

17.10.14

U - AV - Vk - Wi

Verordnung der Bundesregierung

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen

A. Problem und Ziel

Die Verordnung setzt Teile der Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 327 vom 27.11.2012, S. 1) um. Die Richtlinie zielt darauf ab, ein hohes Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu gewährleisten. Inhaltliche Schwerpunkte der Richtlinie 2012/33/EU sind

1. eine Reduzierung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen einschließlich einer Kontrolle auch außerhalb von Schwefeldioxid-Emissions-Überwachungsgebieten und
2. die Einführung neuer Regeln für emissionsmindernde Verfahren.

Zur Erreichung dieser Ziele wurden die entsprechenden Kraftstoffnormwerte der Richtlinie 1999/32/EG 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) angeglichen an die im Oktober 2008 beschlossenen Änderungen der Anlage VI des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL).

Regelungen zu den Masseanteilen von Schwefelgehalten von Schiffsdiesel und Gasöl für den Seeverkehr fallen in den Regelungsbereich der Zehnten Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV). Weitere Regelungen der Richtlinie werden in der

Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt sowie von den Ländern umgesetzt.

Die Verordnung setzt die Richtlinie 2014/77/EU (ABl. L 170 vom 11.6.2014, S. 62) der Kommission zur Änderung der Anhänge I und II der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen um. Mit 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) werden umweltbezogene Spezifikationen sowie Analysemethoden für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe aufgestellt, die in Verkehr gebracht werden. Diese Analysemethoden beziehen sich auf bestimmte durch das Europäische Komitee für Normung (CEN) festgesetzte Normen. Da das CEN diese Normen aufgrund des technischen Fortschritts durch neue ersetzt hat, wurden die Verweise auf jene Normen in den Anhängen I und II der Richtlinie 98/70/EG aktualisiert.

Seit der letzten Novellierung der 10. BImSchV wurden darüber hinaus einige weitere der in der 10. BImSchV zitierten Normen überarbeitet, so dass die jetzige Fassung nicht mehr für alle Kraftstoffe dem aktuellen wissenschaftlichen Stand entspricht.

Für „Pflanzenölkraftstoff - alle Saaten -“ wird erstmals eine Norm in die 10. BImSchV aufgenommen.

Nach Auskunft der Mineralölwirtschaft ist kein Normalbenzin (Ottokraftstoff mit 91 Oktan) mehr auf dem Markt erhältlich; zuletzt wurde lediglich eine geringe Menge höherwertiges Superbenzin (Ottokraftstoff mit 95 Oktan) unter der Bezeichnung „Normal“ in Verkehr gebracht. Die Streichung von Ottokraftstoff der Qualität „Normal“ aus der Kraftstoffnorm DIN EN 228 wurde im zuständigen Normungsgremium im Deutschen Institut für Normung (DIN) einvernehmlich beschlossen. Daher wird diese Qualität aus der 10. BImSchV gestrichen.

B. Lösung

Änderung der 10. BImSchV.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund, Ländern und Gemeinden entstehen keine zusätzlichen Haushaltsausgaben.

E. Erfüllungsaufwand

E1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 718 000 Euro sowie zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr in Höhe von 36 000 Euro.

Die EU-rechtlich verbindliche Präzisierung des Schwefelgehalts von 1 Gramm pro Kilogramm auf 1,0 Gramm pro Kilogramm Gasöl für den Seeverkehr und von 15 Gramm pro Kilogramm auf 15,0 Gramm pro Kilogramm Schiffsdiesel wird sich voraussichtlich kostensteigernd auswirken.

E3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Den Haushalten von Bund und Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand. Auf die Haushalte der Länder hat diese Verordnung gegenüber der bisherigen Regelung geringe Auswirkungen, wenn zusätzliche (neue) Kraftstoffsorten überwacht werden müssen. Ob dies der Fall ist, hängt davon ab, ob und in welchen Mengen zusätzliche neue Kraftstoffsorten an Tankstellen in Verkehr gebracht werden.

