



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 31.1.2007
KOM(2007) 18 endgültig

2007/0019 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen bei der Verwendung von für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffen, zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2007) 55}

{SEK(2007) 56}

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Richtlinie 98/70/EG¹ legte Mindestanforderungen für Otto- und Dieselmotorkraftstoff für den Straßenverkehr und für mobile Maschinen und Geräte fest. Diese Anforderungen wurden aus Gründen des Gesundheits- und Umweltschutzes eingeführt. Mit dem vorliegenden Vorschlag für eine Überprüfung der Richtlinie 98/70/EG soll zur Verringerung von luftverunreinigenden und Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen beigetragen werden, die im und unabhängig vom Straßenverkehr gebraucht werden; außerdem sollen damit die Strategien der Gemeinschaft zu Luftreinhaltung und Klimawandel umgesetzt werden. Partikelemissionen sollen gesenkt werden. Ferner soll die verstärkte Verwendung von Biokraftstoffen unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umwelt- und Gesundheitsschutzes gefördert werden. Schließlich sollen die Treibhausgasemissionen der unter die Richtlinie fallenden Kraftstoffe gesenkt werden.

Hauptgründe für eine Überprüfung der Richtlinie sind die Entwicklung der Kraftstoff- und Verbrennungsmaschinenteknologie und die verstärkte Nutzung von Biokraftstoff. Weitere Gründe dafür sind die Zielvorgaben für die Luftqualität, die sich die Gemeinschaft in der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung gesetzt hat, sowie die anhaltende Notwendigkeit, die Treibhausgasemissionen zu überwachen.

• Allgemeiner Kontext

Die Richtlinie 98/70/EG wurde zuletzt von der Richtlinie 2003/17/EG² geändert. Diese Änderung betraf lediglich die in der Richtlinie festgesetzten Grenzwerte des Schwefelgehalts in Ottokraftstoffen und Dieselmotorkraftstoffen. Aufgrund der kontinuierlichen Entwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für Schadstoffemissionen und der Beziehungen zwischen Fahrzeugtechnologie und Kraftstoffqualität ist gleichzeitig die Kraftstoffqualität zu überprüfen.

Artikel 9 sieht die Überprüfung und gegebenenfalls die Revision der Richtlinie 98/70/EG vor. Demnach soll geprüft werden, ob aufgrund der folgenden Faktoren eine Änderung der Kraftstoffspezifikationen vorzunehmen ist:

- Weiterentwicklungen bei den Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen;
- Fortschritte bei der CO₂- und Kraftfahrzeugstrategie;
- Förderung der Einführung alternativer Kraftstoffe.

¹ Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates.

² 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.

Außerdem wurde eine Überprüfung anderer spezifischer Bereiche vorgeschlagen. Bei umfassenden Erörterungen mit den verschiedenen Interessengruppen wurden zusätzliche Bereiche für die Überprüfung festgelegt.

- **Auf diesem Gebiet bestehende Rechtsvorschriften**

Mit der Richtlinie 98/70/EG, geändert durch die Richtlinie 2003/17/EG, werden Mindestspezifikationen für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe aufgestellt, die in der EU in Verkehr gebracht werden dürfen. Die Richtlinie umfasst ebenfalls einen Grenzwert für den Schwefelgehalt in Gasölen, die für nicht zu Beförderungen auf der Straße bestimmte mobile Maschinen und Geräte verwendet werden.

Mit der Richtlinie 1999/32/EG³ werden Grenzwerte für den Schwefelgehalt in bestimmten flüssigen Kraftstoffen festgelegt; diese Richtlinie bezieht sich insbesondere auf Kraftstoffe, die von Binnenschiffen gebraucht werden.

Von der Richtlinie 93/12/EWG⁴, die bisher den Schwefelgehalt flüssiger Kraftstoffe geregelt hat, bleibt jedoch nach ihrer Änderung durch die Richtlinien 98/70/EG und 1999/32/EG nur ein Artikel in Kraft.

- **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Die Thematische Strategie zur Luftreinhaltung setzt Zielvorgaben für die Reduzierung der Luftverschmutzung in der EU. Der vorliegende Vorschlag greift die Zielvorgaben auf, da er in seinen verschiedenen Aspekten darauf abzielt, die Emissionen der wichtigsten Schadstoffe zu vermindern oder zumindest jede Erhöhung zu vermeiden.

Darüber hinaus fällt dieser Vorschlag unter die Kyoto-Strategie der EU, die auf abgestimmten Maßnahmen in den Bereichen Industrie, Verkehr, Energie, Wohnungsbau und Landwirtschaft beruht.

Der Vorschlag stimmt mit der Strategie zur nachhaltigen Entwicklung überein, da er das Ziel verfolgt, unerwünschte Schadstoffemissionen mit Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit zu verringern oder zumindest nicht zu erhöhen und verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Dies muss jedoch unter Berücksichtigung des gesellschaftlichen Nutzens in einer kosteneffektiven Art geschehen.

Die vorgeschlagene Richtlinie zielt auch darauf ab, die Durchsetzung der derzeitigen und der künftigen Zielvorgaben der Gemeinschaft im Bereich der Biokraftstoffe zu erleichtern. Wie in der Biokraftstoffstrategie⁵ der Kommission festgesetzt, muss "sich die Kommission darauf konzentrieren.... zu gewährleisten, dass die Verwendung von Biokraftstoffen nicht zusätzliche ökologische oder technische Probleme aufwirft". Die Überprüfung befasst sich mit Einschränkungen bei der

³ Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates.

⁴ Richtlinie 93/12/EWG des Rates vom 23. März 1993 über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe.

⁵ Eine EU-Strategie für Biokraftstoffe - KOM(2006) 34 vom 8.2.2006.

Verwendung von Biokraftstoff und mit realisierbaren Änderungen, wobei die vorhandenen Umweltbelastungen nicht verstärkt werden dürfen. Es wird ferner anerkannt, dass die Grenzwerte und die Instrumente weiter im Zuge der Entwicklung der Kraftstoff- und Biokraftstofftechnologien und der Biokraftstoffanteile überprüft werden müssen.

Der Vorschlag wirkt sich auf die Lissabon-Strategie und den Binnenmarkt aus. Kraftstoffspezifikationen betreffen nicht nur die Kraftstoffanbieter, sondern auch die Hersteller von Kraftfahrzeugen, mobilen Maschinen und Geräten sowie Kraftstoff- und Abgasanlagen. Änderungen der Spezifikation können die Kosten für diese Sektoren erhöhen oder senken. Die Spezifikation wirkt sich ebenfalls auf die Kraftstoffkosten und den Umfang der Kraftstoffmärkte sowie auf den Gesamtenergieverbrauch, die Treibhausgasemissionen und die Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit aus. Die Auswirkungen aller Kostenänderungen wurden festgestellt und berücksichtigt, wobei davon ausgegangen wird, dass die vorgeschlagenen Änderungen gesamtwirtschaftlich keine Kostenerhöhung zur Folge haben werden.

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung, da er auf eine Vereinfachung der Auflagen für die Industrie und die Aufhebung einer Richtlinie abzielt und mit den Strategien für Klimawechsel, nachhaltige Entwicklung, Biokraftstoffe sowie der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung übereinstimmt.

