

19.12.08

EU - U - Vb - Wi

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Phase II der
Benzindampf-Rückgewinnung beim Betanken von Personenkraftwagen an Tankstellen
KOM(2008) 812 endg.; Ratsdok. 17170/08

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie am 19. Dezember 2008 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union vom 12. März 1993 (BGBI. I S. 313), zuletzt geändert durch das Föderalismusreform-Begleitgesetz vom 5. September 2006 (BGBI. I S. 2098).

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die Vorlage am 4. Dezember 2008 dem Bundesrat zugeleitet.

Die Vorlage ist von der Kommission am 5. Dezember 2008 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 584/92 = AE-Nr. 922333

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1. Allgemeiner Kontext

Dieser Legislativvorschlag betrifft die Rückgewinnung von Benzindämpfen (*petrol vapour recovery*, PVR), die beim Betanken von Personenkraftwagen an Tankstellen freigesetzt werden (so genannte „Benzindampf-Rückgewinnung - Phase II oder PVR-Phase II“). Die Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (Benzol und Ozon) im Benzin tragen zu örtlichen und regionalen Problemen mit der Luftqualität bei, für die auf Gemeinschaftsebene Normen und Ziele festgesetzt wurden. Bodenozon ist nicht nur ein Landesgrenzen überschreitender Schadstoff, sondern auch das dritt wichtigste Treibhausgas. Benzol ist für den Menschen krebserregend.

Der Vorschlag beruht auf den Verpflichtungen des Kollegiums im Rahmen

- der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung¹;
- des Vorschlags der Kommission zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselskraftstoffen², mit dem der Übergang zu Biokraftstoffen und Bioethanol insbesondere durch die Entschärfung der Dampfdruckauflagen für Benzin erleichtert werden soll. Die Kommission hat erkannt, dass dies zu einer Zunahme der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen führen könnte, und hat mitgeteilt, dass zum Ausgleich dieser Zunahme Phase-II der Benzindampf-Rückgewinnung vorgeschlagen würde;
- der einer neuen Richtlinie über Luftqualität³ beiliegenden Erklärung, in der die Kommission anerkennt, dass es zur Erreichung der Luftqualitätsziele wichtig ist, das Problem der Luftverschmutzung an der Quelle zu bekämpfen, und diesbezüglich verschiedene neue Gemeinschaftsmaßnahmen, darunter auch die Benzindampf-Rückgewinnung – Phase II, vorschlägt.

1.2. Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Die Richtlinie 94/63/EG betrifft die Rückgewinnung von Benzindämpfen, die ansonsten bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung von den Auslieferungslagern bis zu den Tankstellen emittiert werden (so genannte „Benzindampf-Rückgewinnung - Phase I“). Benzindämpfe, die entweichen, wenn eine Tankstelle eine neue Benzinlieferung erhält, werden in den Tankwagen oder die beweglichen Tankbehältnisse zurückgeleitet und zum Auslieferungslager zurückbefördert, um dort neu verteilt zu werden.

¹ Abschnitt 4.2.1.2 auf Seite 9 des Dokuments KOM(2005) 446 vom 21 September 2005.

² Abschnitt 3 Absatz 4 auf den Seiten 7 & 8 des Dokuments KOM(2007) 18 vom 31. Januar 2007.

³ Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa, ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1-43.

1.3. Vereinbarkeit mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union

Der Vorschlag steht in Einklang mit der Luftqualitätspolitik der Gemeinschaft und dem Streben nach einem Luftqualitätsniveau, das die menschliche Gesundheit und die Umwelt, wie im Sechsten Umweltaktionsprogramm der Gemeinschaft vorgesehen, nicht nachhaltig gefährdet. Der Vorschlag ist auch mit den drei Säulen der Lissabon-Strategie vereinbar, denn er fördert die Nachfrage nach Benzindampf-Rückgewinnungstechnologien der Phase II und ihre Entwicklung.