F. Weitere Kosten

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

Bundesrat

Drucksache 492/14

17.10.14

U - AV - Vk - Wi

Verordnung
der Bundesregierung

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 17. Oktober 2014

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Stephan Weil

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen

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, Bau und Reaktorsicherheit.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen^{1, 2}

Vom ...

Es verordnen auf Grund

- des § 34 Absatz 1 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274) die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise,
- 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, die Bundesregierung,
- 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 denen 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 und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Natur-

¹ **Amtliche Anmerkung:** Diese Verordnung dient der Umsetzung der

- Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 327 vom 27.11.2012, S. 1), und
- 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 2014/77/EU (ABl. L 170 vom 11.6.2014, S. 62) geändert worden ist.

² **Amtliche Anmerkung:** Notifiziert gemäß 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 geändert durch Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

schutz, Bau und Reaktorsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310) sowie

- des § 38 Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274) das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310), nach Anhörung der beteiligten Kreise:

Artikel 1

Die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1849), die durch Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung vom 2. Mai 2013 (BGBl. I S. 1021) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) „Ottokraftstoff“ ist jedes flüchtige Mineralölerzeugnis, einschließlich der Zubereitungen mit einem Gehalt an Mineralöl von mindestens 70 Gewichtshundertteilen, in denen diese Öle Grundbestandteil sind, das

 1. unter die Unterpositionen 2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 51 oder 2710 12 59 der Kombinierten Nomenklatur fällt und
 2. zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Fremdzündung bestimmt ist.“
 - b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) „Dieselkraftstoff“ ist jedes Gasölerzeugnis, einschließlich der Zubereitungen mit einem Gehalt an Mineralöl von mindestens 70 Gewichtshundertteilen, in denen diese Öle Grundbestandteil sind, das

 1. unter die Unterpositionen 2710 20 11, 2710 20 15, 2710 20 17 (bis zu einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen), 2710 19 43, 2710 19 46 oder 2710 19 47 (bis zu einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen) der Kombinierten Nomenklatur fällt und

2. verwendet wird zum Antrieb von Fahrzeugen im Sinne der Verordnungen
 - a) Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1), die zuletzt durch Verordnung (EU) Nr. 459/2012 (ABl. L 142 vom 1.6.2012, S. 16) geändert worden ist, sowie
 - b) Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1, L 200 vom 31.7.2009, S. 52), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 133/2014 (ABl. L 47 vom 18.2.2014, S. 1) geändert worden ist.“

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Dieselkraftstoff zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen sowie für Binnenschiffe und Sportboote, ist jeder aus Erdöl gewonnene flüssige Kraftstoff, einschließlich der Zubereitungen mit einem Gehalt an Mineralöl von mindestens 70 Gewichtshundertteilen, in denen diese Öle der Grundbestandteil sind, der

1. unter die Unterpositionen 2710 20 11, 2710 20 15, 2710 20 17 (bis zu einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen), 2710 19 43, 2710 19 46 oder 2710 19 47 (bis zu einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen) der Kombinierten Nomenklatur fällt und
2. für den Betrieb in von Kompressionszündungsmotoren bestimmt ist, die in den folgenden Richtlinien genannt werden:
 - a. 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 (EU) Nr. 1025/2012 (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12) geändert worden ist,
 - b. 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 2012/46/EU (ABl. L 353 vom 21.12.2012, S. 80) geändert worden ist, oder