Die vorgeschlagenen Spezifikationen wurden anhand der bewährtesten Verfahren mit dem Ziel, Schadstoff- und Treibhausgasemissionen möglichst weitgehend unter Vermeidung weiterer Umweltschäden zu senken, festgelegt. Mögliche Wechselwirkungen in bestimmten Bereichen, wie z.B. ein Anstieg der Treibhausgasemissionen bei Senkung des Schwefelgehalts, wurden geprüft.

2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

• Anhörung interessierter Kreise

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Aufgrund der sehr technischen Natur der Richtlinie wurde ein Anhörungsverfahren mit den wichtigsten Interessengruppen auf EU-Ebene eingeleitet. Bei diesem Verfahren stand der Umfang der Überprüfung zur Diskussion, und die Interessengruppen wurden gebeten, sich zu allen relevanten Aspekten der Überprüfung zu äußern. Es wurden zwei Sitzungen abgehalten; außerdem konnten schriftliche Stellungnahmen eingereicht werden. Nachdem sich die meisten Vertreter mit der Veröffentlichung ihrer Stellungnahmen einverstanden erklärt hatten, wurden diese unter der Website http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library zugänglich gemacht.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Wegen der umfassenden Themenbreite der Überprüfung ist es hier unmöglich, eine Zusammenfassung sämtlicher Stellungnahmen der Interessengruppen vorzulegen.

Die Folgenabschätzung gibt die wichtigsten Ansichten der Interessengruppen zu den einzelnen Aspekten der Überprüfung wieder, und zwar vor allem bei unterschiedlichen Auffassungen. Dabei hat die Kommission versucht, den jeweils glaubwürdigsten Ansatz zu ermitteln, wobei sie aber auch auf die bestehende Ungewissheit verweist und versucht, unerwünschte Auswirkungen auf Umwelt oder Gesundheit auszuschalten.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Wissenschaftliche / Fachbereiche

Die Überprüfung befasst sich hauptsächlich mit Fragen der Luftverschmutzung, Verbrennungsmaschinentechnologie, Öltraffinerie, Biokraftstofftechnologie und Treibhausgasemissionen.

Methodik

Die Überprüfung der Kraftstoffqualitätsrichtlinie umfasst vielfältige Bereiche und betrifft zahlreiche Industriesektoren. Viele Aspekte und die dazugehörigen Fragen sind fachtechnischer Natur.

Aus diesen Gründen hat die Kommission Institutionen mit einschlägigem Fachwissen um ihre Beiträge gebeten. Diese Beiträge wurden von der Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission (GFS), im Rahmen eines strukturierten Beratungsverfahrens mit den Interessengruppen sowie im Dialog mit einzelnen Interessenvertretern oder Interessengruppen erarbeitet.

Die GFS hat wissenschaftliche Untersuchungen in einigen fachtechnischen Bereichen der Überprüfung mit Unterstützung verschiedener Interessengruppen durchgeführt. Die GFS hat über den Fortschritt auf den Sitzungen der Interessengruppen berichtet und Fragen und Kommentare beantwortet. Die letzte Stellungnahme der GFS ging am 28. Februar 2006 ein.

Wichtigste konsultierte Organisationen/Sachverständige

An den Versuchen der GFS waren auch die Forschungsorganisationen der Europäischen Automobilindustrie (EUCAR) und der Europäischen Ölindustrie (CONCAWE) beteiligt. Zahlreiche Interessengruppen haben Beiträge dazu vorgelegt, die in Anhang 1 der Folgenabschätzung im einzelnen aufgeführt sind.

Zusammenfassung der Stellungnahmen und Gutachten

Bei zahlreichen Bereichen ergab die Überprüfung weitgehende Übereinstimmung bei den Ergebnissen. Das sind die folgenden Bereiche: Firmeneigene Fahrzeugflotten, letzte Frist für die Einführung eines Schwefelhöchstgehalts von 10ppm in Dieselmotorkraftstoff, Überprüfung der Richtlinie 1999/96/EG, Überprüfung der CO₂- und Kfz-Politik, Überprüfung der Richtlinie 1999/30/EG.

In einigen Bereichen spiegeln die Positionen die speziellen Interessen einzelner Industriezweige wieder. Das gilt z.B. für die Begrenzung des FAME-Gehalts in Dieselmotorkraftstoff, die Spezifikation für nicht für den Straßenverkehr bestimmten

Dieselmotoren, die Dieselmotordichte, den Gehalt der sauerstoffhaltigen Komponenten in Ottomotoren und den Dampfdruck bei Ottomotoren .

In anderen Bereichen bestehen eindeutig unterschiedliche Auffassungen zwischen den einzelnen Sektoren, insbesondere zwischen der Kfz-Industrie und der Erdölindustrie. Dazu gehören die Bereiche World Wide Kraftstoff Charter, Polyaromatische Kohlenwasserstoffe, Detergenzien und metallische Zusätze. Unterschiedliche Auffassungen bestehen bei den Auswirkungen metallischer Zusätze auf Emissionskontrollsysteme und den Grenzwerten für Ethanol und Dampfdruck.

Metallische Zusätze verursachen nach Ansicht einiger Industrievertreter Schäden am Abgaskontrollsystem der Fahrzeuge, während die Hersteller der Additive dieser Auffassung widersprechen. Bisher konnte keine Einigung über eine Prüfmethode erzielt werden, um festzustellen, ob metallische Additive Schäden verursachen.

Aufgrund der Verwendung von Ethanolbeimengungen in Ottomotoren kann es zu erhöhten Schadstoffemissionen kommen, die wiederum zur Entstehung bodennaher Ozons führen. Bei höheren Ethanolbeimengungen bestehen bei einigen Fahrzeugen Kompatibilitätsprobleme. Mit der Verwendung von Ethanol und anderen Biokraftstoffen können Lebenszyklustreibhausgasemissionen von Kraftstoffen für den Straßenverkehr reduziert werden. Die Feststellung dieser Auswirkungen wird insbesondere von der Ethanolzuliefererindustrie bestritten.

Bei einigen Sektoren wurde auf potentiell gravierende Risiken mit irreversiblen Konsequenzen hingewiesen, z.B. von Fahrzeugherstellern und der Ölindustrie. Diese Risiken umfassen Schäden an Fahrzeugen und verstärkte Emissionen von luftverschmutzenden Substanzen und Treibhausgasen.

Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die Stellungnahmen der Interessengruppen zu den verschiedenen Aspekten der Überprüfung wurden, wie vorstehend ausgeführt, über das Internet öffentlich zugänglich gemacht, ausgenommen die Fälle, in denen die Autoren um vertrauliche Behandlung gebeten haben.

• Folgenabschätzung

Die Kommission hat gemäß ihrem Arbeitsprogramm eine Folgenabschätzung durchgeführt. Der Bericht darüber kann unter der Dokumentennummer SEK(2007) 55 eingesehen werden. Die Folgenabschätzung befasst sich mit den folgenden sechzehn Fragen:

- a) Sollen die Kraftstoffspezifikationen in der Richtlinie von den Spezifikationen ersetzt werden, die die Automobilindustrie in der World Wide Fuel Charter vorgeschlagen hat?
- b) Soll ein Höchstgrenzwert für den FAME-(Biodieselmotoren) Gehalt in Dieselmotoren in die Richtlinie aufgenommen werden, da es bisher keinen Grenzwert dafür gibt? Damit könnte die dem Gemisch beigefügte Menge an FAME begrenzt werden.

