

27.10.10

U - AV - Vk - Wi

Verordnung der Bundesregierung

Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen - 10. BImSchV)

A. Problem und Ziel

Diese Verordnung dient der Umsetzung der 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 (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/30/EG (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 88) geändert worden ist, sowie der Umsetzung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehaltes bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG (ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/30/EG (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 88) geändert worden ist. Ziel ist es, zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen Anforderungen an die Herstellung, das Inverkehrbringen, das Einführen und die Beschaffenheit von Kraft- und Brennstoffen zu stellen. Mit der vorgelegten Verordnung werden insbesondere die Beimischungsgrenzen für Ethanol im Ottokraftstoff von bisher 5 Volumenprozent auf 10 Volumenprozent Ethanol erhöht. Zugleich dient die Verordnung dazu, die stofflichen Anforderungen an Kraftstoffe und Brennstoffe, die bislang in unterschiedlichen Verordnungen geregelt werden, in einer Verordnung zusammenzufassen.

B. Lösung

Die unter A. genannten Ziele werden durch eine Neufassung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV) erreicht. Die Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (3. BImSchV) und die Verordnung über Chlor- und Bromverbindungen als Kraftstoffzusatz (19. BImSchV) werden aufgehoben; die entsprechenden Regelungen werden in der 10. BImSchV zusammengefasst.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Bund, Ländern und Gemeinden entstehen durch die Verordnung zur Einführung von Ottokraftstoff mit bis zu 10 Volumenprozent Ethanol (E10-Kraftstoff) sowie durch die Rechtsbereinigung im Bereich der Qualität von Kraft- und Brennstoffen keine zusätzlichen Kosten.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Den Haushalten von Bund und Kommunen entstehen keine Kosten. Auf die Haushalte der Länder hat diese Verordnung gegenüber der bisherigen Regelung geringe Auswirkungen, sofern nicht zusätzliche (neue) Kraftstoffsorten überwacht werden müssen. Ob dies der Fall ist, hängt davon ab, welche der zugelassenen Kraftstoffe ein Tankstellenbetreiber anbietet. Durch die Zusammenlegung der 3., 10. und 19. BImSchV können Synergieeffekte bei den Probenahmen zu Kosteneinsparungen für die Haushalte der Länder führen.

E. Sonstige Kosten

Die EU-rechtlich verbindliche Reduzierung des Schwefelgehaltes beim Diesellochstoff für mobile Maschinen und Geräte (einschließlich Binnenschiffe) von 1 000 Milligramm pro Kilogramm Kraftstoff auf 10 Milligramm pro Kilogramm Kraftstoff ab dem Jahr 2011 wird sich voraussichtlich kostensteigernd auswirken.

Eine Preiserhöhung des Ottokraftstoffs mit 10 Volumenprozent Ethanol im Vergleich zum jetzigen Preis für Ottokraftstoff ist nicht auszuschließen, da Ethanol, insbesondere das voraussichtlich verwendete Bioethanol, im Vergleich zum mineralölstämmigen Kraftstoff teurer in der Herstellung ist. Zudem muss gegebenenfalls der Grundkraftstoff aufgrund der gleichbleibenden technischen Anforderungen an E10-Kraftstoff gegenüber dem bisherigen Grundkraftstoff für E5 verändert werden.

Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind in geringem Umfang nicht auszuschließen.

F. Bürokratiekosten

Durch die vorliegende Verordnung wird gegenüber der 10. BImSchV vom 27. Januar 2009 eine Informationspflicht für die Wirtschaft geändert. Hierbei handelt es sich um Auszeichnungspflichten an Tankstellen nach § 13 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 sowie um eine zusätzliche Auszeichnungspflicht an Tankstellen, an denen metallhaltiger Kraftstoff angeboten wird, nach § 13 Absatz 2.

Für die inländischen Tankstellenbetreiber fällt mit der Umsetzung der vorliegenden Verordnung eine Einmalbelastung in Höhe von schätzungsweise 129 500 EUR für die Beschaffung und das Anbringen von Plaketten sowie für die Erfüllung der sonstigen Auszeichnungspflichten an.

In den darauf folgenden Jahren (ab 2011) entstehen nur noch Kosten für Ersatzbeschaffungen; diese werden jährlich auf 5 Prozent der Tankstellen und des Zapfsäulenbestands geschätzt. Die Bürokratiekosten für die deutsche Wirtschaft werden für die Ersatzbeschaffungen daher auf jährlich 6 475 EUR geschätzt.

Bürokratiekosten für die ausländische Wirtschaft entstehen nicht.

Bundesrat

Drucksache 675/10

27.10.10

U - AV - Vk - Wi

Verordnung
der Bundesregierung

**Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissions-
schutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die
Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen -
10. BImSchV)**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 27. Oktober 2010

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Jens Böhrnsen
Präsident des Senats der
Freien Hansestadt Bremen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-
gesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung
der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen – 10. BImSchV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft-
und Brennstoffen – 10. BImSchV)* †**

Vom ...

Es verordnen

- die Bundesregierung auf Grund des § 34 Absatz 1 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), von dem Absatz 3 durch Artikel 1 Nummer 2 des Gesetzes vom ... [einsetzen: Datum und Fundstelle des Neunten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes] eingefügt worden ist, nach Anhörung der beteiligten Kreise, sowie auf Grund des § 34 Absatz 2 und des § 37 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und auf Grund des § 2a Absatz 3 des Benzinbleigesetzes, der durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 25. November 1975 (BGBl. I S. 2919) eingefügt worden ist,

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales auf Grund des § 3 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 5 Satz 1 und 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes, von dem die Absätze 1 und 5 zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a und b der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden sind und Absatz 2 durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert worden ist,

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nach Anhörung der beteiligten Kreise auf

* Diese Verordnung dient der Umsetzung der:

- Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (Abl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/30/EG (Abl. L 140 vom 5.6.2009, S. 88) geändert worden ist,

- 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 (Abl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/30/EG (Abl. L 140 vom 5.6.2009, S. 88) geändert worden ist.

† Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (Abl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG vom 20. November 2006 (Abl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sind beachtet worden.

Grund des § 38 Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der durch Artikel 60 Nummer 1 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist:

§ 1 Begriffsbestimmungen

(1) Für diese Verordnung gelten die in den Absätzen 2 bis 15 geregelten Begriffsbestimmungen.

(2) „Ottokraftstoff“ ist jedes flüchtige Mineralölerzeugnis, das zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Fremdzündung bestimmt ist und unter die Unterpositionen 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 oder 2710 11 59 der Kombinierten Nomenklatur fällt.

(3) „Dieselkraftstoffe“ sind Gasölerzeugnisse, die unter die Unterposition 2710 19 41 der Kombinierten Nomenklatur fallen und zum Antrieb von Fahrzeugen im Sinne der folgenden Richtlinien verwendet werden:

1. Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sowie
2. Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33), die zuletzt durch die Richtlinie 2001/27/EG (ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10) geändert worden ist.

(4) „Dieselkraftstoffe, die zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen sowie für Binnenschiffe und Sportboote bestimmt sind“, sind alle aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraftstoffe, die unter die Unterpositionen 2710 19 41 oder 2710 19 45 der Kombinierten Nomenklatur fallen und für den Betrieb in

Kompressionszündungsmotoren bestimmt sind, welche in den folgenden Richtlinien genannt werden:

1. Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote (ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 15), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1) geändert worden ist,
2. 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), die zuletzt durch die Richtlinie 2010/26/EU (ABl. L 86 vom 1.4.2010, S. 29) geändert worden ist, oder
3. Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2000 über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 74/150/EWG des Rates (ABl. L 173 vom 12.7.2000, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2010/22/EU (ABl. L 91 vom 10.4.2010, S. 1) geändert worden ist.

(5) „Schiffskraftstoff“ ist jeder aus Erdöl gewonnene flüssige Kraft- oder Brennstoff, der zur Verwendung auf einem Schiff bestimmt ist oder auf einem Schiff verwendet wird, einschließlich Kraft- oder Brennstoffen im Sinne der Definition nach DIN ISO 8217, Ausgabe August 2009.

(6) „Gasöl für den Seeverkehr“ ist jeder Schiffskraftstoff, dessen Viskosität und Dichte im Rahmen der Werte für Viskosität und Dichte der Güteklassen DMX und DMA nach Tabelle 1 der DIN ISO 8217, Ausgabe August 2009, liegen.

(7) „Schiffsdiesel“ ist jeder Schiffskraftstoff, dessen Viskosität und Dichte im Rahmen der Werte für Viskosität und Dichte der Güteklassen DMB und DMC nach Tabelle 1 der DIN ISO 8217, Ausgabe August 2009, liegen.

(8) „Sonstige Schiffskraftstoffe“ sind die nicht in den Absätzen 6 und 7 genannten Schiffskraftstoffe.

