II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

RICHTLINIE DES RATES

vom 20. März 1985

zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Bleigehalt von Benzin

(85/210/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

auf Vorschlag der Kommission (1),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Schutz und die Verbesserung der Volksgesundheit und der Umwelt bilden heute und auch künftig ein Hauptanliegen aller Industriestaaten. Die Auswirkungen der Verschmutzung durch die in den Auspuffgasen der Kraftfahrzeuge enthaltenen Stoffe auf die Volksgesundheit und die Umwelt müssen wegen der ständig zunehmenden Dichte des Kraftfahrzeugverkehrs als ernsthaft angesehen werden.

In der Richtlinie 78/611/EWG des Rates vom 29. Juni 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Bleigehalt des Benzins (4) wurde der zulässige Höchstgehalt an Bleiverbindungen im Benzin auf höchstens 0,40 und mindestens 0,15 g/l festgelegt.

Das dritte Aktionsprogramm für den Umweltschutz, dessen allgemeine Leitlinien vom Rat und den im Rat vereinigten Vertretern der Regierungen der Mitgliedstaaten mit der Entschließung vom 7. Februar 1983 (5) gebilligt wurden, sieht weitere Anstrengungen vor, um die Emission von Schadstoffen im Abgas beträchtlich zu verringern.

Bestehende oder künftige Unterschiede in den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Zusammensetzung von Benzin und insbesondere in den Bestimmungen über die Begrenzung des Blei- und Benzolgehalts von Kraftfahrzeugbenzin können sich unmittelbar auf das reibungslose Funktionieren des Gemeinsamen Marktes auswirken.

Die Raffiniertechnologie ermöglicht es, den Bleigehalt von verbleitem Benzin auf 0,15 g Pb/1 ohne nachteilige Wirkungen für die Benzinqualität zu verringern.

Die Verringerung und letztlich der Ausschluß von Blei in Benzin wird den Gesundheitsschutz der Bevölkerung vor allem in Gebieten mit hoher Verkehrsdichte, verbessern. Die frühe Einführung von unverbleitem Benzin ist außerdem wünschenswert, um die Anwendung von bestimmten umweltfreundlichen Technologien zur drastischen Reduzierung der von Kraftfahrzeugen emittierten Schadstoffe — insbesondere von Stickoxiden und unverbrannten Kohlenwasserstoffen — zu ermöglichen.

Während eines bestimmten Zeitraums muß auf den Märkten der Mitgliedstaaten neben unverbleitem Benzin weiter bleihaltiges Benzin angeboten werden, um den Erfordernissen eines Großteils des im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugparks unter Berücksichtigung der bestehenden wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen zu genügen.

(1) ABl. Nr. C 178 vom 6. 7. 1984, S. 5.
(2) ABl. Nr. C 12 vom 14. 1. 1985, S. 56.
(3) ABl. Nr. C 25 vom 28. 1. 1985, S. 46.
(4) ABl. Nr. L 197 vom 20. 7. 1978, S. 19.
(5) ABl. Nr. C 46 vom 17. 2. 1983, S. 1.

Wegen der Bedeutung vorbeugender Maßnahmen zur Verhütung schädlicher Wirkungen für die Volksgesundheit und die Umwelt sollte es den Mitgliedstaaten ermöglicht werden, auf ihrem Markt unverbleites Benzin vor dem für die gesamte Gemeinschaft zwingend vorgeschriebenen Zeitpunkt einzuführen.

Der Schutz der Volksgesundheit macht außerdem eine Begrenzung des Benzolgehalts von Benzin erforderlich.

Die Qualität von unverbleitem Superbenzin in bezug auf die Mindest-Research- und Mindest-Motor-Oktanzahl ist zu gewährleisten, um überall in der Gemeinschaft einen zufriedenstellenden Betrieb der für das Betanken mit solchem Benzin ausgelegten Kraftfahrzeuge sicherzustellen.

Es muß auch anderes unverbleites Benzin, sogenanntes „Normalbenzin", mit einer niedrigeren Oktanzahl vermarktet werden können.

Blei ist nur ein Zusatzstoff des Benzins ; die Verringerung oder die Beseitigung des Bleigehaltes darf nicht dazu führen, daß infolge von Änderungen in der Zusammensetzung des Benzins eine wesentlich größere Menge anderer Schadstoffe in den Abgasen von Kraftfahrzeugen enthalten ist.