- c) Kann die Aufnahme von Mindestspezifikationen für LPG, Erdgas und Biokraftstoffe in die Richtlinie der Umwelt nützen?
- d) Können spezifische Spezifikationen für Kraftstoffe zur Verwendung in Fahrzeugflotten der Umwelt nützen?
- e) Welcher Zeitpunkt sollte für die Einführung eines Schwefelhöchstgehalts von 10ppm in Dieselkraftstoff verbindlich vorgeschrieben werden? Dieser Schwefelgehalt ist erforderlich, um die Wirkung der Schadstoffkontrolltechnologien zu verbessern.
- f) Müssen aufgrund der Überprüfung der Richtlinie 1999/96/EG⁶ bestimmte Merkmale geändert werden, damit Fahrzeuge, die den strengeren Emissionsspezifikationen genügen, vorschriftsmäßig betrieben werden können?
- g) Müssen aufgrund der Überprüfung der freiwilligen CO₂- und Kfz-Vereinbarungen bestimmte Merkmale geändert werden, damit die Automobilhersteller ihre Auflagen erfüllen können?
- h) Sind aufgrund der Überprüfung der Richtlinie 1999/30/EG⁷ Änderungen der Kraftstoffparameter erforderlich, damit die Luftqualitätsgrenzwerte erreicht werden können?
- i) Sollte der Höchstgehalt an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (derzeit bei 11%) in Dieselkraftstoff geändert werden, um Kfz-Schadstoffemissionen zu verringern?
- j) Sollte die Spezifikation für Gasöl zur Verwendung in nicht zur Beförderung auf der Straße bestimmten mobilen Maschinen und Geräten geändert werden, damit Maschinen, die die neuen Emissionsgrenzwerte einhalten, in Verkehr gebracht werden können?
- k) Sollte die Richtlinie aufgrund des potentiellen ökologischen Nutzens infolge einer verstärkten Verwendung von Detergenzien in Kraftstoffen geändert werden?
- l) Sollte die Richtlinie im Hinblick auf die mögliche Verwendung metallischer Zusätze in Kraftstoffen, deren Auswirkungen auf Kraftfahrzeuge und Emissionen nicht abzuschätzen sind, geändert werden?

⁶ 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 die Bestätigung der verbindlichen NO_x-Emissionsnorm für Motoren von schweren Nutzfahrzeugen.

⁷ Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft.

- m) Sollte der Höchstwert der Dichte in Dieselkraftstoff aufgrund der höheren Dichte von FAME (Biodieselmotorkraftstoff) geändert werden, um dessen Beimengung zu Dieselkraftstoff zu erleichtern?
- n) Sollten die Höchstwerte sauerstoffhaltiger Komponenten in Ottokraftstoff geändert werden, um die erwünschte Verwendung von Biokraftstoffen zu fördern?
- o) Sollte der Höchstwert für den Dampfdruck in Ottokraftstoffen geändert werden, um die erwünschte Verwendung von Biokraftstoffen zu fördern, da eine Änderung des Dampfdrucks zu höheren VOC-Emissionen führen könnte?
- p) Sollte die Richtlinie geändert werden, um die Lebenszyklustreibhausgasemissionen von Kraftstoff zu berücksichtigen und damit einen technologieneutralen Anreiz zur Reduzierung des CO₂-Gehalts von Kraftstoffen im Verkehr und zur Entwicklung neuer und besserer Biokraftstoffe zu schaffen?

In jedem einzelnen Bereich wurden unterschiedliche Optionen genannt. Bei (f) und (g) scheint die einzig mögliche Option zu sein, keine Maßnahme zu ergreifen. Bei allen anderen Bereichen wurde entweder keine Aktion bzw. eine bis sechs andere Optionen vorgeschlagen. Dazu gehören freiwillige Maßnahmen einzelner Industriesektoren, die Einführung oder Verschärfung bestehender Höchstwerte in der Spezifikation sowie die Aufnahme neuer Aspekte in die Richtlinie.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Bei den meisten Bereichen wurde beschlossen, keine Maßnahmen zu ergreifen. In einigen Bereichen werden Änderungen der Richtlinie zu einer Senkung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen und damit die Gesamtkosten senken. Es werden hauptsächlich folgende Änderungen der Richtlinie vorgeschlagen:

- 1) Als verbindlicher Zeitpunkt für die Einführung eines Schwefelhöchstgehalts von 10ppm in Dieselkraftstoff wurde das Jahr 2009 bestätigt. Damit werden Schadstoffemissionen und insbesondere der Partikelaustritt gesenkt, und gleichzeitig können Kontrolleinrichtungen für andere Schadstoffe eingeführt werden, während die Industrie mit gesicherten Faktoren operieren kann.
- 2) Der Höchstgehalt an polyaromatischen Kohlenwasserstoffen in Dieselkraftstoff wird ab 2009 auf 8% gesenkt. Das kann zu einer Senkung des Partikelaustrittes und der polyaromatischen Kohlenwasserstoffemissionen führen, wobei die Menge und der Zeitpunkt so gewählt wurden, dass sich aus der vorgeschlagenen Änderung keine Kosten ergeben.
- 3) Der Schwefelhöchstgehalt in nicht für den Straßenverkehr bestimmtem Gasöl wird von 1000ppm auf 10ppm für landgebundene Zwecke und von 1000ppm auf 300ppm für den Gebrauch in Binnenwasserstraßen gesenkt. Mit der Änderung für landgebundene Maschinen und Geräte wird es möglich,

fortgeschrittenere Verbrennungsmotoren und Geräte zur Emissionskontrolle einzuführen und den Partikelausstoß aus den vorhandenen Geräten zu senken. Die Änderung für Binnenwasserstraßen gewährleistet, dass die zulässigen Schadstoffemissionswerte beim Betrieb dieser Motoren eingehalten werden.

- 4) Damit in Ottokraftstoff eine höhere Beimengung von Biokraftstoffen verwendet werden kann, wurde ein spezielles Ottokraftstoffgemisch mit höherem zulässigem Gehalt an sauerstoffhaltigen Komponenten (einschließlich maximal 10% Ethanol) festgelegt. Aus dem gleichen Grund wird der Grenzwert für den Dampfdruck von Ottokraftstoff mit Ethanolbeimengung angehoben. Alle in Verkehr gebrachten Gemische werden klar gekennzeichnet. Diese Änderungen erleichtern den Ausbau des Biokraftstoffmarktes, umgehen aber gleichzeitig das mögliche Risiko der Beschädigung der vorhandenen Fahrzeuge. Höhere VOC-Emissionen werden durch Erfassung der Emissionen an Tankstellen für alle Kraftstoffe unter Kontrolle gehalten.. Die Kommission wird einen Vorschlag für die ab 2007 verbindlich vorgeschriebene Einführung der Dampfdruckgewinnung an den Tankstellen vorlegen.
- 5) Ab 2009 wird die Kontrolle der Lebenszyklustreibhausgase verbindlich vorgeschrieben. Ab 2011 müssen diese Emissionen jährlich um 1% gesenkt werden. Damit wird sichergestellt, dass der Kraftstoffsektor zur Erreichung der langfristigen Gemeinschaftsziele zur Senkung der Treibhausgase und der gleichzeitigen Bemühungen zur Verbesserung der Fahrzeugleistung beiträgt. Ferner wird damit die weitere Entwicklung von Kraftstoff mit niedrigem CO₂-Gehalt und anderer Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen aus der Produktionskette angeregt.
- 6) Der zulässige Dampfdruck von Ethanolgemischen ist geändert worden, um die Entwicklung der Biokraftstoffindustrie in den Anfangsjahren zu erleichtern. Da jedoch der Ausgangsottokraftstoff auch so hergestellt werden könnte, dass eine höhere Beimengung von Biokraftstoffen und Ethanol bei niedrigerem Dampfdruck möglich wäre, sind Ölfirmen aufgefordert worden, diese Kraftstoffgemische auch in Europa zu entwickeln. Wenn dieser Niedrigdampfdruckkraftstoff in ausreichenden Mengen verfügbar ist, könnte der Grenzwert für den Dampfdruck überprüft werden.