(9) „Leichtes Heizöl“ ist jedes Erdölerzeugnis mit Ausnahme der in den Absätzen 3 bis 8 genannten Kraft- und Brennstoffe, das nach dem Prüfverfahren der DIN EN ISO 3405, Ausgabe August 2001, bei 350 Grad Celsius mindestens 85 oder bei 360 Grad Celsius mindestens 95 Raumhundertteile Destillat ergibt.

(10) „Schweres Heizöl“ ist jeder aus Erdöl gewonnene flüssige Kraft- oder Brennstoff mit Ausnahme der in den Absätzen 3 bis 9 genannten Kraft- und Brennstoffe, der nach dem Prüfverfahren der DIN EN ISO 3405, Ausgabe August 2001, bei 250 Grad Celsius weniger als 65 Raumhundertteile Destillat ergibt.

(11) „Einführer“ ist, wer Kraft- oder Brennstoffe gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen einführt.

(12) „Vermischer“ ist, wer Kraft- oder Brennstoffe gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen vermischt oder die Vermischung veranlasst.

(13) „Großverteiler“ ist, wer Kraft- oder Brennstoffe gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen verteilt und über eine Lagerkapazität von mehr als 1 000 Kubikmeter verfügt. Das Verteilen nach Satz 1 schließt die Abgabe an Schiffe ein.

(14) „Inverkehrbringen“ ist jedes Überlassen an andere.

(15) „Kombinierte Nomenklatur“ ist die die Warennomenklatur nach Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1, L 341 vom 3.12.1987, S. 38, L 378 vom 31.12.1987, S. 120, L 130 vom 26.5.1988, S. 42), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 1031/2008 (ABl. L 291 vom 31.10.2008, S. 1) geändert worden ist, in der am 1. Januar 2002 geltenden Fassung.

§ 2 Chlor- und Bromverbindungen

(1) Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes dürfen nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen in den

Verkehr gebracht werden, wenn sie keine Chlor- oder Bromverbindungen als Zusatz enthalten.

(2) Chlor- oder Bromverbindungen als Zusatz zu Kraftstoffen nach Absatz 1 dürfen gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen nicht in den Verkehr gebracht werden.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für das Inverkehrbringen zum Zweck der Forschung, Entwicklung oder Analyse.

§ 3 Anforderungen an Ottokraftstoffe; Bestandsschutzsortenregelung

(1) Ottokraftstoff darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe November 2008, oder der E DIN 51626-1, Ausgabe November 2010, genügt.

(2) Wer Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Normal“ oder „Super“ mit mehr als 5 Volumenprozent Ethanol anbietet, ist verpflichtet, an derselben Abgabestelle auch Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Super“ mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 Massenprozent und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 Volumenprozent anzubieten.

(3) Wer Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Super Plus“ mit mehr als 5 Volumenprozent Ethanol anbietet, ist verpflichtet, an derselben Abgabestelle auch Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Super Plus“ mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 Massenprozent und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 Volumenprozent anzubieten.

(4) An Abgabestellen, an denen im Durchschnitt der zwei jeweils vorangegangenen Kalenderjahre weniger als 500 Kubikmeter Ottokraftstoffe nach Absatz 1 in den Verkehr gebracht wurden, gelten die Verpflichtungen nach Absatz 2 und Absatz 3 nicht. Die Voraussetzungen des Satzes 1 sind durch geeignete Belege gegenüber der zuständigen Behörde auf Verlangen nachzuweisen.

§ 4 Anforderungen an Dieselkraftstoff, Gasöl und andere flüssige Kraftstoffe; Schwefelgehalt

(1) Dieselkraftstoff darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Mai 2010, genügt.

(2) Dieselkraftstoff zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen sowie für Binnenschiffe und Sportboote darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn sein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, 1 000 Milligramm pro Kilogramm Dieselkraftstoff nicht überschreitet. Ab dem 1. Januar 2011 beträgt der zulässige Schwefelgehalt höchstens 10 Milligramm pro Kilogramm Dieselkraftstoff. Für Binnenschiffe und Sportboote dürfen andere flüssige Kraftstoffe nicht verwendet werden, es sei denn ihr Schwefelgehalt überschreitet den für Dieselkraftstoff nach den Sätzen 1 und 2 zulässigen Schwefelgehalt nicht.

(3) Gasöl für den Seeverkehr darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn sein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, 1 Gramm pro Kilogramm Gasöl für den Seeverkehr nicht überschreitet.

(4) Schiffsdiesel darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn sein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, 15 Gramm pro Kilogramm Schiffsdiesel nicht überschreitet.

§ 5 Anforderungen an Biodiesel

Biodiesel darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den

Anforderungen der DIN EN 14214, Ausgabe April 2010, genügt. Das gilt auch für Biodiesel als Zusatz zum Dieselmotorkraftstoff.

§ 6 Anforderungen an Ethanolkraftstoff (E85)

Ethanolkraftstoff (E85) darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen als Kraftstoff gegenüber dem Letztverbraucher nur in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN 51625, Ausgabe August 2008, genügt.

§ 7 Anforderungen an Flüssiggaskraftstoff

Flüssiggaskraftstoff darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN EN 589, Ausgabe November 2008, genügt.

§ 8 Anforderungen an Erdgas und Biogas als Kraftstoffe

(1) Erdgas und Biogas dürfen nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen als Kraftstoffe gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn sie den jeweiligen Anforderungen der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008, genügen.

(2) Erdgas und Biogas dürfen nur dann, in jedem Verhältnis gemischt, als Kraftstoff gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn das fertige Produkt den Anforderungen der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008, genügt.

§ 9 Anforderungen an Pflanzenölkraftstoff

Pflanzenölkraftstoff darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN V 51605, Ausgabe Juli 2006, genügt.

§ 10 Schwefelgehalt von Heizöl

(1) Leichtes Heizöl darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn sein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, 1,0 Gramm pro Kilogramm leichtes Heizöl nicht überschreitet.

(2) Schweres Heizöl darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn sein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, von 10,0 Gramm pro Kilogramm schweres Heizöl nicht überschritten wird. Schweres Heizöl mit höheren Schwefelgehalten darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, soweit dieses Heizöl:

1. in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung über Großfeuerungs- und Gasturbinenanlagen oder
2. in Übereinstimmung mit den Anforderungen zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft vom 24. Juli 2002 (GMBI. 2002 S. 511) in Verbrennungseinrichtungen eingesetzt werden darf und sichergestellt ist, dass die maximalen Schwefeldioxidemissionen von 1 700 Milligramm Schwefeldioxid pro Normkubikmeter schwerem Heizöl bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumeneinheiten im trockenen Bezugszustand nicht überschritten werden.

§ 11 Gleichwertigkeitsklausel

Den Kraftstoffen nach § 3 und § 4 Absatz 1 sowie den §§ 5 bis 9 sind solche Kraftstoffe gleichgestellt, die den Anforderungen anderer Normen oder technischer Spezifikationen genügen, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Türkei oder einem anderen Mitglied der Welthandelsorganisation in Kraft sind, sofern

1. diese Normen oder technischen Spezifikationen mit den folgenden Normen übereinstimmen:

- a) DIN EN 228, Ausgabe November 2008,
 - b) E DIN 51626-1, Ausgabe November 2010,
 - c) DIN EN 590, Ausgabe Mai 2010,
 - d) DIN EN 14214, Ausgabe April 2010,
 - e) DIN 51625, Ausgabe August 2008,
 - f) DIN EN 589, Ausgabe November 2008,
 - g) DIN 51624, Ausgabe Februar 2008, oder
 - h) DIN V 51605, Ausgabe Juli 2006 und
2. die Kraftstoffe die klimatischen Anforderungen erfüllen, die in den unter Nummer 1 angegebenen Normen für die Bundesrepublik Deutschland festgelegt sind.

§ 12 Einschränkungen

(1) Für Kraft- und Brennstoffe nach § 1 Absatz 4 bis 10, die eingeführt oder sonst in den Geltungsbereich dieser Verordnung verbracht werden und die unter diese Verordnung fallen, sind § 4 Absatz 2 bis 4 und § 10 erst von dem Zeitpunkt an anzuwenden, an dem sie in den zollrechtlich freien Verkehr überführt werden.

(2) Die in dieser Verordnung festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe, die aus Erdöl gewonnen werden, gelten nicht für Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung auf Kriegsschiffen und anderen zu militärischen Zwecken eingesetzten Schiffen.