- c. 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 2013/15/EU (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 172) geändert worden ist.“
 - d) In Absatz 5 werden die Wörter „DIN ISO 8217, Ausgabe August 2009“ durch die Wörter „DIN ISO 8217, Ausgabe Dezember 2013“ ersetzt.
 - e) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:
„(6) „Gasöl für den Seeverkehr“ ist jeder Schiffskraftstoff gemäß der Definition der Güteklassen DMX, DMA und DMZ nach Tabelle 1 der DIN ISO 8217, Ausgabe Dezember 2013, ohne Berücksichtigung des Schwefelgehalts.“
 - f) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:
„(7) „Schiffsdiesel“ ist jeder Schiffskraftstoff gemäß der Definition der Güteklasse DMB nach Tabelle 1 der DIN ISO 8217, Ausgabe Dezember 2013, ohne Berücksichtigung des Schwefelgehalts.“
 - g) In Absatz 9 werden nach dem Wort „Erdölerzeugnis“ ein Komma und die Wörter „einschließlich der Zubereitungen, die Komponenten aus Synthese oder Hydro-treatment oder Komponenten biogener Herkunft enthalten,“ eingefügt.
 - h) In Absatz 15 werden die Angabe „(EG) Nr. 1031/2008 (ABl. L 291 vom 31.10.2008, S.1)“ durch die Angabe „(EU) Nr. 1001/2013 (ABl. L 290 vom 31.10.2013)“ und die Wörter „in der am 1. Januar 2002 geltenden Fassung“ durch die Wörter „in der am 1. Januar 2014 geltenden Fassung“ ersetzt.
2. § 3 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
Die Wörter „DIN EN 228, Ausgabe November 2008, oder der E DIN 51626-1, Ausgabe November 2010“ werden durch die Wörter „DIN EN 228, Ausgabe Oktober 2014“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 werden die Wörter „„Normal“ oder“ gestrichen.

3. § 4 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden die Wörter „DIN EN 590, Ausgabe Mai 2010“ durch die Wörter „DIN EN 590, Ausgabe April 2014“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe „1 000 Milligramm“ durch die Angabe „10 Milligramm“ ersetzt.
 - bb) Satz 2 wird aufgehoben.
 - cc) In dem neuen Satz 2 werden die Wörter „nach den Sätzen 1 und 2“ durch die Wörter „nach Satz 1“ ersetzt.
 - c) In Absatz 3 werden die Wörter „1 Gramm pro Kilogramm“ durch die Wörter „1,0 Gramm pro Kilogramm“ ersetzt.
 - d) In Absatz 4 werden die Wörter „15 Gramm pro Kilogramm“ durch die Wörter „15,0 Gramm pro Kilogramm“ ersetzt.
4. In § 5 Satz 1 werden die Wörter „DIN EN 14214, Ausgabe April 2010“ durch die Wörter „DIN EN 14214, Ausgabe Juni 2014“ ersetzt.
5. In § 7 werden die Wörter „DIN EN 589, Ausgabe November 2008“ durch die Wörter „DIN EN 589, Ausgabe Juni 2012“ ersetzt.
6. § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9 Anforderung an Pflanzenölkraftstoffe

 - (1) Pflanzenölkraftstoff - Rapsöl - darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN 51605, Ausgabe September 2010, genügt.
 - (2) Pflanzenölkraftstoff - alle Saaten - darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN SPEC 51623, Ausgabe Juni 2012, genügt.“
7. § 11 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. diese Normen oder technischen Spezifikationen mit einer der folgenden Normen übereinstimmen:

 - a) DIN EN 228, Ausgabe Oktober 2014,

- b) DIN EN 590, Ausgabe April 2014,
- c) DIN EN 14214, Ausgabe Juni 2014,
- d) DIN 51625, Ausgabe August 2008,
- e) DIN EN 589, Ausgabe Juni 2012,
- f) DIN 51624, Ausgabe Februar 2008,
- g) DIN 51605, Ausgabe September 2010, oder
- h) DIN SPEC 51623, Ausgabe Juni 2012, und“.