Die Verringerung des Bleigehalts sowie die Einführung von unverbleitem Benzin zu irgendeinem Zeitpunkt darf in keiner Weise den freien Verkehr oder die Vermarktung von Benzin innerhalb der Gemeinschaft beeinträchtigen.

Eine regelmäßige Kontrolle des Blei- und Benzolgehalts des Benzins auf der Endverbraucherstufe ist erforderlich, damit der Verbraucher die geeignete Benzinsorten erhält.

Ein gewisser Teil des bestehenden Kraftfahrzeugparks könnte mit unverbleitem Benzin betrieben werden ; daher sollten die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, alle mit dem Vertrag zu vereinbarenden geeigneten Maßnahmen zu treffen, um die weitestmögliche Verwendung von unverbleitem Benzin zu fördern.

Auf Gemeinschaftsebene müssen weitere Untersuchungen über einige Aspekte der Maßnahmen durchgeführt werden, die dazu dienen, die Konzentration von Blei oder anderen verschmutzenden Ersatzstoffen in der Luft zu verringern. Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission gegebenenfalls alle sachdienlichen Angaben übermitteln.

Eine Weiterentwicklung der in dieser Richtlinie enthaltenen Referenzverfahren für die Messung des Blei- und Benzolgehalts des Benzins sowie für die Bestimmung der Oktanzahlen kann im Lichte des auf diesem Gebiet erzielten wissenschaftlichen und technischen Fortschritts wünschenswert sein. Zur leichteren Durchführung der hierzu erforderlichen Arbeiten ist ein Verfahren vorzusehen, mit dem eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission im Rahmen des Ausschusses für die Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt eingeführt wird.

Die französischen überseeischen Departements sind wegen ihrer geographischen Lage und der möglichen Auswirkungen der Anwendung dieser Richtlinie auf ihren Erdölmarkt vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie auszunehmen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN :

Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als

a) „Benzin" jedes flüchtige Mineralöl, das zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Fremdzündung bestimmt ist ;

b) „unverbleites Benzin" jedes Benzin, bei dem die Verunreinigung durch Bleiverbindungen — ausgedrückt in Blei — höchstens 0,013 g Pb/1 beträgt ;

c) „verbleites Benzin" jedes andere als unverbleites Benzin mit einem zulässigen Höchstgehalt an Bleiverbindungen — ausgedrückt in Blei — von nicht mehr als 0,40 g Pb/1 und nicht weniger als 0,15 g Pb/1.

Artikel 2

(1) Vom Inkrafttreten dieser Richtlinie an tragen die Mitgliedstaaten vorbehaltlich des Absatzes 2 weiterhin dafür Sorge, daß auf ihrem Hoheitsgebiet verbleites Benzin in ausgewogener Streuung zur Verfügung steht.

(2) Treten infolge einer plötzlichen Veränderung der Versorgung mit Erdöl oder Erdölerzeugnissen in einem Mitgliedstaat Schwierigkeiten bei der Anwendung des Höchstwerts für den Bleigehalt von Benzin auf, so kann dieser Mitgliedstaat, nachdem er die Kommission entsprechend unterrichtet hat, während eines Zeitraums von vier Monaten in seinem Hoheitsgebiet einen höheren Höchstwert zulassen. Dieser Zeitraum kann vom Rat auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit verlängert werden.

(3) Die Mitgliedstaaten senken, sobald sie es für angezeigt halten, den zulässigen Gehalt an Bleiverbindungen — ausgedrückt in Blei — des in ihrem Hoheitsgebiet auf den Markt gebrachten verbleiten Benzins auf 0,15 g Pb/1.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten treffen vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 die erforderlichen Maßnahmen, um die Verfügbarkeit von unverbleitem Benzin und eine ausgewogene Streuung der Abgabestellen in ihrem Hoheitsgebiet ab 1. Oktober 1989 sicherzustellen.

Unterabsatz 1 verbietet nicht, daß Maßnahmen getroffen werden, um bereits zu einem Zeitpunkt vor dem 1. Oktober 1989 unverbleites Benzin auf den Markt eines Mitgliedstaats zu bringen.

(2) Die Mitgliedstaaten können mit Zustimmung der Kommission für einen Zeitraum von vier Monaten von Absatz 1 Unterabsatz 1 abweichen, wenn es infolge einer plötzlichen Veränderung der Versorgung mit Erdöl oder Erdölerzeugnissen unmöglich wird, den Bedarf an unverbleitem Benzin der in Artikel 5 Absatz 1 genannten Qualitätsstufe zu decken. Es muß jedoch jede Anstrengung unternommen werden, damit ein minimales Verteilungsnetz für unverbleites Benzin erhalten bleibt. Der Zeitraum von vier Monaten kann vom Rat auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit verlängert werden.