§ 13 Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen

(1) Wer gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher Kraftstoffe in den Verkehr bringt, hat die Qualität an den Zapfsäulen sowie an der Tankstelle in folgender Weise deutlich sichtbar zu machen:

1. Schwefelfreier Ottokraftstoff mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 Massenprozent und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 Volumenprozent, der den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe November 2008, oder der E DIN 51626-1, Ausgabe November 2010, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Super schwefelfrei“, „Super Plus schwefelfrei“ oder „Normal

schwefelfrei“ und dem jeweils zutreffenden Zeichen nach Anlage 1a, 1b oder 1c gekennzeichnet; statt der Bezeichnung „Normal schwefelfrei“ kann auch „Benzin schwefelfrei“ verwendet werden; an den Zapfsäulen ist zusätzlich der Hinweis „Enthält bis zu 5 % Bioethanol“ deutlich sichtbar anzubringen.

2. Schwefelfreier Ottokraftstoff, der den Anforderungen der E DIN 51626-1, Ausgabe November 2010, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist und dessen Sauerstoffgehalt 2,7 Massenprozent oder dessen Ethanolgehalt 5 Volumenprozent überschreiten kann, wird mit der Bezeichnung „Super E10 schwefelfrei“, „Super Plus E10 schwefelfrei“ oder „Normal E10 schwefelfrei“ und dem jeweils zutreffenden Zeichen nach Anlage 2a, 2b oder 2c gekennzeichnet; statt der Bezeichnung „Normal E10 schwefelfrei“ kann auch „Benzin E10 schwefelfrei“ verwendet werden; an den Zapfsäulen sind zusätzlich die Hinweise „Enthält bis zu 10 % Bioethanol“ und „Verträgt Ihr Fahrzeug E10? Herstellerinformation einholen! Im Zweifel Super oder Super Plus tanken!“ deutlich sichtbar anzubringen.
3. Dieselmotorkraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Mai 2010, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Dieselmotorkraftstoff schwefelfrei“ und dem Zeichen nach Anlage 3 gekennzeichnet; an den Zapfsäulen ist zusätzlich der Hinweis „Enthält bis zu 7 % Biodiesel“ deutlich sichtbar anzubringen.
4. Fettsäure-Methylester für Dieselmotoren, die den Anforderungen der DIN EN 14214, Ausgabe April 2010, genügen oder gleichwertig nach § 11 sind, werden mit der Bezeichnung „Biodiesel“ und dem Zeichen nach Anlage 4 gekennzeichnet.
5. Ethanol für Kraftfahrzeuge, das den Anforderungen der DIN 51625, Ausgabe August 2008, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Ethanolkraftstoff (E85)“ und dem Zeichen nach Anlage 5 gekennzeichnet.
6. Flüssiggaskraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 589, Ausgabe November 2008, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Flüssiggas“ und dem Zeichen nach Anlage 6 gekennzeichnet.

7. Erdgaskraftstoffe, die den Anforderungen der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008, genügen oder gleichwertig nach § 11 sind, werden mit der Bezeichnung „Erdgas H“ oder „Erdgas L“ und dem jeweils zutreffenden Zeichen nach Anlage 7a oder 7b gekennzeichnet.
8. Pflanzenölkraftstoff, der den Anforderungen der DIN V 51605, Ausgabe Juli 2006, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Pflanzenölkraftstoff“ und dem Zeichen nach Anlage 8 gekennzeichnet.

(2) Wer gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher Kraftstoffe mit metallhaltigen Zusätzen in den Verkehr bringt, hat dort, wo die Informationen nach Absatz 1 angezeigt werden, die folgende Kennzeichnung anzubringen: „Enthält metallhaltige Zusätze. Fragen Sie Ihren Fahrzeughersteller, ob diese Zusätze für Ihr Fahrzeug geeignet sind. Verwenden Sie im Zweifelsfall Kraftstoff ohne metallhaltige Zusätze.“. Die Kennzeichnung muss durch ihre Größe deutlich sichtbar sein und ihre Schriftart muss gut lesbar sein.

(3) Leichtes Heizöl, das nach § 10 Absatz 1 in den Verkehr gebracht wird, kann als „schwefelarm“ bezeichnet werden, wenn sein Schwefelgehalt 50 Milligramm pro Kilogramm leichtes Heizöl nicht überschreitet.

(4) Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung im Bereich der Kraft- und Brennstoffe nach § 1 Absatz 4 bis 10.

§ 14 Nachweisführung

(1) Wer gewerbsmäßig oder im Rahmen einer wirtschaftlichen Unternehmung Kraftstoffe in den Verkehr bringt, hat den nach § 13 Auszeichnungspflichtigen bei Anlieferung der Ware darüber zu unterrichten, dass die Kraftstoffe

1. den in den § 3 und § 4 Absatz 1 sowie in den §§ 5 bis 9 genannten Anforderungen genügen oder
2. nach § 11 gleichwertig sind.

Die Unterrichtung erfolgt schriftlich. Sie kann für jede einzelne Lieferung separat vorgenommen werden oder für mehrere zeitlich aufeinander folgende Lieferungen; in diesem Fall ist sie bei der ersten Lieferung vorzunehmen.

(2) Auskunftspflichtige nach § 52 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die Kraft- und Brennstoffe nach § 1 Absatz 4 bis 10 als Hersteller, Vermischer, Einführer oder Großverteiler lagern, haben Tankbelegbücher zu führen und auf Verlangen vorzulegen, aus denen hervorgeht, welche Lieferanten den Kraft- und Brennstoff geliefert haben.

§ 15 Bekanntmachung der Kraftstoffqualität für den Betrieb von Kraftfahrzeugen

(1) Wer gewerbsmäßig oder im Rahmen einer wirtschaftlichen Unternehmung Kraftfahrzeuge herstellt oder einführt, hat für den Betrieb der Kraftfahrzeuge, die er in den Verkehr bringt, die empfohlenen und verwendbaren Kraftstoffqualitäten

1. den Vertragswerkstätten und -händlern sowie der Öffentlichkeit in geeigneter Weise bekannt zu geben und
2. in den Betriebsanleitungen oder anderen für den Kraftfahrzeughalter bestimmten Unterlagen anzugeben.

(2) Um die Verpflichtungen nach Absatz 1 zu erfüllen, genügt es, dass die Bezeichnungen nach § 13 für die Qualität der Kraftstoffe verwendet werden. Auf die Zeichen nach den Anlagen 1a bis 8 kann verzichtet werden.

§ 16 Ausnahmen

(1) Die zuständige Behörde kann auf Antrag Ausnahmen von den Anforderungen der § 3, § 4 Absatz 1 sowie §§ 5 bis 9 bewilligen, soweit dies in besonderen Einzelfällen zu Forschungs- und Erprobungszwecken erforderlich ist und schädliche Umwelteinwirkungen nicht zu erwarten sind. Die Bewilligung ist zu befristen.

(2) Keine Ausnahmegewilligung nach Absatz 1 Satz 1 ist erforderlich für Kraftstoffe, die betriebsintern zu Forschungs- und Erprobungszwecken verwandt und nicht über öffentliche Tankstellen in den Verkehr gebracht werden und die keine schädlichen Umwelteinwirkungen erwarten lassen.

(3) Die zuständige Behörde bewilligt im Benehmen mit dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle auf Antrag Ausnahmen von § 4 Absatz 2 bis 4 und § 10 für Kraft- und Brennstoffe nach § 1 Absatz 4 bis 10, soweit die Einhaltung des zulässigen Höchstgehalts an Schwefelverbindungen zu einer erheblichen Gefährdung der Versorgung des Verbrauchers mit Kraft- und Brennstoffen nach § 1 Absatz 4 bis 10 führen würde. Die Bewilligungen können unter Bedingungen erteilt und mit Auflagen verbunden werden. Die Bewilligungen sind zu befristen. Sie können widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr vorliegen.

§ 17 Zugänglichkeit der Normen

DIN-, E DIN-, DIN EN- und DIN V-, ISO-, DIN ISO- und DIN EN ISO-Normen, auf die in dieser Verordnung verwiesen wird, sind bei der Beuth-Verlag GmbH, Berlin und Köln, erschienen. Das in § 18 Absatz 1 genannte DVGW-Arbeitsblatt ist bei der Wirtschafts- und Verlagsgesellschaft Gas und Wasser mbH, Bonn, erschienen. Die DIN-, E DIN-, DIN EN- und DIN V-, ISO-, DIN ISO- und DIN EN ISO-Normen und das DVGW-Arbeitsblatt sind beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

§ 18 Überwachung

(1) Die zuständigen Behörden überwachen die in den §§ 3 bis 9 gestellten Anforderungen an Kraftstoffe sowie die in § 13 gestellten Anforderungen an die Auszeichnungspflicht dieser Kraftstoffe anhand der in den §§ 3 bis 9 genannten DIN-, E DIN-, DIN EN- und DIN V Normen angegebenen Prüfverfahren und nach den in DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2004, DIN 51750 Teil 1, Ausgabe Dezember 1990, und Teil 2, Ausgabe Dezember 1990, DIN 51610, Ausgabe Juni 1983 sowie in dem DVGW Arbeitsblatt G 264, Ausgabe Mai 2009, vorgeschriebenen Verfahren.