8. § 13 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Nummern 1 und 2 werden wie folgt gefasst:
 - „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 Oktober 2014, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Super schwefelfrei“ oder „Super Plus schwefelfrei“ und dem jeweils zutreffenden Zeichen nach Anlage 1a oder 1b gekennzeichnet; an den Zapfsäulen ist zusätzlich der Hinweis „Enthält bis zu 5 % Bioethanol“ deutlich sichtbar anzubringen.“
 - „2. Schwefelfreier Ottokraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe Oktober 2014, 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“ oder „Super Plus E10 schwefelfrei“ und dem jeweils zutreffenden Zeichen nach Anlage 2a oder 2b gekennzeichnet; 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.“
- b) In Nummer 3 werden die Wörter „DIN EN 590, Ausgabe Mai 2010“ durch die Wörter „DIN EN 590, Ausgabe April 2014“ ersetzt.
- c) In Nummer 4 werden die Wörter „DIN EN 14214, Ausgabe April 2010“ durch die Wörter „DIN EN 14214, Ausgabe Juni 2014“ ersetzt.
- d) In Nummer 6 werden die Wörter „DIN EN 589, Ausgabe November 2008“ durch die Wörter „DIN EN 589, Ausgabe Juni 2012“ ersetzt.
- e) In Nummer 8 werden die Wörter „DIN V 51605, Ausgabe Juli 2006“ durch die Wörter „DIN 51605, Ausgabe September 2010“, die Wörter „Bezeichnung „Pflanzenölkraftstoff““ durch die Wörter „Bezeichnung „Pflanzenölkraftstoff -

Rapsöl -““ sowie die Angabe „Anlage 8“ durch die Angabe „Anlage 8a“ ersetzt.

f) Folgende Nummer 9 wird angefügt:

„9. Pflanzenölkraftstoff, der den Anforderungen der DIN SPEC 51623, Ausgabe Juni 2012, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Pflanzenölkraftstoff - alle Saaten -“ und dem Zeichen nach Anlage 8b gekennzeichnet.“

9. In § 15 Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „8“ durch die Angabe „8b“ ersetzt.
10. In § 17 Satz 1 und 3 wird jeweils die Angabe „E DIN-“ gestrichen und wird jeweils die Angabe „DIN V-“ durch die Angabe „DIN SPEC“ ersetzt.
11. § 18 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
1. Die Angabe „E DIN-“ wird gestrichen, die Angabe „DIN V-“ wird durch die Angabe „DIN SPEC-“ ersetzt und die Wörter „DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2004“ werden durch die Wörter „DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2013“ ersetzt.
 2. Folgender Satz wird angefügt:
„Abweichend von den Angaben in DIN EN 590, Ausgabe April 2014, und DIN EN 14214, Ausgabe Juni 2014, findet für die Bestimmung der Gesamtverschmutzung bei der Überprüfung des in Verkehr gebrachten Kraftstoffes die Prüfmethode nach DIN EN 12662, Ausgabe Juli 2008, weiterhin Anwendung.“
- b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
- c) „(3) Die zuständigen Behörden überwachen durch Probenahmen, ob der Schwefelgehalt der verwendeten und der in Verkehr gebrachten Kraft- und Brennstoffe den Anforderungen nach § 4 Absatz 2 bis 4 und nach § 10 entspricht. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit und ausreichenden Mengen vorgenommen werden, so dass die Ergebnisse für den geprüften Kraft- und Brennstoff repräsentativ sind.
- d) Folgende Absätze 4 bis 7 werden angefügt:
- „(4) Der Schwefelgehalt in Dieselmotorkraftstoff zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen sowie für Binnenschiffe und Sportboote ist im Rahmen der Überwachung nach Absatz 3 durch eines der folgenden Prüfverfahren zu bestimmen:
1. nach DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012,
 2. nach DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011, oder
 3. nach DIN EN ISO 13032, Ausgabe Juni 2012.

Als Referenzverfahren dient das Prüfverfahren nach DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012, oder nach DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011.

(5) Für die Bestimmung des Schwefelgehalts in leichtem Heizöl ist im Rahmen der Überwachung nach Absatz 3 eines der folgenden Prüfverfahren zu verwenden:

1. nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder
2. nach DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007.

Als Referenzverfahren dient das Prüfverfahren nach ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003.

Bei leichtem Heizöl, das zusätzlich nach § 13 Absatz 3 mit dem Begriff „schwefelarm“ ausgezeichnet ist, ist eines der folgenden Prüfverfahren zu verwenden:

1. nach DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012, oder
2. nach DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011.

(6) Für die Bestimmung des Schwefelgehalts in schwerem Heizöl ist im Rahmen der Überwachung nach Absatz 3 eines der folgenden Prüfverfahren zu verwenden:

1. nach DIN 51400-3, Ausgabe Juni 2001,
2. nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder
3. nach DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007.