Die vorgeschlagene Richtlinie klärt darüber hinaus die Bestimmungen über eine mögliche Abweichung von dem bei arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern zulässigen Dampfdruck, um Fehlinterpretationen zu vermeiden und die rechtliche Sicherheit zu erhöhen, und führt eine neue Überprüfungs Klausel ein. Außerdem soll die Richtlinie 98/70/EG mit dem Richtlinien vorschlag dadurch aktualisiert werden, dass überholte Elemente gestrichen werden.

- **Rechtsgrundlage**

Dieser Rechtsakt hat zwei Rechtsgrundlagen (Artikel 95 und Artikel 175), da er einen Rechtsakt abändert und einen zweiten aufhebt, die beide auf Artikel 95 beruhen (ex Artikel 100a) und einen dritten Rechtsakt abändert, der auf Artikel 175 beruht (ex Artikel 130s).

- **Subsidiaritätsprinzip**

Die Ziele des Vorschlags können nicht in ausreichendem Maße von den Mitgliedstaaten erreicht werden, weil es einen EU-weiten Markt für Kraftfahrzeuge gibt, deren ordnungsgemäßes Leistungsverhalten von der Qualität des verfügbaren Kraftstoffs bedingt wird. Falls hier nur die Mitgliedstaaten tätig würden, gäbe es aufgrund der unterschiedlichen Spezifikationen keinen Binnenmarkt mehr für Straßenverkehrskraftstoffe. Das wäre aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wie auch wegen der dadurch verringerten Energieversorgungssicherheit von Nachteil, da damit der Markt jedes einzelnen Mitgliedstaates von der Kraftstoffversorgung abhinge, die für seine Spezifikation hergestellt wird, was wiederum einen Austausch zwischen den Mitgliedstaaten bei Versorgungsengpässen unmöglich macht.

Der Nutzen der Begrenzung der Umwelt- und Gesundheitsschäden bei der Verwendung von Straßenverkehrskraftstoffen wird bei niedrigeren Kosten größer sein, wenn es eine einzige EU-Kraftstoffspezifikation gibt. Da Luftschadstoffe über die Grenzen transportiert werden, ist eine konzertierte Aktion zur Reduzierung der Emissionen innerhalb der Gemeinschaft sicherzustellen.

Daher steht dieser Vorschlag in Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag stimmt aus den folgenden Gründen mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit überein:

Der Vorschlag erhält die Form einer Richtlinie, die die Mindestspezifikationen für Kraftstoffe ausgehend von Umwelt- und Gesundheitsschutzüberlegungen festsetzt. Daneben werden in der Richtlinie keine weiteren technischen Aspekte der Kraftstoffspezifikationen behandelt, da diese vielmehr in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung durch Europäische Normen geregelt werden sollten.

Der Vorschlag verursacht keine Erhöhung des Finanz- oder Verwaltungsaufwands für die Gemeinschaften oder die nationalen, regionalen oder kommunalen Verwaltungsstellen. Die Auflagen für diese Stellen wurden gegenüber der bestehenden Richtlinie nicht geändert.

Bei der Ausarbeitung der Vorschläge wurde eine Kosten- und Nutzenberechnung vorgenommen, die in der Folgenabschätzung im Einzelnen dargestellt wurde. Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen wurde sichergestellt, dass der Nutzen stets die Kosten ausgleicht. Auf diesem Wege wurden die Gesamtkosten für die Wirtschaftsbeteiligten und die Bürger auf ein Minimum reduziert.

- **Wahl der Instrumente**

Vorgeschlagenes Instrument: Richtlinie.

Andere Instrumente wären nicht angemessen, weil die Kraftstoffqualität durch einen verbindlichen Rechtsakt vorgeschrieben sein muss, um zuverlässig zu sein. Damit kommen nur die Optionen einer Richtlinie oder Verordnung in Frage. Da es nur

erforderlich ist, die endgültige Spezifikation des Kraftstoffs zu kontrollieren, nicht aber, wie diese Spezifikation eingehalten wird, wäre eine Verordnung eine unnötig einschränkende Maßnahme.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag wirkt sich nicht auf den Gemeinschaftshaushalt aus.

5. ZUSÄTZLICHE ANGABEN

- **Vereinfachung**

Der Vorschlag trägt zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften bei, weil zwei bestehende Richtlinien (Richtlinie 98/70/EG und Richtlinie 1999/32/EG⁸) geändert werden. Die daraus resultierenden Richtlinien sind kürzer und klarer, sie vermeiden Überschneidungen und geben weniger Anlass zu rechtlicher Unklarheit.

- **Aufhebung bestehender Rechtsvorschriften**

Der Vorschlag führt zur Aufhebung einer bestehenden überholten Richtlinie (93/12/EWG⁹).

- **Überprüfungs-/Überprüfungs-/Verfalls Klausel**

Der Vorschlag enthält eine Überprüfungs Klausel.

- **Entsprechungstabelle**

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie sowie die Entsprechungstabelle zwischen diesen Vorschriften und der Richtlinie mit.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den EWR und sollte deshalb auf den Europäischen Wirtschaftsraum ausgedehnt werden.

6. BESCHREIBUNG DER EINZELNEN ÄNDERUNGEN

Artikel 1

Punkt 1. Damit wird Artikel 2 durch Hinzufügen eines neuen Absatzes 5 geändert, in dem die Bedeutung von arktischen Witterungsbedingungen bzw. strengen Wintern eindeutig definiert wird.

⁸ Fußnoten 1 und 3.

⁹ Fußnote 4.

Punkt 2. Damit wird Artikel 3 geändert. In Absatz 2 werden die Buchstaben a) und b) gestrichen, weil sie überholt sind. Buchstabe c) wird geändert, um das Inverkehrbringen von Ottokraftstoff in Übereinstimmung mit Anhang V zu genehmigen.

Absatz 3 wird ersetzt, um die Auflage aufzunehmen, dass alle Kraftstoffe, die den Spezifikationen der Anhänge III und V entsprechen, gekennzeichnet werden.

Die Absätze 4, 5 und 6 werden gestrichen, weil sie überholt sind, da mögliche Abweichungen 2003, 2005 oder 2007 außer Kraft getreten wären.

Absatz 7 wird ersetzt, um den Höchstgehalt an Blei bei den geringen Mengen an verbleitem Ottokraftstoff, die die Mitgliedsstaaten eventuell weiterhin zulassen, festzulegen.

Punkt 3. Damit wird Artikel 4 geändert. In Absatz 1 werden die Buchstaben a) und b) gestrichen, weil sie überholt sind. Buchstabe e) wird ersetzt, um das Datum des 1. Januar 2009 als Zeitpunkt, zu dem der Schwefelhöchstgehalt in Dieselmotorkraftstoffen von 10mg/kg nicht überschritten werden darf, zu bestätigen.