(2) Der Auszeichnungspflichtige nach § 13 hat auf Verlangen der zuständigen Behörde den nach § 14 Absatz 1 erhaltenen Unterrichtungsnachweis vorzulegen. Auskunftspflichtige nach § 14 Absatz 2, die Kraft- und Brennstoffe nach § 1 Absatz 4 bis 10 lagern, haben auf Verlangen der zuständigen Behörde eine Erklärung des Herstellers oder Vermischers über die Beschaffenheit dieser Kraft- oder Brennstoffe vorzulegen. Sofern der Hersteller oder Vermischer nicht selbst geliefert hat, muss die Erklärung zusätzlich Angaben des Lieferanten über die gelieferte Menge enthalten. Für die Erklärung ist ein Vordruck nach dem Muster der Anlage 9 zu verwenden. Die zuständige Behörde kann dem Auskunftspflichtigen für die Vorlage der Erklärung eine Frist setzen.

(3) Die zuständigen Behörden überwachen durch Probenahmen, ob der Schwefelgehalt der verwendeten und in den Verkehr gebrachten Kraft- und Brennstoffe dem § 4 Absatz 2 bis 4 und des § 10 entspricht. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit vorgenommen werden, so dass die Ergebnisse für den geprüften Kraft- und Brennstoff repräsentativ sind. Für die Bestimmung des Schwefelgehalts sind folgende Prüfverfahren zu verwenden:

1. schweres Heizöl und Schiffskraftstoff: DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007;
2. leichtes Heizöl und Dieseldieselkraftstoff: DIN EN 24260, Ausgabe Mai 1994, DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007.

Als Referenzverfahren dient das Prüfverfahren nach DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007.

(4) Die nach Landesrecht zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Behörden übermitteln dem Umweltbundesamt bis spätestens zum 30. April eine jährliche Übersicht der Überwachungsergebnisse nach Absatz 1 und 3 zur Weiterleitung an die Europäische Kommission.

§ 19 Einfuhr von Heizöl, Schiffskraftstoff und Dieselmotorkraftstoff

(1) Der Einführer von Kraft- und Brennstoffen nach § 1 Absatz 4 bis 10 hat der für den ersten Bestimmungsort zuständigen Behörde die Sendung so rechtzeitig zu melden, dass die Behörde vor dem Eintreffen der Sendung am ersten Bestimmungsort davon Kenntnis erhält.

(2) Der Einführer von Kraft- und Brennstoffen nach § 1 Absatz 4 bis 10 hat die für die Zollabfertigung vom Einführer vorgelegten Qualitäts- oder Analysezertifikate am ersten Bestimmungsort der Sendung verfügbar zu halten, solange sich die Sendung oder Teile der Sendung dort befinden. Der Einführer hat die Qualitäts- oder Analysezertifikate ab dem Zeitpunkt des Eintreffens der Sendung am ersten Bestimmungsort mindestens ein Jahr aufzubewahren.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden beim Verbringen aus Staaten der Europäischen Union.

§ 20 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 62 Absatz 1 Nummer 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen
 - a) § 2 Absatz 1, § 4 Absatz 2 Satz 1 oder Satz 2, Absatz 3 oder Absatz 4 oder § 10 Absatz 1 oder Absatz 2 Satz 1 oder
 - b) § 3 Absatz 1, § 4 Absatz 1, §§ 5 bis 8 oder § 9, jeweils auch in Verbindung mit § 11, einen Brenn- oder Kraftstoff in den Verkehr bringt,
2. entgegen § 2 Absatz 2 Chlor- oder Bromverbindungen als Zusatz zu Kraftstoffen in den Verkehr bringt,
3. entgegen § 3 Absatz 2 oder Absatz 3 einen dort genannten Kraftstoff nicht anbietet,
4. entgegen § 13 Absatz 1 eine Qualität nicht oder nicht richtig sichtbar macht,
5. entgegen § 13 Absatz 2 die Kennzeichnung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise anbringt,
6. entgegen § 14 Absatz 1 Satz 1 den Auszeichnungspflichtigen nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig unterrichtet,

7. entgegen § 14 Absatz 2 ein Tankbelegbuch nicht oder nicht richtig führt oder nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,
8. entgegen § 18 Absatz 2 Satz 1 oder Satz 2 einen Unterrichtsnachweis oder eine dort genannte Erklärung nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,
9. entgegen § 19 Absatz 1 eine Meldung nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig macht,
10. entgegen § 19 Absatz 2 Satz 1 die Qualitäts- oder Analysezertifikate nicht oder nicht für die vorgeschriebene Dauer verfügbar hält, oder
11. entgegen § 19 Absatz 2 Satz 2 die Qualitäts- oder Analysezertifikate nicht oder nicht mindestens ein Jahr aufbewahrt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 4 Absatz 2 Satz 3 flüssige Kraftstoffe verwendet.

§ 21 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig treten die Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe vom 24. Juni 2002 (BGBl. I S. 2243), die durch die Verordnung vom 3. Juli 2009 (BGBl. I S. 1720, 3140) geändert worden ist, die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen vom 27. Januar 2009 (BGBl. I S. 123) sowie die Verordnung über Chlor- und Bromverbindungen als Kraftstoffzusatz vom 17. Januar 1992 (BGBl. I S. 75), die durch Artikel 35 des Gesetzes vom 21. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1956) geändert worden ist, außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Anlage 1a
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 1)



Ø = 85 mm bis 100 mm



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 1b
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 1)



Ø = 85 mm bis 100 mm



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 1c
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 1)



Ø = 85 mm bis 100 mm



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 2a
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 2)



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 2b
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 2)



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 2c
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 2)



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 3
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 3)



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 4
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 4)



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 5
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 5)



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 6
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 6)



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 7a
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 7)



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 7b
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 7)



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 8
(zu § 13 Absatz 1 Nummer 8)



Ø = 85 mm bis 100 mm

Anlage 9
(zu § 18 Absatz 2 Satz 4)

„1. Erklärung des Herstellers oder Vermischers über die Beschaffenheit flüssiger Kraft- und Brennstoffe
Nummer der Ausfertigung:

	Dieselmotorenkraftstoff gemäß § 1 Absatz 4	Gasöl für den Seeverkehr gemäß § 1 Absatz 6	Schiffsdiesel gemäß § 1 Absatz 7	Sonstige Schiffskraftstoffe gemäß § 1 Absatz 8	Leichtes Heizöl gemäß § 1 Absatz 9	Schweres Heizöl gemäß § 1 Absatz 10
Menge in t						
Erster Bestimmungsort der Sendung						
Kenndaten						
a) Dichte bei 15 Grad C nach DIN EN ISO 3675 (1999) und DIN EN ISO 12185 (1997) in kg/cbm:						
b) Viskosität bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Dezember 1999:						
c) Siedeverlauf nach DIN EN ISO 3405 Ausgabe August 2001: Bis 250 Grad C aufgefangene Destillatmenge in Vol.-%: Bis 350 Grad C aufgefangene Destillatmenge in Vol.-%: Bis 360 Grad C aufgefangene Destillatmenge in Vol.-%:						
d) Schwefelgehalt nach DIN EN ISO 8754 (2003), DIN EN ISO 14596 (2007) und DIN EN 24260 (1994) in Gew.-%:						

Ort, Datum und Nummer der Prüfung:
Hersteller (Name und Anschrift):
Unterschrift:“

2. Zusätzliche Erklärung des Lieferanten nach § 18 Absatz 2 Satz 3
Firmenname und Geschäftssitz:
Gelieferte Menge:
Empfänger:
Bestimmungsort:
Ort, Datum:
Unterschrift:

Begründung

A. Allgemeines

I. Zielsetzung, Notwendigkeit und wesentlicher Inhalt der Verordnung

Diese Verordnung dient der Umsetzung der 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 (Abl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58) sowie der Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehaltes bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG (Abl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13). Beide Richtlinien wurden zuletzt durch die Richtlinie 2009/30/EG (Abl. L 140 vom 5.6.2009, S. 88) geändert, was zu Umsetzungsbedarf führt. Die in den Richtlinien festgelegten stofflichen Anforderungen an Kraftstoffe und Brennstoffe sowie weitere nationale Bestimmungen sind derzeit in folgenden Verordnungen zum Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt:

- Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (3. BImSchV)
- Verordnung über die Beschaffenheit und Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV)
- Verordnung über Chlor- und Bromverbindungen als Kraftstoffzusatz (19. BImSchV).

Mit der vorgelegten Verordnung werden die stofflichen Anforderungen an Kraftstoffe und Brennstoffe zukünftig in einer Verordnung zusammengefasst. Dies entspricht zugleich einem Anliegen des Bundesrats (vgl. Beschluss vom 15.5.2009 BR-Drs. 293/09).