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

(7) Für die Bestimmung des Schwefelgehalts in Gasöl für den Seeverkehr, für Schiffsdiesel und für sonstige Schiffskraftstoffe nach § 1 Absatz 8 ist im Rahmen der Überwachung nach Absatz 3 eines der folgenden Prüfverfahren zu verwenden:

1. nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder
2. nach DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007.

Als Referenzverfahren dient das Prüfverfahren nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003.“

12. § 20 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a werden die Wörter „oder Satz 2“ gestrichen.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „§ 4 Absatz 2 Satz 3“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 2 Satz 2“ ersetzt.

13. Anlage 1a wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1a

(zu § 13 Absatz 1 Nummer 1)



Ø = 85 mm bis 100 mm“.

14. Anlage 1b wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1b

(zu § 13 Absatz 1 Nummer 1)



Ø = 85 mm bis 100 mm“.

15. Anlage 1c wird aufgehoben.

16. Anlage 2a wird wie folgt gefasst:
„Anlage 2a

(zu § 13 Absatz 1 Nummer 2)



Ø = 85 mm bis 100 mm“.

17. Anlage 2b wird wie folgt gefasst:
„Anlage 2b

(zu § 13 Absatz 1 Nummer 2)



Ø = 85 mm bis 100 mm“.

18. Anlage 2c wird aufgehoben.

19. Anlage 8 wird Anlage 8a und wie folgt gefasst:
„Anlage 8a

(zu § 13 Absatz 1 Nummer 8)



Ø = 85 mm bis 100 mm“.

20. Nach Anlage 8a wird folgende Anlage 8b eingefügt:
Anlage 8b

(zu § 13 Absatz 1 Nummer 9)



Ø = 85 mm bis 100 mm“.

21. Anlage 9 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 9 (zu § 18 Absatz 2 Satz 4)

1. Erklärung des Herstellers oder Vermischers über die Beschaffenheit flüssiger Kraft- und Brennstoffe

Nummer der Ausfertigung:

	Dieselmotorkraftstoff 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*, Ausgabe November 1999, oder DIN EN ISO 12185, Ausgabe November 1997, in kg/cbm; bei schwerem Heizöl DIN 51757, Ausgabe Januar 2011, in kg/cbm:						
b) Viskosität in mm ² /s:	bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Dezember 1999	bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Dezember 1999	bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Dezember 1999	bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Dezember 1999	bei 20 Grad C nach DIN 51562-1, Ausgabe Januar 1999	bei 100 und 150 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Januar 1999, DIN 51366, Ausgabe Dezember 2013, oder DIN 51562-1, Ausgabe Januar 1999
c) Siedeverlauf; aufgefangene Destillatmenge in Vol.-%:	nach DIN EN ISO 3405, Ausgabe April 2011, oder				nach DIN EN ISO 3405, Ausgabe April 2011:	

* Referenzverfahren im Streitfall

	DIN EN ISO 3924, Ausgabe Juni 2006: bis 180 Grad C: bis 340 Grad C:				bis 250 Grad C:: bis 350 Grad C:	
d) Schwefelgehalt	nach DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012, oder DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011, oder DIN EN ISO 13032, Ausgabe Juni 2012, in mg/kg:	nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007, in Gew.-%:	nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007, in Gew.-%:	nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007, in Gew.-%:	nach DIN EN 24260, Ausgabe Mai 1994, DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007, in % (m/m) in mg/kg: bzw. bei Auszeichnung als „Schwefelarm“ nach DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012, oder DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011, in % (m/m) oder mg/kg:	nach DIN 51400-3, Ausgabe Juni 2001, DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007, 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:

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Die Bundeskanzlerin

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Begründung

A. Allgemeines

1. Zielsetzung und Notwendigkeit der Verordnung

Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 327 vom 27.11.2012, S. 1).