2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN

2.1. Anhörung von interessierten Kreisen

2.1.1. *Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten*

Die wichtigsten Interessengruppen, darunter Verbände der Ölindustrie, Hersteller von Ausrüstungen für PVR-Phase II, NRO aus den Bereichen Umwelt und Verkehr, Betreiber freier Tankstellen und Automobilclubs, wurden direkt kontaktiert und gezielt befragt. Die allgemeine Öffentlichkeit wurde über das Internet konsultiert.

2.1.2. *Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung*

Die eingegangenen Antworten betrafen Fragen im Zusammenhang mit den gesundheitlichen Auswirkungen von Benzindämpfen, die Wirksamkeit von Ausrüstungen für PVR-Phase II, die Vorteile automatischer Überwachungssysteme und die Kostenwirksamkeit der verschiedenen Optionen für die Installation von Ausrüstungen für PVR-Phase II. Sie wurden beim Entwurf der wesentlichen Bestimmungen des beiliegenden Vorschlags unmittelbar berücksichtigt, insbesondere was die Bestimmungen über Tankstellen mit darüber liegendem Wohnraum, die Festsetzung eines niedrigeren Grenzwerts für betroffene Tankstellen und die automatische Überwachung der Betriebsleistung der Ausrüstungen anbelangt.

Eine Zusammenfassung der Fragen und Antworten kann von folgender Website heruntergeladen werden: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>.

2.2. Einholung und Nutzung von Expertenwissen

2.2.1. *Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche*

Es wurde auf die fachliche Kompetenz der Ölindustrie sowie von Herstellern von Ausrüstungen für PVR-Phase II und Beratungsunternehmen zurückgegriffen, um die Kosten und Nutzen der Optionen abzuschätzen, die für die Maßnahmen der Benzindampf-Rückgewinnung in Phase II in Frage kommen.

2.2.2. *Methodik*

Zur Berechnung der Gesamtkosten, die im Zuge der Anwendung von PVR-Phase II-Maßnahmen anfallen werden, und zur Quantifizierung der Benzindampfminderung wurden statistische Angaben über die Zahl und Größe der Tankstellen sowie Kostenschätzungen für Phase II-Ausrüstungen herangezogen. Die Kosten des durch emittierte Benzindämpfe verursachten Schadens wurden anhand einer auf den

Auswirkungen der Ozonbelastung beruhenden einfachen Funktion der durchschnittlichen Schadenssumme als Geldwert angegeben. Benzolbedingte Auswirkungen wurden nicht quantifiziert.

2.2.3. *Konsultierte Organisationen*

Verbände der europäischen Ölindustrie, europäische Hersteller von Ausrüstungen für Phase II-PVR, NRO in den Bereichen Umwelt und Verkehr, Betreiber freier Tankstellen und Automobilclubs.

2.2.4. *Zusammenfassung der Stellungnahmen und ihre Berücksichtigung*

Zwei Unternehmen wurden beauftragt, die Kommission zu den Kosten und der Kostenwirksamkeit der Optionen für die Benzindampf-Rückgewinnung – Phase II zu beraten. Die entsprechenden Informationen sind in zwei separaten Berichten aus den Jahren 2005 und 2008 zusammengefasst. Letzterer wurde u. a. auf Basis aktueller Informationen über die Durchführung von PVR-Phase II in den Mitgliedstaaten erstellt.

2.2.5. *Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen*

Beide Berichte können über die Website der Kommission abgerufen werden:
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>.

2.3. **Folgenabschätzung**

In der Folgenabschätzung werden die Kosten und Nutzen der folgenden Optionen geprüft:

- (1) Status Quo;
- (2) Installation einer fahrzeugseitigen Vorrichtung zur Rückführung der beim Betanken frei werdenden Kraftstoffdämpfe (*Onboard Refuelling Vapour Recovery, ORVR*) in Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen;
- (3) Installation von Ausrüstungen für PVR-Phase II
 - (a) an allen neuen und von Grund auf renovierten Tankstellen mit einem Jahress durchsatz von über 500 m³ Benzin;
 - (b) an allen neuen und von Grund auf renovierten Tankstellen mit einem Jahress durchsatz von über 500 m³ Benzin und an allen bestehenden Großtankstellen (d. h. Tankstellen mit einem Jahress durchsatz von über 3000 m³);
 - (c) an den Tankstellen gemäß Option b) sowie an Tankstellen mit angrenzendem oder darüberliegendem Wohnraum;
 - (d) an den Tankstellen gemäß Option c) mit automatischer Überwachung aller Phase II-Ausrüstungen, die die Benzinausgabe beschränken würde, wenn die Ausrüstung nicht ordnungsgemäß funktioniert.