Mit der vorgelegten Verordnung werden insbesondere die Beimischungsgrenzen für Ethanol im Ottokraftstoff in dem Rahmen erhöht, der nunmehr nach der Änderung der Richtlinie 98/70/EG zuzulassen ist. Die Beimischungsgrenze für Ethanol wird von bisher 5 Volumenprozent auf 10 Volumenprozent Ethanol erhöht.

Die Qualitätsanforderungen für Ottokraftstoff mit einem Höchstgehalt von 10 Volumenprozent Ethanol (E10) sind in der E DIN 51626-1, Ausgabe November 2010, festgelegt und werden in die Verordnung aufgenommen. Zugleich werden nach den Vorgaben der Richtlinie 98/70/EG Anforderungen an Bestandschutzsorten mit einem maximalen

Sauerstoffgehalt von 2,7 Massenprozent und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 Volumenprozent (E5) nach der selben DIN Norm in die Verordnung aufgenommen. Die Verordnung sieht eine Regelung zum Anbieten der Bestandsschutzsorten und zur Information der Verbraucher vor. Ottokraftstoff nach den Anforderungen der bisher zitierten DIN EN 228 (Ethanol-Höchstgehalt 5 Volumenprozent), deren Verweis auf die aktuell gültige DIN-Norm vom November 2008 angepasst wird, bleibt weiterhin zugelassen.

Nach Anpassung der europäischen Norm für Dieselkraftstoff an die Anforderungen der Richtlinie 98/70/EG wird die nationale Norm DIN 51628, Ausgabe August 2008, nicht mehr benötigt und entfällt durch Verweis auf die neue Fassung der Norm für Dieselkraftstoff, DIN EN 590, Ausgabe Mai 2010.

Die Verweise auf die Anforderungsnormen für Biodiesel und Flüssiggas werden den aktuell gültigen Normen DIN EN 14214, Ausgabe April 2010, bzw. DIN EN 589, Ausgabe November 2008, angepasst.

Die Kennzeichnungspflicht für Kraftstoffe mit metallischen Additiven wird in dieser Verordnung erstmals aufgenommen, wodurch die in der letzten Änderung neu eingeführte Vorgabe der Richtlinie 98/70/EG umgesetzt wird.

Der Schwefelgehalt bei Dieselkraftstoff für mobile Maschinen und Geräte (einschließlich Binnenschiffe) wird nach der Vorgabe der Richtlinie 98/70/EG ab dem Jahr 2011 von 1000 Milligramm pro Kilogramm Dieselkraftstoff auf 10 Milligramm pro Kilogramm Dieselkraftstoff gesenkt.

Die Verordnung soll auch nach dem WTO-Übereinkommen über technische Handelshemmnisse notifiziert werden.

II. Alternativen/Nachhaltige Entwicklung/Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Zum Verordnungsgebungsverfahren gibt es keine Alternative.

Die Verordnung trägt wesentlich zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Festsetzung anspruchsvoller Anforderungen an Treibstoffe schafft die Grundlage für eine weitere Verbesserung des Klima – und Gesundheitsschutzes. Dies ist vor dem Hintergrund der sozialen Verantwortung auch gegenüber künftigen Generationen geboten und verbessert

darüber hinaus langfristig die Bedingungen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft.

Die Zusammenfassung der 3., 10. und 19. BImSchV dient der Deregulierung und führt zu mehr Rechtssicherheit, da damit bestehende Überschneidungen und Abgrenzungsprobleme beseitigt werden.

III. Finanzielle Auswirkungen

1. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Für die Haushalte von Bund und Kommunen entstehen keine Kosten. Für die Haushalte der Länder hat diese Verordnung gegenüber der bisherigen Regelung geringe Auswirkungen, sofern nicht zusätzliche (neue) Kraftstoffsorten überwacht werden müssen. Ob dies der Fall ist, hängt jedoch von der Auswahl der Kraftstoffe des Tankstellenbetreibers ab. Durch die Zusammenlegung der 3., 10. 19. BImSchV kann es durch Synergieeffekte bei den Probenahmen zu Kosteneinsparungen für die Haushalte der Länder kommen.

2. Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

Eine Preiserhöhung des Ottokraftstoffs mit 10 Volumenprozent Ethanol im Vergleich zum jetzigen Preis für Ottokraftstoff ist nicht auszuschließen, da Bioethanol im Vergleich zum mineralölstämmigen Kraftstoff teurer in der Herstellung ist. Zudem muss gegebenenfalls der Grundkraftstoff, zu dem biogene Anteile hinzugemischt werden, aufgrund der gleichbleibenden technischen Anforderungen an E10-Kraftstoff gegenüber dem bisherigen Grundkraftstoff für E5 verändert werden.

Tendenziell wirkt sich die Maßnahme durch Einführung einer neuen Sorte Ottokraftstoff E10 eher Kosten senkend aus, da eine größere Flexibilität bei der Verwendung von Biokraftstoffen gegeben ist. Es ergibt sich aus der Möglichkeit des Angebots von E10-Kraftstoff eine gegenüber anderen Optionen kostengünstige Möglichkeit zur Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Verpflichtung zum Inverkehrbringen von Biokraftstoffen nach § 37a bis 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Andere Optionen zur Erfüllung der Quoten wären das Inverkehrbringen von reinen Biokraftstoffen oder der Quotenhandel. Als Sanktionsmaßnahme für das Nichterfüllen der Quote sieht das Bundes-Immissionsschutzgesetz die Zahlung einer Abgabe vor. Mehrkosten für die Wirtschaft sind hieraus nicht zu erwarten, da mit der

Änderung lediglich die Möglichkeit geschaffen wird, Kraftstoffe mit den beschriebenen Eigenschaften anzubieten. Eine Verpflichtung zum Angebot folgt daraus nicht. Bei dieser Betrachtung ist auch berücksichtigt, dass beim Angebot von E10-Kraftstoffen eine Verpflichtung zum Angebot einer Bestandsschutzsorte besteht.

Mit der Zulassung von E10-Kraftstoff ist vor dem Hintergrund der geltenden Biokraftstoffquoten zu erwarten, dass dieser E5-Kraftstoff als Standardkraftstoff ablösen wird. Die vorliegende Verordnung verpflichtet Tankstellenbetreiber, die die Kraftstoffsorten Super E10 oder Super Plus E10 anbieten, an derselben Abgabestelle zusätzlich die jeweilige Sorte als E5-Kraftstoff anzubieten. Damit bleibt für Verbraucher, deren Fahrzeuge über 5 Vol.-% hinausgehende Ethanolanteile im Ottokraftstoff nach Angaben der Hersteller nicht vertragen, die Versorgungsdichte unverändert. In welchem Maße sich die Preise der Bestandsschutzsorten ändern, kann nicht abgeschätzt werden.

Die EU-rechtlich verbindliche Reduzierung des Schwefelgehaltes beim Dieseldieselkraftstoff für mobile Maschinen und Geräte (einschließlich Binnenschiffe) von 1 000 Milligramm pro Kilogramm Dieseldieselkraftstoff auf 10 Milligramm pro Kilogramm Dieseldieselkraftstoff ab dem Jahr 2011 wird sich voraussichtlich kostensteigernd auswirken

Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind in geringem Umfang nicht auszuschließen.

IV. Bürokratiekosten

1. Unternehmen

Durch die vorliegende Verordnung wird eine Informationspflicht für die Wirtschaft gegenüber der geltenden 10. BImSchV hinzugeführt. Hierbei handelt es sich um die Auszeichnungspflicht an den Zapfsäulen und Tankstellen nach § 13 Absatz 1.

Grundsätzlich sind diese Kosten nur schwer abschätzbar, da sie davon abhängen, welche bzw. wie viele der neuen Kraftstoffe angeboten werden und ob dafür bisher verkaufte Sorten, zum Beispiel „Ottokraftstoff normal“, vom Markt genommen werden. Die Plaketten für die neue Kraftstoffsorte E10 und die Bestandsschutzsorte E5 nach der neuen E DIN 51626-1 müssen,

sofern diese Kraftstoffe angeboten werden, an den Zapfsäulen angebracht werden. Außerdem ist metallhaltiger Kraftstoff, sofern er angeboten werden soll, mit den entsprechenden Plaketten zu kennzeichnen. An den ca. 15 000 Tankstellen (Stand 01.01.2010: 14 410) mit schätzungsweise 90 000 Zapfsäulen müssen daher geschätzte 70 000 Plaketten angebracht werden.

Die Neufassung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen sieht für die Informationspflichten einen geringst möglichen Aufwand vor. Für den Bezug der Plaketten und die Auszeichnungspflicht können die vorhandenen Einrichtungen und bestehende Vertriebsstrukturen der Mineralölwirtschaft genutzt werden. Der zeitliche Aufwand für den Erwerb einer Plakette ist, wie bisher, möglichst gering ausgestaltet. Er verläuft in der Praxis unbürokratisch.