Der Schwefelgehalt bei Gasöl für den Seeverkehr wird nach der Vorgabe der Richtlinie 2012/33/EU von 1 Gramm pro Kilogramm Gasöl für den Seeverkehr auf 1,0 Gramm pro Kilogramm Gasöl für den Seeverkehr präzisiert. Der Schwefelgehalt bei Schiffsdiesel wird nach der Vorgabe der Richtlinie 2012/33/EU von 15 Gramm pro Kilogramm Schiffsdiesel auf 15,0 Gramm pro Kilogramm Schiffsdiesel präzisiert.

Darüber hinaus dient die Verordnung der Umsetzung der delegierten Richtlinie 2014/77/EU (ABl. L 170 vom 11.6.2014, S. 62) der Kommission zur Änderung der Anhänge I und II der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen um.

Nach Anpassung der europäischen Norm für Ottokraftstoff an die Anforderungen der Richtlinie 98/70/EG wird die nationale Norm E DIN 51626-1, Ausgabe November 2010, nicht mehr benötigt und entfällt durch Verweis auf die neue Fassung der Norm für Ottokraftstoff, DIN EN 228, Ausgabe Oktober 2014.

Die Verweise auf die Anforderungsnormen für Biodiesel und Flüssiggas werden den aktuell gültigen Normen DIN EN 590, Ausgabe April 2014, DIN EN 14214, Ausgabe Juni 2014, DIN EN 589, Ausgabe Juni 2012 und DIN 51605, Ausgabe September 2010, angepasst.

Die Qualitätsanforderungen für Pflanzenölkraftstoff - alle Saaten -, sind in der DIN SPEC 51623, Ausgabe Juni 2012, festgelegt und werden erstmals in die Verordnung aufgenommen.

Nach Auskunft der Mineralölwirtschaft ist kein Normalbenzin (Ottokraftstoff mit 91 Oktan) mehr auf dem Markt erhältlich, zuletzt wurde lediglich eine geringe Menge höherwertiges

Superbenzin (Ottokraftstoff mit 95 Oktan) unter der Bezeichnung „Normal“ in Verkehr gebracht. Die Streichung von Ottokraftstoff der Qualität „Normal“ aus der Kraftstoffnorm DIN EN 228 wurde im zuständigen Normungsgremium im Deutschen Institut für Normung (DIN) durch den Entwurf der DIN EN 228/A1, Ausgabe Juni 2014, einvernehmlich beschlossen. Daher wird diese Qualität aus der 10. BImSchV gestrichen.

Die Nomenklatur in der Begriffsdefinition wurde durch Bezug 2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 51, 2710 12 59, 2710 20 11, 2710 20 15, 2710 20 17 (bis zu einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen), 2710 19 43, 2710 19 46 oder 2710 19 47 (bis zu einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen) dem aktuellen Stand angepasst.

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

Der Entwurf der Änderungsverordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

2. Alternativen/Nachhaltige Entwicklung

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.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund, Ländern und Gemeinden entstehen keine zusätzlichen Haushaltsausgaben.

4. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

5. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Darstellung des Erfüllungsaufwandes erfolgt im Hinblick auf die Informationspflicht nach § 13 Ziffer 1 bis 9 der 10. BImSchV.

Nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Ziffer 1 bis 9 der 10. BImSchV besteht für die Wirtschaft eine Informationspflicht. Hierbei handelt es sich um die Auszeichnungspflicht von Kraft- und Brennstoffen an den Zapfsäulen und Tankstellen.

Die Plaketten für E 10 und Pflanzenölkraftstoff an den Zapfsäulen müssen durch neue Plaketten ersetzt werden. An den ca. 14 700 Tankstellen (Stand 01.01.2013: 14 678) mit schätzungsweise rund 88 000 Zapfsäulen müssen daher geschätzte 78 000 Plaketten angebracht werden.

Für die Auszeichnungspflicht und den Bezug der Plaketten können die vorhandenen Einrichtungen und bestehende Vertriebsstrukturen der Mineralölwirtschaft genutzt werden. Der zeitliche Aufwand für den Erwerb einer Plakette ist gering. Er verläuft in der Praxis unproblematisch. Der durchschnittliche zeitliche Aufwand für die Beschaffung (erfolgt als Sammelbestellung) beträgt je Tankstelle 15 Minuten. Für das Anbringen der Plaketten (zuvor muss die alte Plakette entfernt werden) beträgt der Aufwand schätzungsweise 20 Minuten pro Plakette. Die durchschnittlichen Beschaffungskosten je Plakette betragen schätzungsweise 1 Euro.