Die Optionen wurden in der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag ausführlich geprüft. Die Folgenabschätzung kann über die folgende Website abgerufen werden: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

3.1. Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

Der Vorschlag würde dazu verpflichten, i) an neuen und renovierten Tankstellen mit einem jährlichen Benzindurchsatz von über 500 m³ Ausrüstungen für Phase II der Benzindampfrückgewinnung zu installieren, ii) bestehende Tankstellen mit einem Durchsatz von über 3000 m³ bis 2020 nachzurüsten und iii) alle neuen oder von Grund auf renovierten Tankstellen mit darüber liegendem Wohnraum ungeachtet ihrer Größe mit PVR-Systemen der Phase II auszurüsten, jedoch iv) nicht zur Auflage machen, Ausrüstungen für PVR-Phase II mit einem automatischen Überwachungssystem zu versehen, allerdings gestatten, Inspektionen in größeren Abständen vorzunehmen, wenn derartige Systeme installiert sind.

Es liegt auf der Hand, dass die Auflage für Großtankstellen, bis 2020 PVR-Systeme der Phase II zu installieren, zusätzliche Kosten verursachen, aber auch eine wesentliche höhere Emissionsminderung bewirken wird, wenn auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis etwas weniger vorteilhaft ist. Die Kosten beider Optionen sind jedoch relativ gering (20-30 Mio. EUR/Jahr im Jahr 2020).

Obgleich die Kosten der Installation von PVR-Phase II an allen Tankstellen mit darüberliegendem Wohnraum nicht direkt berechnet werden können, zeigt die indikative Berechnung doch, dass die Kosten der planmäßigen Nachrüstung einer kleinen Tankstelle mit den durchschnittlichen Kosten der anderen geprüften Optionen vergleichbar wären. Die Kosten einer unplanmäßigen Nachrüstung sind jedoch wesentlich höher und rechtfertigen nicht die Festsetzung einer Frist. Es wird jedoch damit gerechnet, dass in den zehn Jahren nach der Verabschiedung einer neuen Richtlinie über PVR-Phase II über zwei Drittel dieser Tankstellen planmäßig nachgerüstet würden. Der Vorschlag würde auch umfassend der Tatsache Rechnung tragen, dass Tankstellen mit darüber liegendem Wohnraum ungeachtet ihrer Größe PVR-Phase II bereits jetzt installieren müssen.

Die automatische Überwachung würde in der Praxis sicherlich die erwarteten Vorteile bringen, die Kosten dieser Systeme bleiben jedoch unsicher, und es stellt sich die Frage, ob es keine einfacheren und preisgünstigeren Systeme mit gleicher Leistung gibt. Diese Schlussfolgerung wurde durch die Ergebnisse des ENTEC-Berichts untermauert, wonach mit einer Verschlechterung der Kostenwirksamkeit um 50 % zu rechnen ist, wenn die automatische Überwachung verbindlich vorgeschrieben wird⁴. Allerdings wären weniger regelmäßige Inspektionen erforderlich, und Tankstellen, die automatische Überwachungssysteme installieren, würden Kosten einsparen.

⁴

Tabelle 6.24 auf S. 55 des im Auftrag der Kommission erstellten ENTEC-Berichts (Mai 2005).

3.2. Rechtsgrundlage

Artikel 175 EG-Vertrag ist angesichts des eindeutig umweltpolitischen Charakters des Vorschlags die geeignete Rechtsgrundlage.