Der durchschnittliche zeitliche Aufwand für die Beschaffung (erfolgt als Sammelbestellung) und das Anbringen der Plaketten (zuvor muss die alte Plakette entfernt werden) betragen schätzungsweise 2 Minuten pro Plakette. Die durchschnittlichen Beschaffungskosten je Plakette betragen schätzungsweise 1 EUR. Der zeitliche Aufwand für die Kennzeichnung der Kraftstoffsorten an den ca. 15 000 Tankstellen durch Umstellung der Preistafeln wird mit schätzungsweise durchschnittlich 3 Minuten veranschlagt (größtenteils erfolgt diese elektronisch).

Da alle Mineralölhandelsunternehmen gleichermaßen von dieser Regelung betroffen sind und das Qualifikationsniveau zur Beschaffung der Plaketten und der Auszeichnung an den Zapfsäulen und Tankstellen als niedrig zu betrachten ist, wird aufgrund der Tariftabelle des Statistischen Bundesamtes zur Ex-ante-Abschätzung, Ausgabe November 2008, der Betrag von 19,30 EUR/Stunde für den finanziellen Beschaffungsaufwand als Mittelwert zugrunde gelegt. Demnach ergeben sich mit dem Inkrafttreten der Verordnung geschätzte Bürokratiekosten (Einmalkosten) für die deutsche Wirtschaft in Höhe von insgesamt 129 508 EUR, gerundet 129 500 EUR (Plakettenerneuerung: $2 \text{ min} * 19,30 \text{ EUR}/60 \text{ min.} * 70 000 \text{ Plaketten} = 45 033 \text{ EUR}$ zuzüglich der Beschaffungskosten für 70 000 Plaketten von je 1,00 EUR = 70 000,00 EUR, zuzüglich weitere Auszeichnung: $3 \text{ min.} * 19,30 \text{ EUR}/60 \text{ min.} * 15 000 \text{ Tankstellen} = 14.475,00 \text{ EUR}$).

In den darauf folgenden Jahren entstehen Bürokratiekosten für die deutsche Wirtschaft nur bei Ersatzbeschaffungen (z.B. neuen Tankstellen oder neuen Zapfsäulen). Diese werden auf 5 % des Bestands geschätzt, so dass die geschätzten Bürokratiekosten anteilig ca. 6 475 EUR pro Jahr betragen.

Die ausländische Wirtschaft ist nicht betroffen. Daher entstehen für diese auch keine Bürokratiekosten.

Für die zusätzliche Informationspflicht aufgrund dieser Verordnung ergeben sich für die deutsche Wirtschaft demnach einmalig geschätzte Bürokratiekosten in Höhe von 129 500 EUR. Hinzu kommen noch die Ersatzbeschaffungskosten von geschätzten 6 475 EUR pro Jahr für zu ersetzende Auszeichnungen an Zapfsäulen und Tankstellen.

Zu der vorliegenden Neufassung der Verordnung gibt es keine zweckmäßigeren und wirtschaftlicheren Regelungsalternativen, die gleichzeitig dasselbe hohe Niveau an Verbraucherefreundlichkeit sicherstellen.

2. Bürgerinnen und Bürger

Die Verordnung enthält keine zusätzlichen Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger.

3. Verwaltung

Die Verordnung enthält keine zusätzlichen Informationspflichten für die Verwaltung.

V. Gleichstellung von Frauen und Männern

Im Zuge der gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) vorzunehmenden Relevanzprüfung sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen zuwiderlaufen.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Die Verordnung steht im Einklang mit den Vorgaben der durch die jeweiligen Rechtsvorschriften umgesetzten Richtlinien, Verordnungen und Entscheidungen sowie mit den Vorschriften des Gemeinschaftsrechts im Übrigen.

VII. Befristung

Eine Befristung der Verordnung kommt nicht in Betracht, da unbefristet geltende gemeinschaftsrechtliche Vorgaben umgesetzt werden.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1 (Begriffsbestimmungen)

§ 1 führt die bisherigen Begriffsbestimmungen des § 2 der 3. BImSchV mit den Begriffsbestimmungen der Richtlinie 98/70/EG zusammen. Der Begriff des Inverkehrbringens wurde hinzugefügt, um die Regelungen der 3., 10. und 19. BImSchV auch sprachlich zu vereinheitlichen.

Zu § 2 (Chlor- und Bromverbindungen)

§ 2 entspricht mit redaktionellen Änderungen § 2 Absatz 1 und 2 der 19. BImSchV.

Zu § 3 (Anforderungen an Ottokraftstoffe)

§ 3 Absatz 1 entspricht § 1 der 10. BImSchV unter Berücksichtigung der neuen Definition des „In Verkehr bringen“. Letztverbraucher ist derjenige, der am Ende der geschäftlichen/gewerbsmäßigen Lieferkette steht. Das sind unter anderem die Endkunden an der Tankstelle, aber auch Tankstellen selbst, die lediglich einem privaten Fahrzeugpark dienen. Daneben wurde die Vorschrift sprachlich vereinfacht.

Durch § 3 Absatz 1 wird neben Ottokraftstoff, der der aktualisierten Norm DIN EN 228, Ausgabe November 2008, entspricht, zusätzlich Ottokraftstoff, der der neuen Norm E DIN 51626-1, Ausgabe November 2010, entspricht, aufgenommen. Der Verweis auf die Norm E DIN 51626-1, Ausgabe November 2010, eröffnet die Möglichkeit, E10-Kraftstoff anzubieten. Ottokraftstoff nach der E DIN 51626-1, Ausgabe November 2010, lässt einen Höchstgehalt von 10 Volumenprozent Ethanol zu, sowie eine Bestandsschutzsorte mit einem Höchstgehalt von 5 Volumenprozent Ethanol und einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 Massenprozent nach den Anforderungen der Richtlinie 98/70/EG.

In den Absätzen 2 und 3 werden zur Umsetzung der Richtlinie 98/70/EG die Anbieter, die Kraftstoff mit 10 Volumenprozent Ethanol anbieten, verpflichtet, sicherzustellen, dass zugleich Ottokraftstoff der entsprechenden Qualität mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 % und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 % angeboten wird. Dies ist notwendig, um die stetige Versorgung von Fahrzeugen, die nicht E10-verträglich sind, mit geeignetem Kraftstoff sicherzustellen.

In Absatz 4 wird zur Erleichterung für Tankstellen, die im Durchschnitt der zwei jeweils vorangegangenen Kalenderjahre weniger als 500 Kubikmeter Ottokraftstoffe in den Verkehr gebracht haben, eine Ausnahmeregelung zu der Verpflichtung des Angebotes einer Bestandsschutzsorte nach den Absätzen 2 und 3 getroffen. Auch unter Berücksichtigung

dieser Ausnahmeregelung für Kleinsttankstellen bleibt für Verbraucher, deren Fahrzeuge E10-Kraftstoff nicht vertragen, die Versorgungsdichte nahezu unverändert. Das Vorliegen der Voraussetzungen für diese Erleichterung ist vom Betreiber durch geeignete Belege gegenüber der zuständigen Behörde nachzuweisen.

Zu § 4 (Anforderungen an Dieselkraftstoff, Gasöl und andere flüssige Kraftstoffe; Schwefelgehalt)

§ 4 Absatz 1 entspricht § 2 der 10. BImSchV unter Berücksichtigung der neuen Definition des „In Verkehr bringen“. Die Berichtigung der DIN EN 590 vom Mai 2010 wurde berücksichtigt und ersetzt die dadurch unnötig gewordene nationale Norm DIN 51628, Ausgabe August 2008.

Absatz 2 entspricht - unter Berücksichtigung der neuen Definition des „In Verkehr bringen“ - § 3 Absatz 5 der 3. BImSchV und zusätzlich mit Erweiterungen und der Absenkung des zulässigen Schwefelgehaltes zum 1. Januar 2011 zur Umsetzung von Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 98/70/EG. Mit der Abgrenzung des Anwendungsbereiches in den Absätzen 1 und 2 wurden bestehende Überschneidungen und Abgrenzungsprobleme der 3. und 10. BImSchV beseitigt.

Absatz 3 entspricht § 3 Absatz 1a Satz 2 der 3. BImSchV.

Absatz 4 entspricht § 3 Absatz 1a Satz 1 der 3. BImSchV.

Der Wortlaut und die Einheiten wurden zur Vereinheitlichung zwischen der 3. und 10. BImSchV jeweils angepasst.

Zu § 5 (Anforderungen an Biodiesel)

§ 5 entspricht dem § 3 der 10. BImSchV unter Berücksichtigung der neuen Definition des „In Verkehr bringen“. Die Neuausgabe der DIN EN 14214 vom April 2010 wurde berücksichtigt. Daneben wurde die Vorschrift sprachlich vereinfacht.