Die Absätze 2 und 3 sind gestrichen, weil sie überholt sind, da mögliche Abweichungen 2003 und 2007 außer Kraft getreten wären. Absatz 4 wird gestrichen, weil folglich das Verfahren zur Behandlung von Abweichungen gemäß den Absätzen 2 und 3 nicht länger erforderlich ist.

Absatz 5 wird ersetzt, um strengere Schwefelspezifikationen für Gasöle in mobilen Maschinen und Geräten einzuführen.

Absatz 6 wird eingefügt, um einen niedrigeren zulässigen Schwefelhöchstgehalt in Gasölen für die Binnenschifffahrt bis zum 31. Dezember 2009 einzuführen. Eine weitere Senkung wird bis spätestens 31. Dezember 2011 eingeführt.

Punkt 4. Damit wird der Titel geändert und ein neuer Absatz in Artikel 6 eingefügt, wonach die Inanspruchnahme der Abweichung für den Dampfdruckhöchstwert in Sommermonaten in arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern durch die Mitgliedstaaten von der Zustimmung der Kommission abhängig gemacht wird.

Punkt 5. Damit werden zwei neue Artikel eingefügt. Aufgrund des ersten Artikels müssen die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass Kraftstoffanbieter über die Lebenszyklustreibhausgasemissionen der von ihnen gelieferten Kraftstoffe Bericht erstatten. Das Verfahren der Berichterstattung ist entsprechend den Bestimmungen der Richtlinie 2003/30/EG festzusetzen. Außerdem sollen die angegebenen Emissionen zu einem späteren Datum gesenkt werden.

Aufgrund des zweiten Artikels muss die Kommission entsprechend dem Verfahren nach Artikel 11 Absatz 2 Maßnahmen für die Änderung der Bestimmungen über die Beimengung von Ethanol in Ottokraftstoff ergreifen, insbesondere was den Dampfdruck betrifft.

Punkt 6. Hiermit wird ein neuer Artikel eingeführt, der die Kommission verpflichtet, die Entwicklung einer geeigneten Testmethode für die Verwendung metallischer Zusätze in Kraftstoffen fortzusetzen.

Punkt 7. Hiermit wird der ursprüngliche Artikel abgeändert, der die Kommission verpflichtet, regelmäßig über die Richtlinie zu berichten. Der erste Bericht ist für den 31. Dezember 2012 vorgesehen, und weitere Berichte danach alle drei Jahre. Die Berichte werden falls erforderlich von Vorschlägen begleitet. Der Artikel legt fest, auf welche Themen der Bericht unter anderem eingehen soll.

Punkt 8. Hiermit wird der ursprüngliche Artikel 11 ersetzt (gemäß Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 Anhang III Punkt 80¹⁰), um auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle zu verweisen.

Punkt 9. Damit wird der überholte Artikel 14 gestrichen.

Punkt 10. Damit wird der überholte Anhang I der Richtlinie 98/70/EG gestrichen.

Punkt 11. Damit wird der überholte Anhang II der Richtlinie 98/70/EG gestrichen.

Punkt 12. In Anhang III wird der höchstzulässige Dampfdruck für Kraftstoffsorten mit Ethanolbeimengung erhöht.

Punkt 13. In Anhang IV wird der zulässige Höchstgehalt an Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen in Dieselmotoren auf 8% geändert; die Fußnote 3 wird geändert, um das Datum des 1. Januars 2009 als Zeitpunkt, an dem der zulässige Schwefelgehalt in allen Dieselmotoren 10mg/kg nicht überschreiten darf, zu bestätigen.

Punkt 14. Ein neuer Anhang V mit den Spezifikationen für Ottomotoren mit einer Ethanolbeimengung von bis zu 10% wird eingefügt, einschließlich einer Anhebung des Höchstgehalts aller sauerstoffhaltigen Komponenten und eines Gesamtgehalts an sauerstoffhaltigen Komponenten von 3,7%.

Punkt 15. Ein neuer Anhang VI mit den zulässigen Dampfdrucküberschreitungen für verschiedene Ethanolbeimengungen wird eingefügt.

Artikel 2

Richtlinie 1999/32/EG enthält Hinweise auf den Kraftstoff, der von Binnenschiffen zu verwenden ist. Die in diesem Vorschlag enthaltenen Änderungen der Spezifikation des Kraftstoffs für diese Schiffe erfordern eine entsprechende Änderung der Richtlinie.

Artikel 3

Aufgrund früherer Änderungen der Richtlinie 93/12/EEG durch die Richtlinie 1998/70/EG und die Richtlinie 1999/32/EG ist nur noch ein Absatz des Artikels 2 dieser Richtlinie in Kraft. Er ist überholt, weshalb die Richtlinie aufgehoben wird.

Artikel 4

Als Datum der Umsetzung wird spätestens der 31. Dezember 2008 festgesetzt.

¹⁰ ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen bei der Verwendung von für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffen, zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG

(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 und 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission¹¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag¹⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates¹⁵ stellt zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt Mindestspezifikationen für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe im Straßenverkehr und für mobile Maschinen und Geräte auf.
- (2) Mit der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament - Thematische Strategie zur Luftreinhaltung der Gemeinschaft¹⁶ - wurden Zielvorgaben für die Senkung von Schadstoffemissionen bis 2020 aufgestellt. Diese Zielvorgaben

¹¹ ABl. C, vom , S. .

¹² ABl. C, vom , S. .

¹³ ABl. C, vom , S. .

¹⁴ ABl. C, vom , S. .

¹⁵ Richtlinie 93/12/EWG des Rates vom 23. März 1993 über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe (ABl. L 74 vom 27.3.1993, S. 81).

¹⁶ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Thematische Strategie zur Luftreinhaltung - KOM(2005) 446.

resultierten aus einer breit angelegten Kosten-Nutzen-Analyse. Insbesondere wurden Ziele für die Senkung der SO₂-Emissionen um 82%, der NO_x-Emissionen um 60%, der flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) um 51% und des Ausstoßes von Primärpartikeln PM_{2,5} um 59% gegenüber den Emissionswerten von 2000 aufgestellt. Die Konsequenzen der Änderungen der Richtlinie 98/70/EG auf die von Tankstellen verursachten VOC-Emissionen sollten Gegenstand nachfolgender Rechtsvorschriften sein.