(3) Die Mitgliedstaaten können bis zum 1. April 1990 als Abweichung zulassen, daß die Verunreinigung des unverbleiten Benzins durch Bleiverbindungen 0,013 g Pb/1 überschreitet, aber nich mehr als 0,020 g Pb/1 beträgt. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte an allen Zapfsäulen für unverbleites Benzin ein deutlicher Hinweis darauf angebracht sein, daß der Bleigehalt 0,020 bzw. 0,013 g Pb/1 nicht überschreitet ; gegebenenfalls sind weitere zweckdienliche Hinweise anzubringen.

Artikel 4

Ab 1. Oktober 1989 beträgt der Benzolgehalt von verbleitem und unverbleitem Benzin nicht mehr als 5,0 % vol.

Wird Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2 in Anspruch genommen, so ist diese Begrenzung des Benzolgehalts für unverbleites Benzin von dem auf einzelstaatlicher Ebene für die vorgezogene Einführung dieses Benzins gewählten Zeitpunkt an anwendbar.

Artikel 5

(1) Unbeschadet des Absatzes 2 muß das nach Artikel 3 verfügbar gemachte unverbleite Benzin eine Mindest-Motor-Oktanzahl (MOZ) von 85,0 und eine Mindest-Research-Oktanzahl (ROZ) von 95,0 (Superbenzin) bei der Abgabe an der Tankstelle aufweisen.

(2) Absatz 1 verbietet nicht, daß ein anderes unverbleites Benzin mit einer Oktanzahl, die unter den in Absatz 1 genannten Oktanzahlen liegt (Normalbenzin) auf den Markt eines Mitgliedstaats gebracht wird.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten treffen alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, daß weder die Verringerung des Bleigehalts von Benzin noch die Einführung von unverbleitem Benzin qualitativ und/oder quantitativ zu einer wesentlichen Erhöhung der in den Kraftfahrzeugabgasen enthaltenen Schadstoffe führt.

Artikel 7

(1) Vorbehaltlich des Absatzes 2 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen des Blei- oder Benzolgehalts den freien Verkehr und die freie Vermarktung von Benzin, das den Vorschriften dieser Richtlinie entspricht, nicht verhindern oder begrenzen.

(2) Wendet ein Mitgliedstaat Artikel 2 Absatz 3 an, so wird der zulässige Höchstgehalt an Blei des in seinem Hoheitsgebiet auf den Markt gebrachten Benzins auf 0,15 g Pb/1 festgesetzt.

Artikel 8

(1) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um die Einhaltung der Vorschriften über den Höchstgehalt an Blei und Benzol im Benzin sowie über die Qualität von Benzin in bezug auf die Oktanzahl auf der Endstufe des Vertriebs sicherzustellen.

(2) Stellt ein Mitgliedstaat fest, daß Benzin den Vorschriften der Artikel 1, 2, 4 und 5 nicht entspricht, so trifft er unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen, um die Einhaltung dieser Vorschriften sicherzustellen.

Artikel 9

(1) Der Bleigehalt von Benzin wird nach den im Anhang in Abschnitt I vorgesehenen Verfahren ermittelt.

(2) Der Benzolgehalt von verbleitem oder unverbleitem Benzin wird nach dem im Anhang in Abschnitt II vorgesehenen Verfahren ermittelt.

(3) Die Oktanzahlen (MOZ und ROZ) von unverbleitem Benzin werden nach dem im Anhang in Abschnitt III vorgesehenen Verfahren ermittelt.

Artikel 10

Die in den Artikeln 11 und 12 festgelegten Verfahren zur Anpassung dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt beziehen sich auf die Weiterentwicklung der im Anhang genannten Referenzverfahren für die Analysen, wobei unter anderem auch anderen gleichwertigen Verfahren Rechnung zu tragen ist.

Diese Anpassung darf keine direkte oder indirekte Änderung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Grenzwerte zur Folge haben.