Zu § 6 (Anforderungen an Ethanolkraftstoff (E85))

§ 6 entspricht § 4 der 10. BImSchV unter Berücksichtigung der neuen Definition des „In Verkehr bringen“. Daneben wurde die Vorschrift sprachlich vereinfacht.

Zu § 7 (Anforderungen an Flüssiggaskraftstoff)

§ 7 entspricht § 5 der 10. BImSchV unter Berücksichtigung der neuen Definition des „In Verkehr bringen“. Die Neufassung der DIN EN 589 vom November 2008 wurde berücksichtigt. Daneben wurde die Vorschrift sprachlich vereinfacht.

Zu § 8 (Anforderungen an Erdgas und Biogas als Kraftstoffe)

§ 8 entspricht § 6 der 10. BImSchV unter Berücksichtigung der neuen Definition des „In Verkehr bringen“. Daneben wurde die Vorschrift sprachlich vereinfacht.

Zu § 9 (Anforderungen an Pflanzenölkraftstoff)

§ 9 entspricht § 7 der 10. BImSchV unter Berücksichtigung der neuen Definition des „In Verkehr bringen“. Daneben wurde die Vorschrift sprachlich vereinfacht.

Zu § 10 (Schwefelgehalt von Heizöl)

Der Wortlaut und die Einheiten wurden zur Vereinheitlichung zwischen der bisherigen 3., 4. und 10. BImSchV angepasst. Absatz 1 entspricht hinsichtlich Heizöls § 3 Absatz 1 der 3. BImSchV.

Absatz 2 entspricht § 3 Absatz 2 der 3. BImSchV mit einer Ergänzung zur Klarstellung im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 1999/32/EG. Die eingefügten Anforderungen an das Inverkehrbringen sind Produkthanforderungen an das schwere Heizöl mit einem höheren Schwefelgehalt als nach Satz 1 und ergeben sich aus der oben genannten Richtlinie. Die Überwachung der Einhaltung der maximalen Schwefeldioxidemissionen erfolgt wie bislang durch die für die Anlage zuständige Behörde der Länder. Unbeschadet dessen sind für die Überwachung des maximalen Schwefelgehalts von Heizöl wie bislang die Regelungen des § 18 Absatz 2 bis 5 dieser Verordnung einschlägig.

Zu § 11 (Gleichwertigkeitsklausel)

Die Gleichwertigkeitsklausel nach § 11 entspricht der Regelung nach § 8 der 10. BImSchV mit redaktionellen Änderungen.

Zu § 12 (Einschränkungen)

§ 12 Absatz 1 entspricht § 3 Absatz 4 der 3. BImSchV. Der Wortlaut berücksichtigt den neuen Anwendungsbereich der Verordnung.

§ 12 Absatz 2 enthält die Ausnahmeregelung des bisherigen § 1 der 3. BImSchV.

Zu § 13 (Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen)

§ 13 Absatz 1 umfasst die bisherigen Regelungen zum Inhalt und Form der Auszeichnung nach § 9 Absatz 1 der 10. BImSchV. Der Wortlaut wurde entsprechend den Änderungen der

neuen Normen angepasst. Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 98/70/EG wurden Informationspflichten über den Biokraftstoffanteil des Ottokraftstoffs, und insbesondere über Informationen über den geeigneten Einsatz der verschiedenen Ottokraftstoffmischungen eingeführt. § 9 Absatz 2 der bisherigen Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen entfällt mit der regulären Einführung von Ottokraftstoff mit einem Höchstgehalt von 10 Volumenprozent Ethanol.

Soweit Kraftstoffe an den Tankstellen der Mineralölfirmer in deren Namen, das heißt durch Handelsvertreter oder Bedienstete in einem Anstellungsverhältnis verkauft werden, sind diese Firmen selbst zur Auszeichnung verpflichtet.

Absatz 2 führt Informationspflichten bezüglich des Gehalts an metallischen Zusätzen in Kraftstoffen überall dort ein, wo Kraftstoffe mit metallischen Zusätzen an den Verbraucher abgegeben werden.

Absatz 3 entspricht § 3a der 3. BImSchV. Der Wortlaut berücksichtigt die Änderungen der Verordnung.

Absatz 4 grenzt die Anwendungsbereiche der Regelungen des § 13 entsprechend den Geltungsbereichen der bisherigen 3. und 10. BImSchV gegeneinander ab.

Zu § 14 (Nachweisführung)

§ 14 Absatz 1 entspricht § 10 Absatz 1 der 10. BImSchV. Die Verpflichtung zur schriftlichen Unterrichtung soll Problemen mit dem Nachweis der gelieferten Kraftstoffqualitäten vorbeugen. Die Unterrichtung kann für jede einzelne Lieferung vorgenommen werden – z. B. durch Vermerk auf dem Lieferschein oder auf der Auftragsbestätigung – oder für mehrere zeitliche aufeinander folgende Lieferungen bei der ersten. In jedem Fall muss die Unterrichtung eindeutig erkennen lassen, auf welche Kraftstofflieferungen sich die Qualitätsangaben beziehen. § 10 Absatz 2 der bisherigen Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen kann ohne inhaltliche Auswirkungen entfallen.

Absatz 2 entspricht § 5 Absatz 1 der 3. BImSchV mit redaktionellen Änderungen.

Zu § 15 (Bekanntmachung der Kraftstoffqualität für den Betrieb von Kraftfahrzeugen)

§ 15 entspricht § 11 der 10. BImSchV.

Die Automobilindustrie wird Listen veröffentlichen, aus denen hervorgeht, welche Fahrzeuge E10-verträglich sind. Die Regelung in § 3 zum Anbieten einer jeweils komplementären E5 Bestandsschutzsorte und die Informationspflichten über den Biokraftstoffanteil in § 13 stellen zusammen mit den zu veröffentlichenden Listen sicher, dass die Informationspflichten zur Umsetzung von Artikel 3 Absatz 3 der Richtlinie 98/70/EG insbesondere über den geeigneten Einsatz der verschiedenen Ottokraftstoffmischungen gewahrt sind und die Verbraucher jeweils den für sie passenden Ottokraftstoff vorfinden.

Zu § 16 (Ausnahmen)

§ 16 Absatz 1 und 2 entsprechen § 12 der 10. BImSchV.

§ 16 Absatz 3 entspricht § 4 der 3. BImSchV.

Der Wortlaut wurde jeweils angeglichen und bestehende Doppelregelungen zum Verwaltungsverfahrensgesetz wurden – ohne inhaltliche Änderung – aufgehoben.

§ 3 der 19. BImSchV entfällt, da der längstmögliche Bewilligungszeitraum für Ausnahmen für den Anwendungsbereich der 19. BImSchV abgelaufen ist.

Zu § 17 (Zugänglichkeit der Normen)

§ 17 entspricht dem § 13 der 10. BImSchV und § 7 der 3. BImSchV und die Vorschrift wird um das neu zitierte DVGW Arbeitsblatt erweitert.

Zu § 18 (Überwachung)

§ 18 Absatz 1 dient der Umsetzung von Artikel 8 Absatz 1 und 2 der Richtlinie 98/70/EG zur Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen hinsichtlich der Anforderungen an die Kraftstoffe und zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der Kraftstoffqualität im Einklang mit den Anforderungen der entsprechenden Europäischen Norm. Die Mindestanzahl der zu nehmenden Stichproben für die jeweiligen Kraftstoffsorten ergibt sich aus DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2004. Zur Entnahme der Stichproben wird auf die entsprechenden DIN Normen verwiesen. Näheres regelt jeweils die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur 10. BImSchV.

Absatz 2 Satz 1 entspricht zur Klarstellung der Verpflichtung zur Vorlage des Unterrichtsnachweises der Nummer 3.1 der aktuellen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift

zur 10. BImSchV. Wer Kraftstoffe als Händler veräußert oder in einer Eigenverbrauchstankstelle abgibt, muss der zuständigen Behörde auf Anforderung den dem Auszeichnungspflichtigen zu erteilenden Unterrichtungsnachweis vorweisen. Wird die Tankstelle von einem Handelsvertreter oder einem Bediensteten in einem Anstellungsverhältnis geführt, sollte der Unterrichtungsnachweis an der Tankstelle hinterlegt sein. Die Pflicht zur Vorlage des Lieferscheins trifft das Unternehmen, das Veräußerer ist. Veräußerer ist derjenige, in dessen Namen die Kraftstoffe an der Tankstelle verkauft oder abgegeben werden. Der Name des Veräußerers geht regelmäßig aus den Tankquittungen oder sonstigen Hinweisen auf der Tankstelle hervor.

Absatz 2 Satz 2 entspricht § 5 Absatz 2 der 3. BImSchV.