- (3) Die Gemeinschaft hat sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls für den Zeitraum 2008-2012 Treibhausgasemissionsziele gesetzt. Derzeit verursacht der Landverkehr fast 20% dieser Emissionen. Die Gemeinschaft überlegt nun, wie weit Treibhausgaseinsparungen über die Kyoto-Auflagen hinaus angestrebt werden sollten. Alle Sektoren müssen zur Erreichung der künftigen Ziele beitragen.
- (4) Ein Aspekt der vom Straßenverkehr verursachten Treibhausgasemissionen war Gegenstand der Gemeinschaftspolitik zu CO₂ und Kraftfahrzeugen. Kraftstoffe im Straßenverkehr tragen wesentlich zu den gesamten Treibhausgasemissionen der Gemeinschaft bei. Mit der Kontrolle und Verringerung der Lebenszyklustreibhausgasemissionen von Kraftstoff kann dazu beigetragen werden, dass die Gemeinschaft ihre Ziele zur Verringerung der Treibhausgase durch Senkung des CO₂-Gehalts der für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffe erreicht.
- (5) Die Gemeinschaft hat bereits Verordnungen zur Begrenzung der Schadstoffemissionen durch leichte und schwere Nutzfahrzeuge erlassen. Kraftstoffspezifikationen stellen eine Möglichkeit dar, diese Ziele leichter zu erreichen.
- (6) Mit der Richtlinie 2003/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2003 zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor¹⁷ soll die Verwendung von Biokraftstoffen in der Gemeinschaft gefördert werden. Die Gemeinschaftsstrategie für Biokraftstoffe wurde in der Mitteilung der Kommission von 2006 - Eine EU-Strategie für Biokraftstoffe¹⁸ - weiter ausgearbeitet. Während Biokraftstoffe und die Biokraftstofftechnologie weiter entwickelt werden sollen, darf die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen – wie in der Mitteilung eindeutig ausgeführt wird - nicht die Umweltbelastungen erhöhen, während die Treibhausgasemissionen weiter reduziert werden müssen. Die Mitteilung unterstreicht auch die Notwendigkeit, die Biokraftstofftechnologie weiter auszubauen.
- (7) Die Richtlinie 98/70/EG macht arktische Witterungsbedingungen oder schwere Winter zur Voraussetzung für eine Abweichung von dem zulässigen Dampfdruck von Ottokraftstoff im Sommerhalbjahr. Da bei dieser Abweichung rechtliche Unklarheiten entstehen, müssen die Bedingungen dafür geklärt werden.
- (8) Die 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

¹⁷ ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 42.

¹⁸ Eine EU-Strategie für Biokraftstoffe - KOM(2006) 34 vom 8.2.2006.

Geräte¹⁹ legt Emissionsgrenzen für Verbrennungsmotoren in mobilen Maschinen und Geräten fest. Für den Betrieb dieser Maschinen und Geräte müssen Kraftstoffe zur Verfügung stehen, die das reibungslose Funktionieren dieser Motoren ermöglichen.

- (9) Der Straßenverkehrssektor ist für etwa 20% der Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft verantwortlich. Eine Möglichkeit, diese Emissionen zu senken, besteht darin, die Lebenszyklustreibhausgasemissionen bei diesen Kraftstoffen verringern. Dazu gibt es verschiedene Wege. Da die Kommission die Treibhausgasemissionen weiter senken will und die Emissionen zum größten Teil auf den Straßenverkehr zurückzuführen sind, sollte ein System eingeführt werden, das die Kraftstoffanbieter verpflichtet, die Lebenszyklustreibhausgasemissionen für die von ihnen gelieferten Kraftstoffe mitzuteilen und diese Emissionen ab 2010 um einen bestimmten Anteil zu senken. Da diese Richtlinie unter anderem dazu führen kann, dass der Verbrauch von Biokraftstoffen gesteigert wird, werden die Mechanismen zur Berichterstattung und Senkung der Treibhausgase mit den Bestimmungen der Richtlinie 2003/30/EG koordiniert.
- (10) Da zahlreiche Geschäftszweige an der Versorgung mit den verschiedenen Kraftstoffen beteiligt sind, die zur Senkung des CO₂-Gehalts des Kraftstoffs im Straßenverkehr beitragen, werden sämtliche Interessengruppen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2003/30/EG zu einer Anhörung herangezogen.
- (11) Die Kommission hat das Ziel gesetzt, dass bis 2020 der Anteil der Biokraftstoffe an Kraftstoffen für den Straßenverkehr mindestens 10% ausmacht. Der kontinuierliche technische Fortschritt im Bereich der Automobil- und Kraftstofftechnologie erfordert neben dem Bestreben nach optimalem Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt regelmäßige Überprüfungen der Kraftstoffspezifikationen ausgehend von weiteren Studien und Analysen der Auswirkungen von Zusätzen und Biokraftstoffbestandteilen auf die Schadstoffemissionen. Daher sollte regelmäßig über die Möglichkeit, die Senkung des CO₂-Gehalts in Kraftstoffen im Verkehrsbereich zu erleichtern, berichtet werden.
- (12) Die Verwendung von Detergenzien kann dazu beitragen, dass Verbrennungsmotoren sauber bleiben und damit die Schadstoffemissionen verringert werden. Bislang konnte keine befriedigende Lösung für die Prüfung von Kraftstoffproben auf ihre Detergenzeigenschaften gefunden werden. Daher ist es Aufgabe der Kraftstoff- und Kraftfahrzeuganbieter, ihre Kunden über den Nutzen von Detergenzien und ihre Verwendung zu informieren. Die Kommission sollte trotzdem überprüfen, ob weitere Entwicklungen eine bessere Lösung für die optimale Verwendung und Nutzung von Detergenzien ermöglichen.
- (13) Die Details für die Beimengung von Ethanol in Ottokraftstoffen, insbesondere die Grenzwerte für den Dampfdruck und mögliche Alternativen, mit denen sichergestellt werden soll, dass Ethanolgemische die zulässigen Dampfdruckgrenzwerte nicht

¹⁹ 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 (ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1), geändert durch die Richtlinie 2004/26/EG (ABl. L 146 vom 30.4.2004, S. 1).

überschreiten, sollten anhand der Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie 98/70/EG überprüft werden.

- (14) Durch die Beimengung von Ethanol in Ottokraftstoffen steigt der Dampfdruck des Gemisches; der Dampfdruck von Ottokraftstoffgemischen muss aber überwacht werden, um die Luftschadstoffemissionen zu begrenzen.
- (15) Die Beimengung von Ethanol zu Ottokraftstoffen führt zu einer nicht linearen Änderung des Dampfdrucks des entstandenen Kraftstoffgemisches. Um sicherzustellen, dass der Dampfdruck des Ottokraftstoffgemisches, das bei der Mischung zweier zulässiger Ottokraftstoff-Ethanolgemische entsteht, den zulässigen Dampfdruckgrenzwert nicht übersteigt, muss die zulässige Abweichung des Dampfdruckwertes bei solchen Gemischen so festgelegt werden, dass er dem tatsächlichen Dampfdruckanstieg entspricht, der bei der Beimengung eines bestimmten Anteils Ethanol zu Ottokraftstoff entsteht.
- (16) Um die Verwendung von Kraftstoffen mit niedrigem CO₂-Gehalt zu fördern und gleichzeitig die Zielvorgaben für die Luftreinhaltung einzuhalten, sollten Erdölraffinerien Ottokraftstoffe mit niedrigem Dampfdruck möglichst in den erforderlichen Mengen bereitstellen. Da das zur Zeit nicht der Fall ist, wird der zulässige Grenzwert für Dampfdrücke von Ethanolgemischen heraufgesetzt, damit der Biokraftstoffmarkt ausgebaut werden kann.
- (17) Gemäß der Richtlinie 98/70/EG sind bestimmte Maßnahmen in Übereinstimmung mit dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse²⁰ zu ergreifen.
- (18) Der Beschluss 1999/468/EG wurde durch den Beschluss 2006/512/EG geändert, der das Regelungsverfahren mit Kontrolle für den Erlass von Durchführungsmaßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen eines nach dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag erlassenen Basisrechtsakts einführt, was auch die Streichung einiger dieser Bestimmungen oder die Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen umfasst.
- (19) Im Rahmen der Festlegung eines neuen Mechanismus für die Überwachung der Treibhausgasemissionen sollte die Kommission ermächtigt werden, die Verfahren festzulegen, mit denen die Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der im Straßenverkehr gebrauchten Kraftstoffe und der Kraftstoffe für mobile Maschinen und Geräte erfasst werden. Da diese Maßnahmen wie die Maßnahmen für die Anpassung der zulässigen Messverfahren gemäß Artikel 10 der Richtlinie 98/70/EG von allgemeiner Tragweite sind und diese Richtlinie durch Hinzufügen neuer nicht wesentlicher Bestimmungen ergänzen, sollten sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG angenommen werden.
- (20) Die Richtlinie 98/70/EG sieht Kraftstoffspezifikationen vor, die zum Teil überholt sind. Außerdem enthält sie einige Abweichungen, die ebenfalls außer Kraft getreten sind. Aus Gründen der Eindeutigkeit sollten diese Absätze gestrichen werden.