3.3. Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip findet insofern Anwendung, als der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt. Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen von den Mitgliedstaaten allein nicht hinreichend verwirklicht werden:

- Bodenozon ist ein grenzüberschreitender Luftschadstoff, der sich aus Vorläuferemissionen flüchtiger organischer Verbindungen (z. B. Benzindampf) und Stickoxiden in der Atmosphäre bildet. Die Benzindampfemissionen eines Landes können in Nachbarländern zu Luftqualitätsproblemen führen. Ein kohärentes Vorgehen aller Mitgliedstaaten ist daher erforderlich, um der Belastung durch Bodenozon Herr zu werden.
- Die Richtlinie über die Qualität des in der EU verkauften Otto- und Dieselkraftstoffs stützt sich auf Artikel 95 des Vertrags und wird EU-weit einheitlich angewandt. Die Kommission hat vorgeschlagen, die Dampfdruckauflagen für Ottokraftstoff zu lockern, um die Verwendung von Bioethanol zu fördern. Dies könnte jedoch selbst in Ländern, in denen die PVR-Phase II-Maßnahmen bereits umgesetzt sind, zu einer Zunahme der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen führen. Gemeinschaftliches Vorgehen ist daher erforderlich, um diese potenzielle Zunahme zu verhindern.

3.4. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag geht nicht über das zur Erreichung des Ziels der Verringerung von Benzindampfemissionen beim Betanken erforderliche Maß hinaus. Es werden lediglich technische Mindestparameter festgelegt; die Mitgliedstaaten entscheiden über die anzuwendenden Technologien und Mittel.

3.5. Wahl des Instruments

Eine Richtlinie ist das geeignetste Rechtsinstrument. Es gibt mehrere technologische Möglichkeiten, um PVR-Phase II in die Praxis umzusetzen. Außerdem ist PVR-Phase II in zahlreichen Mitgliedstaaten bereits gesetzlich geregelt. Es besteht kein Bedarf, den Ansatz dieser Mitgliedstaaten zu ändern; eine Überprüfung der numerischen Werte eines oder mehrerer technischer Parameter kann sich jedoch als erforderlich erweisen. Eine Richtlinie würde den Mitgliedstaaten bei der Entscheidung über die beste Methode zur Umsetzung des Vorschlags größtmöglichen Ermessensspielraum einräumen und ihnen gleichzeitig die Möglichkeit geben, strengere Kontrollen vorzusehen für den Fall, dass diese sich zur Bewältigung von Luftqualitätsproblemen als erforderlich erweisen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Phase II der Benzindampf-Rückgewinnung beim Betanken von Personenkraftwagen an Tankstellen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175,

auf Vorschlag der Kommission⁵,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁶,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁷,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁸,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß dem Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2002 über das Sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft⁹ muss die Luftverschmutzung auf ein Niveau verringert werden, das die nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen und die Umwelt auf ein Minimum begrenzt.
- (2) In der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa¹⁰ sind Luftqualitätsziele für Bodenozon und Benzol festgelegt, und die Richtlinie 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001¹¹ enthält nationale Emissionshöchstmengen für flüchtige organische Verbindungen, die zur Bildung von Bodenozon beitragen. Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen, einschließlich Benzindämpfen, in einem Mitgliedstaat tragen zu Luftqualitätsproblemen in anderen Mitgliedstaaten bei.

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁹ ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

¹⁰ ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1.

¹¹ ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22.