Artikel 11

(1) Für die Zwecke des Artikels 10 wird ein Ausschuß für die Anpassung dieser Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt — im folgenden „Ausschuß" genannt — eingesetzt, der aus Vertretern der Mitgliedstaaten besteht und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 12

(1) Wird auf das in diesem Artikel festgelegte Verfahren Bezug genommen, so befaßt der Vorsitzende den Ausschuß von sich aus oder auf Antrag des Vertreters eines Mitgliedstaats.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß nimmt zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist Stellung, die der Vorsitzende nach der Dringlichkeit der betreffenden Frage bestimmen kann. Die Stellungnahme kommt mit einer Mehrheit von fünfundvierzig Stimmen zustande, wobei die Stimmen der Mitgliedstaaten nach Artikel 148 Absatz 2 des Vertrages gewogen werden. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) Die Kommission trifft die in Aussicht genommenen Maßnahmen, wenn sie der Stellungnahme des Ausschusses entsprechen.

Entsprechen die in Aussicht genommenen Maßnahmen nicht der Stellungnahme des Ausschusses oder ist keine Stellungnahme ergangen, so schlägt die Kommission dem Rat unverzüglich die zu treffenden Maßnahmen vor. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat nach Ablauf einer Frist von drei Monaten, nachdem ihm der Vorschlag übermittelt worden ist, keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission getroffen.

Artikel 13

Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um soweit als möglich sicherzustellen, daß verbleites Benzin nicht für Kraftfahrzeuge verwendet wird, die für den Betrieb mit unverbleitem Benzin ausgelegt sind.

Artikel 14

Die Mitgliedstaaten werden ersucht, im Hinblick auf die Anwendung von Artikel 3 eine möglichst weitgehende Verwendung von unverbleitem Benzin durch alle Fahrzeuge, die mit diesem Kraftstoff betankt werden können, zu fördern. Sie werden ersucht, zu diesem Zweck alle mit dem Vertrag in Einklang stehenden Maßnahmen zu treffen, die sie für geeignet halten.

Artikel 15

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission möglichst bald Angaben über folgendes :

— den Zeitpunkt der Einführung von unverbleitem Benzin auf dem Markt gemäß Artikel 3 ;

— die geplanten Maßnahmen aufgrund von Artikel 14.

(2) Auf Ersuchen der Kommission übermitteln die Mitgliedstaaten folgendes :

a) die ihnen vorliegenden Angaben über die auf den Binnenmarkt der Gemeinschaft gebrachten jährlichen Mengen von verbleitem und unverbleitem Benzin,

b) die Gesamtergebnisse der gemäß Artikel 8 Absatz 1 getroffenen Maßnahmen,

c) die verfügbaren Informationen über die Auswirkungen der Anwendung dieser Richtlinie, insbesondere des Artikels 6,

— auf die Entwicklung der Konzentrationen von Blei und von verschmutzenden Ersatzstoffen in der Luft ;

— auf die Energiepolitik, vor allem auf dem Raffinerie- und Verteilungssektor.

Artikel 16

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie spätestens am 1. Januar 1986 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

Artikel 17

Die Richtlinie 78/611/EWG wird am 31. Dezember 1985 unwirksam.

Artikel 18

Diese Richtlinie gilt nicht für die französischen überseeischen Departements.

Artikel 19

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 20. März 1985.

Im Namen des Rates

Der Präsident

A. BIONDI

ANHANG

REFERENZVERFAHREN

Für diese Verfahren sind die von der ISO bzw. von der ASTM veröffentlichten sprachlichen Fassungen oder die von der Kommission beglaubigten anderen Fassungen verbindlich.

I. Referenzverfahren für die Messung des Bleigehalts von Benzin

A. *Verbleites Benzin*

Bei der Messung des Bleigehalts von Benzin gilt als Referenzverfahren das in der ISO-Norm 3830 (Ausgabe 1981) festgelegte Verfahren.

B. *Unverbleites Benzin*

Bei der Messung des Bleigehalts von Benzin gilt als Referenzverfahren das in ASTM D. 3237 (Ausgabe vom 31. August 1979) festgelegte Verfahren, bei dem die Atomabsorptionsspektrometrie benutzt wird.

II. Referenzverfahren für die Messung des Benzolgehalts von Benzin

Bei der Messung des Benzolgehalts von Benzin gilt als Referenzverfahren das in ASTM D. 2267 (Ausgabe 1978) festgelegte Verfahren, das sich auf die gaschromotographische Bestimmung mit polarer Säule und interner Norm stützt.

III. Referenzverfahren für die Bestimmung der Oktanzahlen

Die Oktanzahlen (Motor-Oktanzahl und Research-Oktanzahl), werden nach den Verfahren der ISO-Norm 5164 bzw. 5163 (Ausgaben 1977) bestimmt.

IV. Auswertung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Einzelmessungen werden nach dem Verfahren der ISO-Norm 4259 (veröffentlicht 1979) ausgewertet.