¹⁰ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Beschluss geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

- (21) Die Biokraftstofftechnologie entwickelt sich stetig. Es müssen sämtliche Möglichkeiten erforscht werden, wie Biomasse in für den Verkehrssektor bestimmte Kraftstoffe umgewandelt werden kann. Daher sollten die Grenzwerte in der Richtlinie auf ausgewogene Weise so festgelegt werden, dass gegebenenfalls die Nutzung verschiedener Biokraftstoffe erhöht werden kann. Dazu gehören Methanol, Ethanol, höhere Alkohole, Ether und andere sauerstoffhaltige Verbindungen.
- (22) Die Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG²¹ behandelt einige Aspekte der Verwendung von Kraftstoffen in der Binnenschifffahrt. Die Bestimmungen dieser Richtlinie müssen klar von denen der Richtlinie 98/70/EG abgegrenzt werden. Beide Richtlinien setzen Grenzwerte für den zulässigen Schwefelhöchstgehalt in von Binnenschiffen gebrauchten Gasölen fest. Im Sinne der Eindeutigkeit und rechtlichen Sicherheit ist es zweckmäßig, diese Richtlinien anzupassen, so dass nur eine diesen Grenzwert enthält.
- (23) Die Richtlinien 98/70/EG und 1999/32/EG sind daher entsprechend zu ändern.
- (24) Die Richtlinie 93/12/EWG des Rates vom 23. März 1993 über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Brennstoffe²² ist im Lauf der Zeit erheblich geändert worden und enthält folglich keine wesentlichen Elemente mehr. Sie ist daher aufzuheben.
- (25) Da die Ziele, einen Binnenmarkt für Kraftstoffe für den Straßenverkehr sowie für mobile Maschinen und Geräte und die Einhaltung eines Mindestmaßes an Umweltschutz bei der Verwendung dieser Kraftstoffe sicherzustellen, nicht ausreichend auf Ebene der Mitgliedstaaten, sondern besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, weil damit ein Binnenmarkt für diese Kraftstoffe sichergestellt und die Schaffung eines Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge sowie für Maschinen und Geräte, die diese Kraftstoffe verwenden, erleichtert wird, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Prinzip der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

²¹ Richtlinie Nr. 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates, ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13).

²² ABl. L 74 vom 27.3.1993, S. 81, Richtlinie geändert durch die Richtlinie 1999/32/EG.

Artikel 1
Änderungen der Richtlinie 98/70/EG

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

1. In Artikel 2 Absatz 1 wird der folgende Punkt 5 angefügt:

"5. "arktische Witterungsbedingungen oder strenge Winter" Wintertemperaturen zwischen Oktober und April in der jeweiligen Region oder dem jeweiligen Mitgliedstaat, die unter dem Gemeinschaftsdurchschnitt liegen."

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

(a) In Absatz 2 werden die Buchstaben a und b gestrichen.

(b) In Absatz 2 Buchstabe c) wird "oder Anhang V" am Ende des Satzes angefügt.

(c) Absatz 3 wird durch folgenden Absatz ersetzt:

"3. Kraftstoff, der den Spezifikationen des Anhangs III entspricht, wird in der (den) jeweiligen Landessprache(n) gekennzeichnet als: "Ottokraftstoff mit geringem Biokraftstoffgehalt".

Kraftstoff, der den Spezifikationen des Anhangs V entspricht, wird in der (den) jeweiligen Landessprache(n) gekennzeichnet als: "Ottokraftstoff mit hohem Biokraftstoffgehalt".

(d) Die Absätze 4, 5 und 6 werden gestrichen.

(e) Absatz 7 wird durch den folgenden Absatz ersetzt:

"7. Ungeachtet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten bis zu höchstens 0,5 % des Gesamtabsatzes das Inverkehrbringen geringer Mengen verbleiten Ottokraftstoffs mit Bleihöchstgehalt von 0,15 g/l, der zur Verwendung in älteren, besonders beschaffenen Fahrzeugen (Oldtimer) bestimmt ist und von besonderen Interessengruppen vertrieben wird, weiterhin zulassen."

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i. Die Buchstaben a) und b) werden gestrichen.

ii. In Buchstabe d) wird der Satzteil "unbeschadet des Buchstabens c)" gestrichen.

iii. Buchstabe e) erhält folgende Fassung:

"(e) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Dieselmotorkraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet spätestens ab 31. Dezember 2008 nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs IV entspricht."

(b) Die Absätze 2, 3 und 4 werden gestrichen.

(c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"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 nach dem 1. Januar 2008 weniger als 1000 mg/kg Schwefel enthalten. Spätestens ab 31. Dezember 2009 liegt der höchstzulässige Schwefelgehalt von zur Verwendung durch mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit Ausnahme von Binnenschiffen bestimmten Gasölen bei 10 mg/kg."

(d) Der folgende Absatz 6 wird hinzugefügt:

"6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der höchstzulässige Schwefelgehalt von zur Verwendung durch Binnenschiffe bestimmten Gasölen spätestens ab 31. Dezember 2009 bei 300 mg/kg liegt. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass dieser Wert bis spätestens ab 31. Dezember 2011 auf 10 mg/kg gesenkt wird."

4. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

(a) Der Titel erhält folgende Fassung: "Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die strengeren umweltbezogenen Spezifikationen unterliegen und für die ein höherer Dampfdruck gilt".

(b) Der folgende Absatz 1a wird eingefügt:

"1a. Abweichend von Anhang III kann ein Mitgliedstaat Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass in seinem gesamten Hoheitsgebiet oder in spezifischen Bereichen mit außergewöhnlich kalten Winterdurchschnittstemperaturen ein höherer Dampfdruck als der gemäß Fußnote 5 zu Anhang III und Fußnote 4 zu Anhang V im Sommerhalbjahr vorgeschriebene Höchstwert zugelassen wird."

(c) In Absatz 2 wird "Absatz 1" ersetzt durch "Absatz 1 oder Absatz 1a".

5. Die folgenden Artikel 7a und 7b werden eingefügt :

"Artikel 7a

Senkung der Treibhausgasemissionen

1. Ab 1. Januar 2009 verpflichten die Mitgliedstaaten die Anbieter von in Verkehr gebrachten Kraftstoffen, die im Straßenverkehr und von mobilen Maschinen und Geräten gebraucht werden, die Lebenszyklustreibhausgasemissionen dieser Kraftstoffe zu überwachen und mitzuteilen.
2. Ab 1. Januar 2011 verpflichten die Mitgliedstaaten die Anbieter von in Verkehr gebrachten Kraftstoffen, die im Straßenverkehr und von mobilen Maschinen und Geräten gebraucht werden, die Treibhausgasemissionen dieser Kraftstoffe zu senken. Die Emissionen sollten pro Kalenderjahr bis einschließlich 2020 um zusätzlich 1% der Emissionen von 2010 gesenkt werden. Der 2020 mitgeteilte Wert der Lebenszyklustreibhausgasemissionen darf pro Energieeinheit nicht mehr als 90% des 2010 mitgeteilten Wertes betragen.
3. Die erforderlichen Maßnahmen für die Durchführung der Überwachung, Mitteilung und Überprüfung der Lebenszyklustreibhausgasemissionen, die auf genauen Begriffsbestimmungen der Faktoren für die Berechnung dieser Emissionen beruhen, um den Auflagen der vorstehenden Absätze 1 und 2 dieses Artikels zu entsprechen, und mit denen nicht wesentliche Teile dieser Richtlinie geändert und ergänzt werden sollen, werden nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 angenommen.

Artikel 7b

Ethanolbeimengungen in Ottokraftstoffen

Die Maßnahmen im Zusammenhang mit den Details der Beimengung von Ethanol in Ottokraftstoffen und insbesondere dem Dampfdruck gemäß Anhang VI und möglichen Alternativen, mit denen nicht wesentliche Teile dieser Richtlinien geändert und zum Teil ergänzt werden sollen, werden nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 angenommen."

6. Der folgende Artikel 8a wird eingefügt:

"Artikel 8a

Metallische Zusätze

Die Kommission wird weiter an der Entwicklung eines geeigneten Testverfahrens für die Verwendung metallischer Zusätze in Kraftstoffen arbeiten."

7. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

"Artikel 9

Berichterstattung

Spätestens zum 31. Dezember 2012 und danach alle drei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht gegebenenfalls zusammen mit einem Vorschlag vor.

Der Bericht behandelt insbesondere:

- (a) die Verwendung von Biokraftstoffen im Rahmen dieser Richtlinie und die Anwendung und Entwicklung der Kraftfahrzeugtechnologie unter Berücksichtigung des Ziels, bis 2020 einen Mindestgehalt von 10 % Biokraftstoff in Kraftstoffen im Straßenverkehr zu erreichen, wie in der Überprüfung der Energiestrategie der Kommission* anvisiert, und des Ziels, den CO₂-Gehalt von Kraftstoffen im Straßenverkehr zu senken;
- (b) die Gemeinschaftspolitik zu CO₂ –Emissionen im Straßenverkehr;
- (c) die Dampfdruckgrenzwerte für Ethanolbeimengungen in Ottokraftstoffen;
- (d) die Grenzwerte der Schadstoffemissionen von in der Binnenschifffahrt genutzten Verbrennungsmotoren ausgehend von einer Prüfung der Schadstoff- und Treibhausgasauswirkungen;
- (e) die verstärkte Verwendung von Detergenzien in Kraftstoffen;
- (f) die Verwendung metallischer Zusätze in Kraftstoffen.

* KOM(2007) 1 vom 10.1.2007."

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

"Artikel 11
Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz hingewiesen, gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Berücksichtigung des Artikels 8."

9. Artikel 14 wird gestrichen.

10. Anhang I wird gestrichen.

11. Anhang II wird gestrichen.

12. Anhang III wird wie folgt geändert:

Die Fußnote 5 erhält folgenden Zusatz: "Bei Ottokraftstoff, der Ethanol enthält, darf der zulässige Dampfdruck im Sommerhalbjahr den Wert von 60kPa um den in der Tabelle in Anhang VI genannten Wert übersteigen."

13. Anhang IV erhält folgende Fassung:

- (a) in der Reihe für "Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe" wird der Wert in der Spalte "Höchstwert" ersetzt durch "8".

(b) Fußnote 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Bis 31. Dezember 2008 muss der Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10mg/kg in Verkehr gebracht und im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten auf einer angemessen ausgewogenen geografischen Grundlage verfügbar sein. Ab 1. Januar 2009 muss der gesamte in den Mitgliedstaaten in Verkehr gebrachte Dieselmotorkraftstoff einen Schwefelhöchstgehalt von 10mg/kg aufweisen."

14. Anhang V wird in der Fassung des Anhangs zur vorliegenden Richtlinie hinzugefügt.
15. Anhang VI wird in der Fassung des Anhangs zur vorliegenden Richtlinie hinzugefügt.

Artikel 2 **Änderungen zur Richtlinie 1999/32/EG**

Artikel 4b der Richtlinie 1999/32/EG wird wie folgt geändert:

- (a) In Absatz 1 wird Buchstabe a) gestrichen.
- (b) In Absatz 2 wird Buchstabe b) gestrichen.
- (c) Der folgende Absatz 2a wird eingefügt:

"2a. Binnenschiffe, die eine Bescheinigung über die Konformität mit dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in der geänderten Form bei sich führen, dürfen auf See Kraftstoff gebrauchen, dessen Spezifikation in dieser Richtlinie festgelegt ist.

Befinden sich diese Schiffe nicht auf See, müssen sie Kraftstoffe gemäß der Richtlinie 98/70/EG gebrauchen."

Artikel 3 **Aufhebung**

Die Richtlinie 93/12/EWG wird aufgehoben.

Artikel 4 **Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis zum [31. Dezember 2008] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten 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 innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 5
Inkrafttreten

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

Artikel 6
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*
Der Präsident *Der Präsident*

ANHANG
ANHANG V

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

Typ: Kraftstoff mit hohem Biokraftstoffgehalt

Parameter (1)	Einheit	Grenzwerte (2)	
		Mindestwerte	Höchstwert
Research-Oktanzahl		95	—
Motor-Oktanzahl		85	—
Dampfdruck, Sommerhalbjahr (3)	kPa	—	60,0 (4)
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	—	3,7
Sauerstoffhaltige Komponenten			
— Methanol			3
— Ethanol (gegebenenfalls sind Stabilisatoren erforderlich)	% v/v		10
— Isopropylalkohol	% v/v	—	12
— Tertiärer Butylalkohol	% v/v	—	15
— Isobutylalkohol	% v/v	—	15
— Ether, die 5 oder mehr Kohlenstoffatome je Molekül enthalten	% v/v	—	22
— Sonstige sauerstoffhaltige Komponenten (5)	% v/v	—	15
Schwefelgehalt	mg/kg	—	10
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) 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.

(4) In Mitgliedstaaten mit arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern darf der Dampfdruck 70,0 kPa nicht überschreiten. Bei Ottokraftstoff, der Ethanol enthält, darf der zulässige Dampfdruck im Sommerhalbjahr den in der Tabelle in Anhang VI genannten Wert um 60 kPa übersteigen.

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

ANHANG VI

FÜR OTTOKRAFTSTOFFGEMISCHE MIT ETHANOL ZULÄSSIGE DAMPFHÖCHSTDRUCKABWEICHUNG

Ethanolgehalt (Vol%)	zulässige Dampfhöchstdruckabweichung (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Die zulässige Dampfdruckabweichung für einen Ethanolgehalt zwischen den aufgeführten Werten wird durch geradlinige Extrapolation zwischen dem unmittelbar über und dem unmittelbar unter dem Ethanolgehalt liegenden Wert ermittelt.