- (3) Gemäß der Richtlinie 94/63/EG vom 20. Dezember 1994 zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC-Emissionen) bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung von den Auslieferungslagern bis zu den Tankstellen¹² (Phase I der Benzindampf-Rückgewinnung) sollen Benzindämpfe, die bei der Lagerung von Ottokraftstoff und seiner Verteilung zwischen Auslieferungslagern und Tankstellen freigesetzt werden, rückgewonnen werden.
- (4) Benzindämpfe werden auch beim Betanken von Personenkraftwagen an Tankstellen freigesetzt und sollten im Einklang mit der Richtlinie 94/63/EG rückgewonnen werden.
- (5) Bestehende Tankstellen müssen vorhandene Infrastrukturen möglicherweise nachrüsten, und im Interesse der Kosteneinsparung empfiehlt es sich, Ausrüstungen zur Rückgewinnung von Benzindämpfen im Rahmen größerer Renovierungsarbeiten zu installieren; bestehende Großtankstellen dagegen sind jedoch eher in der Lage, die nötigen Nachrüstungen vorzunehmen, und sollten Ausrüstungen zur Benzindampf-Rückgewinnung schon deshalb früher installieren, weil sie in höherem Maße zu den Emissionen beitragen. Im Falle neuer Tankstellen können Ausrüstungen zur Benzindampf-Rückgewinnung in Planung und Bau einbezogen werden; diese Tankstellen sind daher in der Lage, die Ausrüstungen sofort zu installieren.
- (6) Es ist angezeigt, ein einheitliches Mindestniveau für die Benzindampf-Rückgewinnung festzusetzen, um einen hohen Umweltvorteil zu erwirtschaften und den Handel mit Ausrüstungen für die Benzindampf-Rückgewinnung zu erleichtern.
- (7) Ausrüstungen, die für Phase II der Benzindampf-Rückgewinnung installiert werden, sollten regelmäßig kontrolliert werden, um sicherzustellen, dass die Ausrüstung wirksam zur Emissionsminderung beiträgt.
- (8) Die Mitgliedstaaten sollten für den Fall des Verstoßes gegen die Vorschriften dieser Richtlinie Sanktionen vorsehen und sicherstellen, dass diese angewandt werden. Die Sanktionen sollten wirksam und abschreckend sein und zu dem Verstoß in einem angemessenen Verhältnis stehen.
- (9) Aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters der Luftverschmutzung können die Ziele der Maßnahmen, die zur Verringerung der Freisetzung von Benzindämpfen in die Atmosphäre getroffen werden müssen, von den Mitgliedstaaten allein nicht hinreichend verwirklicht werden, sondern lassen sich besser auf Gemeinschaftsebene erreichen. Entsprechend kann die Gemeinschaft Maßnahmen erlassen, die mit dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 des Vertrags vereinbar sind. Im Einklang mit dem in dem genannten Artikel verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Verwirklichung der genannten Ziele erforderliche Maß hinaus -

¹²

ABl. L 365 vom 31.12.1994, S. 24.

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Richtlinie sind Maßnahmen zur Verringerung der Menge an Benzindämpfen festgelegt, die beim Betanken von Kraftfahrzeugen an Tankstellen in die Atmosphäre freigesetzt werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Benzin“: Ottokraftstoff im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹³;
2. „Benzindampf“: gasförmige Verbindungen, die aus Ottokraftstoff verdunsten;
3. „Tankstelle“: eine Tankstelle im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Richtlinie 94/63/EG;
4. „bestehende Tankstelle“: eine Tankstelle, die vor dem Datum gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2 gebaut oder für die vor diesem Datum eine individuelle Planfeststellung, Baugenehmigung oder Betriebsgenehmigung erteilt wird;
5. „neue Tankstelle“: eine Tankstelle, die nach dem Datum gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2 gebaut oder für die nach diesem Datum eine individuelle Planfeststellung, Baugenehmigung oder Betriebsgenehmigung erteilt wird;
6. „Benzindampf-Rückgewinnung - Phase II“: eine Ausrüstung zur Rückgewinnung des beim Betanken eines Kraftfahrzeugs an einer Tankstelle aus dem Benzintank entweichenden Benzindampfes, die den Dampf in einen unterirdischen Lagertank auf dem Tankstellengelände oder zwecks Weiterverkauf in die Zapfanlage zurückleitet;
7. „Kohlenwasserstoffabscheidungseffizienz“: die Fraktion des über die Ausrüstung zur Benzindampf-Rückgewinnung - Phase II aufgefangenen Benzindampfes, ausgedrückt als Prozentsatz der Menge Benzindampf, der in die Atmosphäre entweichen würde, wenn es die Ausrüstung nicht gäbe;
8. „Dampf-/Benzinverhältnis“: das Verhältnis zwischen dem Volumen des die Ausrüstung zur Benzindampf-Rückgewinnung - Phase II passierenden Benzindampfes bei atmosphärischem Druck und dem Volumen des gezapften Benzins;

¹³

ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58.

9. „Durchsatz“: die jährliche Gesamtmenge Benzin, die von beweglichen Behältnissen in den Lagertank einer Tankstelle umgefüllt wurde.

Artikel 3

Tankstellen

- (1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass jede neue Tankstelle mit einem System zur Benzindampf-Rückgewinnung - Phase II ausgerüstet wird, wenn ihr tatsächlicher oder geplanter Jahresdurchsatz mehr als 500 m^3 beträgt. Alle neuen Tankstellen, die in ein Gebäude integriert sind, das ständige Wohn- oder Arbeitsräume beherbergt, sind jedoch in jedem Fall, d. h. ungeachtet ihres tatsächlichen oder geplanten Durchsatzes, mit einem System zur Benzindampf-Rückgewinnung - Phase II auszurüsten.
- (2) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass jede bestehende Tankstelle mit einem Jahresdurchsatz von über 500 m^3 , die von Grund auf renoviert wird, im Rahmen dieser Renovierung mit einem System zur Benzindampf-Rückgewinnung - Phase II nachgerüstet wird.
- (3) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass bestehende Tankstellen mit einem Jahresdurchsatz von über 3000 m^3 bis spätestens 31. Dezember 2020 mit einem System zur Benzindampf-Rückgewinnung - Phase II nachgerüstet werden.

Artikel 4

Zulässiges Mindestniveau der Benzindampf-Rückgewinnung

- (1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Kohlenwasserstoffabscheidungseffizienz eines Systems zur Benzindampf-Rückgewinnung - Phase II bei mindestens 85 % liegt.
- (2) Bei Systemen zur Benzindampf-Rückgewinnung - Phase II, bei denen der rückgewonnene Benzindampf in einen unterirdischen Lagertank auf dem Tankstellengelände geleitet wird, muss das Dampf-/Benzinverhältnis größer oder gleich 0,95 und weniger oder gleich 1,05 sein.

Artikel 5

Regelmäßige Inspektionen und Konformität

- (1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Kohlenwasserstoffabscheidungseffizienz mindestens einmal jährlich getestet wird.
- (2) Soweit ein automatisches Überwachungssystem installiert wurde, tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass die Kohlenwasserstoffabscheidungseffizienz mindestens einmal alle drei Jahre getestet wird. Das automatische Überwachungssystem muss automatisch Funktionsstörungen der Ausrüstung für die Benzindampf-Rückgewinnung und des automatischen Überwachungssystems selbst

feststellen, dem Tankstellenbetreiber Störungen anzeigen und den Benzinfluss aus der defekten Zapfanlage automatisch stoppen, wenn die Störung nicht binnen sieben Tagen behoben wird.

Artikel 6

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen für den Fall des Verstoßes gegen die nach Maßgabe dieser Richtlinie erlassenen nationalen Vorschriften Sanktionen fest und treffen alle erforderlichen Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass die Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen müssen wirksam und abschreckend sein und zu dem Verstoß in einem angemessenen Verhältnis stehen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zu dem in Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Datum sowie etwaige spätere Änderungen dieser Vorschriften unverzüglich mit.

Artikel 7

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen ist spätestens [30. Juni 2012] die erforderlichen Rechts und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission den Wortlaut dieser Vorschriften und die diesbezügliche Entsprechungstabelle unverzüglich mit.

Die Mitgliedstaaten wenden diese Vorschriften ab dem [1. Juli 2012] an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf dieser Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten legen die Einzelheiten dieser Bezugnahme fest.

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

Artikel 8

Inkrafttreten

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

Artikel 9

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
[...]*

*Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]*