Absatz 3 entspricht § 5 Absatz 3 der 3. BImSchV. Die Vorschrift wurde sprachlich vereinfacht. Sie stellt wie auch bislang keine Eingriffsregelung gegenüber den Bürger dar, sondern enthält einen Handlungsauftrag an die Behörden.

Absatz 4 entspricht § 5 Absatz 4 der 3. BImSchV und der Nummer 3.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur 10. BImSchV. Er dient der Umsetzung von Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 98/70/EG und von Artikel 7 der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich der dort geregelten Berichtspflicht gegenüber der Europäischen Kommission. Das Datum wurde von der bisherigen Regelung der umfangreicheren Beprobung zur Überprüfung der Kraftstoffqualität aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur 10. BImSchV übernommen und der Wortlaut im Zuge der Neufassung der Verordnung redaktionell angepasst.

Zu § 19 (Einfuhr von Heizöl, Schiffskraftstoff und Dieselkraftstoff)

§ 19 entspricht mit redaktionellen Anpassungen § 6 Absatz 2 bis 4 der 3. BImSchV. Die nach § 6 Absatz 1 der 3. BImSchV vorzulegende Erklärung über die Beschaffenheit des Kraft- und Brennstoffs auf einem Vordruck nach Anlage 9 für die Zollabfertigung ist entbehrlich, da die entsprechenden Angaben den Qualitäts- oder Analysezertifikaten entnommen werden können. § 6 Absatz 1 der 3. BImSchV wurde daher ersatzlos gestrichen.

Zu § 20 (Ordnungswidrigkeiten)

Die Vorschrift führt § 14 der 10. BImSchV, § 8 der 3. BImSchV und § 4 der 19. BImSchV zusammen.

Absatz 1 Nummer 1 a) fasst die Regelungen des § 8 Absatz 1 Nummer 1 der 3. BImSchV, des § 4 der 19. BImSchV zusammen.

Absatz 1 Nummer 1 b) entspricht § 14 Nummer 1 der 10. BImSchV.

Absatz 1 Nummer 2 ist identisch mit § 4 der 19. BImSchV.

Absatz 1 Nummer 3 wurde neu aufgenommen und regelt die Ahnungsmöglichkeiten bei Verstößen gegen die erstmals aufgenommenen Regelung des § 3 Absätze 2 und 3 (Bestandschutzsorte).

Absatz 1 Nummer 4 und 5 sind identisch mit § 14 Nummern 2 und 3 der 10. BImSchV.

Absatz 1 Nummer 6 ist identisch mit § 8 Nummer 2 der 3. BImSchV.

Absatz 1 Nummer 7 wurde als Folgeänderung zu § 18 Absatz 2 Satz 1 (Vorlage des Unterrichtsnachweises) neu aufgenommen.

Absatz 1 Nummer 8 ist identisch mit § 8 Nummer 3 der 3. BImSchV.

Absatz 1 Nummer 9 bis 11 entsprechen § 8 Nummer 5 bis 7 der 3. BImSchV. § 8 Nummer 4 der 3. BImSchV wurde als Folgeänderung der Streichung des § 6 Absatz 1 der 3. BImSchV ersatzlos gestrichen.

Absatz 2 entspricht § 8 Absatz 2 der bisherigen 3. BImSchV. Der Wortlaut wurde an den Verordnungstext angeglichen. Gemäß Art. 4 der Richtlinie 1999/32/EG wurde das Verwendungsverbot von Gasöl für den Seeverkehr ab dem 1. Januar 2010 durch ein Inverkehrbringensverbot abgelöst. Als Folgeänderung sind § 8 Absatz 3 und 4 der 3. BImSchV ersatzlos zu streichen.

Zu § 21 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung sowie das Außerkrafttreten der 3. BImSchV, der 10. BImSchV und der 19. BImSchV.

Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 1462 - Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die
Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen- 10.BImSchV)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem vorliegenden Entwurf werden keine Informationspflichten für Bürger und Verwaltung eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Die Verordnung dient dazu, die stofflichen Anforderungen an Kraftstoffe und Brennstoffe, die bislang in unterschiedlichen Verordnungen - der 3., 10. und 19. BImSchV - geregelt waren, im Rahmen einer Rechtsbereinigung zusammenzufassen. Darüber hinaus werden weitere Kraftstoffsorten mit einem erhöhten Anteil an Bio-Ethanol zugelassen. Da diese Kraftstoffe nicht alle Fahrzeuge vertragen, werden die Unternehmen zudem verpflichtet, Bestandsschutzsorten anzubieten. Diese Regelungen haben Auswirkungen auf die Auszeichnung von Tanksäulen. Für Unternehmen wird infolgedessen eine bestehende Informationspflicht modifiziert und eine Informationspflicht neu eingeführt. Dies führt nach Einschätzung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit bei den betroffenen Unternehmen zu einmaligen Kosten in Höhe von 129.500 Euro. Danach werden jährliche Kosten von rund 6.475 Euro entstehen.

Der Nationale Normenkontrollrat begrüßt die Rechtsbereinigung durch die Zusammenfassung der 3., 10. und 19. BImSchV. Das Ressort führt aus, dass dadurch Synergieeffekte bei den Probeentnahmen eintreten werden, was zu Kosteneinsparungen der Länder führen kann. Die Erfahrungen des Normenkontrollrates belegen zudem, dass eine effizientere Kontrolle auch die von der Beprobung betroffenen Unternehmen entlasten.

Die Bürokratiekosten im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Zapfsäulen sind schlüssig und transparent dargestellt. Gleichwohl bestehen aus Sicht des Nationalen Normenkontrollrats Zweifel, ob die Verbraucher durch die vorgesehenen Kennzeichnungspflichten hinreichend vor Fehlbetankungen ihrer Fahrzeuge geschützt werden und dadurch der Gefahr von Material- und Personenschäden ausreichend entgegengewirkt werden kann. Die Kennzeichnung „Enthält bis zu 10% Bioethanol.“

Informieren Sie sich, ob dieser Kraftstoff für Ihr Fahrzeug geeignet ist. Andernfalls verwenden Sie Super Schwefelfrei“ dürfte zumindest für Verbraucher nicht ausreichen, die nur unzureichende Sprachkenntnisse besitzen. Zudem dürften auch sprachkundige Verbraucher nur dann ausreichend informiert sein, wenn die betroffenen Unternehmen (Tankstellen, Automobilhersteller etc.) eine breiter angelegte Informationskampagne durchführen. Die Kosten, die hierfür entstehen (z.B. durch Typenlisten, Internetauftritte etc.) sind derzeit nicht bezifferbar und in dem Entwurf nicht aufgeführt.

Da das Ressort mit der vorliegenden Verordnung die Qualität der mitunter gefährlichen Kraftstoffe mit einem hohen Bio-Ethanol-Anteil zulässt und zugleich deren Verwendungsgrad erhöhen will, erscheint es zweckmäßig, dass den Verbrauchern der Zugang zu den notwendigen Informationen so einfach wie möglich gemacht wird. Andernfalls dürfte eine Vielzahl der Kunden den (zunächst) bequemeren Weg gehen und anstelle zusätzlicher Informationen einzuholen, weiterhin die für sie ungefährlichen Kraftstoffsorten mit geringerem Anteil Bio-Ethanol tanken.

Der Nationale Normenkontrollrat hat deshalb mit dem Ressort Möglichkeiten der verbesserten Kennzeichnung an Zapfsäulen und Verbraucheraufklärung diskutiert. Gegenstand dieser Erörterung waren auch Verbesserungsvorschläge, die die Anhörung der Verbände hervorgebracht haben. Im Ergebnis teilt der Normenkontrollrat jedoch die Einschätzung, dass derzeit eine grundlegende Überarbeitung der nationalen Vorschriften nicht sinnvoll ist, da entsprechende europäische Regelungen in Aussicht stehen.

Vor diesem Hintergrund und wegen der relativ geringen Mehrbelastung durch die zusätzlichen Aufkleber stellt der NKR seine grundsätzlichen Bedenken zurück und empfiehlt, dem Ressort, sich innerhalb der EU-Arbeitsgruppen für eine einheitliche Nomenklatur mit Wiedererkennungseffekt einsetzen. Insbesondere sollten die Kennzeichnungen und Warnhinweise (z.B. durch die Verwendung verschiedenfarbiger Plaketten) so einfach gehalten werden, dass sie im gesamten europäischen Raum auch von nicht sprachkundigen Tankkunden verstanden werden können. Um eine jedoch auch kurzfristig eine kundenfreundlicher Lösung zu finden, sollte auch geprüft werden, inwieweit das BMU die betroffene Branche bei der Aufklärung der Verbraucher (z.B. durch eine Plattform auf der Homepage des BMU) unterstützen kann. Er bittet, ihn über das Ergebnis dieser Prüfung sowie den Fortgang der europäischen Verhandlungen zu informieren.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatter