollte auch bei mobilen Maschinen und Geräten geprüft werden; bei vorhandenen Fahrzeugen dürften sich die Emissionen herkömmlicher Luftschadstoffe hierdurch deutlich verringern. Dieser Nutzen wird den mit der Herstellung von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen mit geringerem Schwefelgehalt verbundenen Anstieg der CO₂-Emissionen ausgleichen.
- (8) Es ist daher angebracht, Maßnahmen zur Sicherstellung der Einführung und Verfügbarkeit von Kraftstoffen mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg festzulegen. In diesem Zusammenhang haben sich Steueranreize als wirkungsvoll erwiesen, um die frühzeitige Einführung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen entsprechend dem einzelstaatlichen Bedarf und den einzelstaatlichen Prioritäten zu fördern und die Übergangszeit zu verkürzen, in der zwei unterschiedliche Kraftstoffqualitäten auf dem Markt angeboten werden. Der Einsatz fiskalpolitischer Maßnahmen auf der angemessenen innerstaatlichen Ebene oder auf Gemeinschaftsebene sollte gefördert und unterstützt werden.
- (9) Die allgemeine Verfügbarkeit von Kraftstoffen mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg wird die Grundlage für zusätzliche wesentliche Fortschritte der Automobilhersteller bei der Verbesserung der Kraftstoffeffizienz neuer Fahrzeuge bilden. Der mögliche Beitrag von Kraftstoffen mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg im Hinblick auf das Erreichen des Gemeinschaftsziels von 120 g/km für durchschnittliche CO₂-Emissionen des neuen Pkw-Bestands wird bewertet werden, wenn die derzeitigen Umweltschutzvereinbarungen mit den Automobilherstellern im Jahr 2003 überprüft werden.

⁽¹⁾ ABl. C 213 E vom 31.7.2001, S. 255.

⁽²⁾ ABl. C 36 vom 8.2.2002, S. 115.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. November 2001 (AbI. C 153 E vom 27.6.2002, S. 253), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 15. April 2002 (AbI. C 145 E vom 18.6.2002, S. 71) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 26. September 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Beschluss des Europäischen Parlaments vom 30. Januar 2003 und Beschluss des Rates vom 6. Februar 2003.

⁽⁴⁾ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/71/EG der Kommission (AbI. L 287 vom 14.11.2000, S. 46).

⁽⁵⁾ ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 16 vom 18.1.2002, S. 32).

⁽⁶⁾ ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/27/EG der Kommission (AbI. L 107 vom 18.4.2001, S. 10).

- (10) Es muss sichergestellt werden, dass ab 1. Januar 2005 Otto- und Dieselmotoren mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg in ausreichenden Mengen auf einer angemessen ausgewogenen geografischen Grundlage verfügbar sind, damit der freie Verkehr von Neufahrzeugen, die diese Kraftstoffe benötigen, möglich ist und gleichzeitig gewährleistet ist, dass die Minderung der CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen die mit der Herstellung dieser Kraftstoffe verbundenen zusätzlichen Emissionen überwiegt.
- (11) Die vollständige Marktdurchdringung von Otto- und Dieselmotoren mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg sollte ab 1. Januar 2009 vorgesehen werden, damit der Kraftstoffindustrie ausreichend Zeit für die notwendigen Investitionen zur Anpassung ihrer Produktionspläne verbleibt. Außerdem wird die vollständige Einführung von Otto- und Dieselmotoren mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg zum 1. Januar 2009 zur Verringerung der Emissionen herkömmlicher Schadstoffe durch den Fahrzeugbestand und damit zur Verbesserung der Luftqualität führen und gleichzeitig sicherstellen, dass es nicht zu einem Gesamtanstieg der Treibhausgasemissionen kommt. In diesem Zusammenhang wird noch der betreffende Termin für Dieselmotoren bis spätestens 31. Dezember 2005 zu bestätigen sein.
- (12) Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und/oder der Umwelt in bestimmten Ballungsräumen oder in bestimmten ökologisch oder in Bezug auf die Umweltgegebenheiten empfindlichen Gebieten mit besonderen Verschmutzungsproblemen 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 strenger als den durch diese Richtlinie festgelegten Umweltspezifikationen, die sich auf problematische Schadstoffe beziehen, 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.
- (13) Die Emissionen der Motoren von mobilen Maschinen und Geräten sowie land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen müssen den Grenzwerten genügen, wie sie festgelegt sind in der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte⁽²⁾ und in der Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2000 über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind⁽³⁾. Das Erreichen dieser Grenzwerte wird zunehmend von der Qualität der Gasöl für den Betrieb dieser Motoren abhängen, weshalb es wichtig ist, Begriffsbestimmungen für diese Kraftstoffe in die Richtlinie 98/70/EG aufzunehmen.
- (14) Es sind ein einheitliches System zur Überwachung der Kraftstoffqualität oder einzelstaatliche Systeme, die ein gleichwertiges Maß an Zuverlässigkeit gewährleisten, sowie Berichterstattungssysteme erforderlich, damit die Einhaltung der vorgeschriebenen umweltbezogenen Spezifikationen für die Kraftstoffqualität beurteilt werden kann.
- (15) Ein Verfahren zur Aktualisierung der Messmethoden, anhand deren die Einhaltung der vorgeschriebenen Spezifikationen für die Kraftstoffqualität überprüft wird, sollte festgelegt werden.
- (16) Die zur Durchführung der Richtlinie 98/70/EG erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁽⁴⁾ erlassen werden.
- (17) Eine Überarbeitung der Richtlinie 98/70/EG ist vorzusehen, damit neue gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für die Luftqualität und damit verbundene Umweltziele wie die erforderliche Förderung alternativer Kraftstoffe — einschließlich Biokraftstoffe —, die Entwicklung neuer Emissionsminderungstechnologien und die Auswirkung von metallischen Zusätzen und anderer relevanter Aspekte auf deren Leistung berücksichtigt und das Datum für die vollständige Einführung eines Dieselmotors mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg gegebenenfalls bestätigt werden können, um sicherzustellen, dass es nicht zu einem Gesamtanstieg der Treibhausgasemissionen kommt.
- (18) Eine umfassende Überprüfung alternativer Kraftstoffe, einschließlich Biokraftstoffe, ist notwendig, wobei auch die Notwendigkeit spezifischer Rechtsvorschriften zu prüfen ist.
- (19) Die Mitgliedstaaten sollten Regeln für Sanktionen für Verstöße gegen die Bestimmungen der Richtlinie 98/70/EG festlegen und ihre Durchsetzung gewährleisten.
- (20) Die Richtlinie 98/70/EG ist daher entsprechend zu ändern —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 98/70/EG wird wie folgt geändert:

- Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- „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 (*) fällt;

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

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

(³) ABl. L 173 vom 12.7.2000, S. 1.

(⁴) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

2. ‚Dieselkraftstoffe‘ Gasöle, die unter den KN-Code 2710 19 41 (*) 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 (*) fällt und für den Betrieb der in der Richtlinie 97/68/EG (**) bzw. der Richtlinie 2000/25/EG (***) 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.

(*) 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).

(**) 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).

(***) Abl. L 173 vom 12.7.2000, S. 1.“

2. In Artikel 3 Absatz 2 werden folgende Buchstaben angefügt:

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

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden folgende Buchstaben angefügt:

„d) Unbeschadet des Buchstabens c) treffen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass zu gegebener Zeit, spätestens jedoch ab 1. Januar 2005, Dieselkraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebracht wird. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass dieser Dieselkraftstoff 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 Dieselkraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt 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 Dieselkraftstoff 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) Der folgende Absatz wird angefügt:

„(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 Dieselkraftstoffe festgelegt ist.“

4. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(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 strengerer 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) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(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.“

c) Die Absätze 7 und 8 werden gestrichen.

5. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Überwachung und Berichterstattung

(1) Die Mitgliedstaaten überwachen die Einhaltung der Bestimmungen der Artikel 3 und 4 in Bezug auf Otto- und Dieselmotoren 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 Dieselmotoren sowie das Volumen des in Verkehr gebrachten unverbleiten Otto- und Dieselmotoren mit einem Schwefelgehalt von 10 mg/kg. Die Mitgliedstaaten erstatten ferner jährlich Bericht darüber, inwieweit Otto- und Dieselmotoren mit einem Schwefelgehalt von 10 mg/kg, die in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebracht werden, auf einer angemessenen 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 Schwefelgehalt von 10 mg/kg, um einen Überblick über die Daten über die Kraftstoffqualität in den einzelnen Mitgliedstaaten zu geben.“

6. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„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 Fahr-

zeugemission 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 Dieselmotoren mit einem Schwefelgehalt 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;

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 (*);

d) das Ergebnis der Überprüfung der Verpflichtungen der japanischen (**), koreanischen (***) und europäischen (****) 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 (****) 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.

(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.

(*) 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).

(**) ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 57.

(***) ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 55.

(****) ABl. L 40 vom 13.2.1999, S. 49.

(*****) ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1.

7. Folgender Artikel wird eingefügt:

„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.“

8. Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(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.“

9. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 12 der Richtlinie 96/62/EG (*) eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (**) unter Beachtung von dessen Artikel 8.

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

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

(*) ABl. L 296 vom 21.11.1996, S. 55.

(**) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.“

10. Die Anhänge I bis IV werden durch die Anhänge dieser Richtlinie ersetzt.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 30. Juni 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab 1. Januar 2004 an.

Wenn die Mitgliedstaaten diese 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 der Bezugnahme.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 3. März 2003.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

P. COX

Im Namen des Rates

Der Präsident

A.-A. TSOCHATZOPOULOS

ANHANG

„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 hinzuzufügen 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 Komponentenl ⁽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 ‚Mineralölzeugnisse — Bestimmung und Anwendung der Werte für die Präzision von Prüfverfahren‘ angewendet, und bei der Festlegung eines Mindestwerts wurde eine Mindstdifferenz 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

ANHANG II

UMWELTBEZOGENE SPEZIFIKATIONEN FÜR HANDELSÜBLICHE KRAFTSTOFFE ZUR VERWENDUNG IN FAHRZEUGEN MIT KOMPRESSIIONSZÜNDUNGSMOTOR

Typ: **Dieselmkraftstoff**

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	—	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.

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⁾
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
— Aromaten	% v/v	—	35,0
— Benzol	% v/v	—	1,0
Sauerstoffgehalt	% m/m	—	2,7
Sauerstoffhaltige Komponenten			
— Methanol (dem Stabilisatoren hinzuzufügen 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 Minstdifferenz 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 angemessen 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.

ANHANG IV

UMWELTBEZOGENE SPEZIFIKATIONEN FÜR HANDELSÜBLICHE KRAFTSTOFFE ZUR VERWENDUNG IN FAHRZEUGEN MIT KOMPRESSIONSZÜNDUNGSMOTOR

Typ: **Dieselmkraftstoff**

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 Dieselmkraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg in Verkehr gebracht werden und im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten auf einer angemessen 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 Dieselmkraftstoff einen Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg aufweisen.“