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 Lohnkostentabelle Wirtschaft des „Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ (S. 45) der Betrag von 21,50 Euro/Stunde für den finanziellen Beschaffungsaufwand als Mittelwert zugrunde gelegt. Demnach ergeben sich durch den vorzunehmenden Ersatz der Plaketten einmalige Umstellungskosten für die deutsche Wirtschaft in Höhe von insgesamt 716 346 Euro (Beschaffungsaufwand 15 min. * 21,50 Euro/60 min. * 14 700 Tankstellen = 79 086 Euro; Plakettenerneuerung: 20 min. * 21,50 Euro/60 min. * 78 000 Plaketten = 559 260 Euro zuzüglich der Beschaffungskosten für 78 000 Plaketten von je 1,00 Euro = 78 000 Euro).

In den darauf folgenden Jahren entsteht Erfüllungsaufwand 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. 35 817 Euro - gerundet 36 000 Euro - pro Jahr betragen.

Durch Streichung der Ottokraftstoff-Qualität „Normal“ müssen die entsprechenden Plaketten an den Zapfsäulen entfernt werden. Auf Grund des geringen Marktanteils von Ottokraftstoff unter dem Namen Normalbenzin an Ottokraftstoff wird davon ausgegangen, dass nur rund 450 Plaketten an schätzungsweise 450 Tankstellen, an denen Normalbenzin derzeit noch angeboten wird, entfernt werden müssen. Demnach ergeben sich für die Entfernung dieser Pla-

ketten einmalige Umstellungskosten für die deutsche Wirtschaft in Höhe von insgesamt 1 620 Euro (Plakettenentfernung: 10 min. * 21,50 Euro/60 min. * 450 Plaketten).

Aufgrund dieser Verordnung ergibt sich für die deutsche Wirtschaft demnach ein geschätzter einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von insgesamt 718 000 Euro. Hinzu kommt noch der jährliche Erfüllungsaufwand von geschätzt 36 000 Euro für zu ersetzende Auszeichnungen an Zapfsäulen und Tankstellen.

Zu der vorliegenden Neufassung der Verordnung gibt es keine zweckmäßigeren und wirtschaftlicheren Regelungsalternativen.

6. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für die Haushalte von Bund und Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand. Lediglich geringe Auswirkungen gegenüber der bisherigen Regelung hat diese Verordnung für die Haushalte der Länder, wenn zusätzliche (neue) Kraftstoffsorten überwacht werden müssen, wie Pflanzenöl – alle Saaten - . Ob dies der Fall ist, hängt davon ab, ob und in welchen Mengen zusätzliche neue Kraftstoffsorten an Tankstellen in Verkehr gebracht werden, es ist jedoch nicht mit einer hohen Marktdurchdringung zu rechnen.

7. Weitere Kosten

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die EU-rechtlich verbindlichen Präzisierungen des Schwefelgehaltes bei Gasöl für den Seeverkehr und Schiffsdiesel von 1 Gramm pro Kilogramm Gasöl für den Seeverkehr auf 1,0 Gramm pro Kilogramm Gasöl für den Seeverkehr, bzw. von 15 Gramm pro Kilogramm Schiffsdiesel auf 15,0 Gramm pro Kilogramm Schiffsdiesel geringfügig kostensteigernd auswirken.

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

8. Gleichstellung von Frauen und Männern

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden gemäß § 2 des Bundesgleichstellungsgesetzes (BGleichG) und § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) anhand der Arbeitshilfe der Interministeriellen Arbeitsgruppe „Gender Mainstreaming bei der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“ und anhand des im federführenden Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit intern erarbeiteten Prüfsche-

mas für ein Gender Impact Assessment (Prüfung der Auswirkungen auf Geschlechter) geprüft. Von der Verordnung sind keine unterschiedlichen unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf Frauen und Männer zu erwarten.

9. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

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

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1

Zu Nr. 1

Die Begriffsdefinitionen für Otto- und Dieselmotorkraftstoff werden zur Klarstellung, dass auch Mischkraftstoffe wie E5, E10 und B7 unter die jeweiligen Definitionen fallen, an die Benennung der Kombinierten Nomenklatur angepasst. Die Anmerkungen aus Kapitel 27 der Kombinierten Nomenklatur 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 (EU) Nr. 1001/2013 (ABl. L 290 vom 31.10.2013) geändert worden ist, in der am 1. Januar 2014 geltenden Fassung, bleiben dabei unberührt. Insbesondere gilt gemäß Kapitel 27, Anmerkung 2 in der Kombinierten Nomenklatur, dass unter der Bezeichnung „Erdöl und Öl aus bituminösen Mineralien“ in der Position 2710 neben Erdöl und Öl aus bituminösen Mineralien auch ähnliche Öle, sowie vorwiegend aus Mischungen ungesättigter Kohlenwasserstoffe bestehende Öle ohne Rücksicht auf das Herstellungsverfahren zu verstehen sind, in denen die nicht aromatischen Bestandteile im Gewicht gegenüber den aromatischen Bestandteilen überwiegen. In der Begriffsdefinition wird die Nomenklatur durch Bezug auf die Nummern 2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 51, 2710 12 59, 2710 20 11, 2710 20 15, 2710 20 17 (bis zu einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen), 2710 19 43, 2710 19 46 oder 2710 19 47 (bis zu einem Schwefelgehalt von 0,05 Gewichtshundertteilen) dem aktuellen Stand angepasst, wobei die Richtlinie 98/70/EG weiterhin 1:1 umgesetzt wird. Die für die Begriffsbestimmung zitierte 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 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, wurden mittlerweile aufgehoben. Die Zitierung wird daher angepasst. Die relevanten Vorschriften finden sich nunmehr in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007/EG des Europäi-

schen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 459/2012/EU vom 29.5.2012 (ABl. L 142 vom 1.6.2012, S. 16), sowie Verordnung (EG) Nr. 595/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 582/2011/EU vom 25.5.2011 (ABl. L 167 vom 25.6.2011, S. 1), ersetzt. Weitere Verweise auf Normen und Europäische Rechtsvorschriften werden aktualisiert. Es erfolgt eine Klarstellung zur Möglichkeit der Zugabe von Brenn- oder Kraftstoffen biogener Herkunft, bzw. aus Synthese oder Hydrotreatment, deren Ausgangsstoffe Gase, Biomasse oder Kohle sein können, zu Kraftstoffen. Bei Heizölen bleiben die Anforderungen an die Brennstoffe in den einschlägigen DIN-Normen unberührt. Die Begriffsbestimmung von Gasöl für den Seeverkehr und Schiffsdiesel wird den Vorgaben der Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 327 vom 27.11.2012, S. 1) in Artikel 1 Nummer 2 b) angepasst.

Zu Nr. 2

§ 3 Absatz 1 wird an die Vorgaben 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 2014/77/EU (ABl. L 170 vom 11.6.2014, S. 62) geändert worden ist, durch Inbezugnahme der aktuellen Norm an den neuesten wissenschaftlichen Stand angepasst. Da in der DIN EN 228, Ausgabe Oktober 2014, Spezifikationen zu E10 enthalten sind, kann die Inbezugnahme auf die nationale E10 Norm, E DIN 51626-1 entfallen.

§ 3 Absatz 2 wird geändert, da nach Auskunft der Mineralölverbände kein Normalbenzin (Ottokraftstoff mit 91 Oktan) mehr im Markt angeboten wird. Stattdessen, wird das hochwertigere Superbenzin unter dem Namen „Normalbenzin“ abgegeben. Der Marktanteil von unter dem Namen „Normalbenzin“ abgegebenem Ottokraftstoff ist seit einigen Jahren stark rückläufig.

Er betrug im Jahr 2013 nach den vorläufigen amtlichen Mineralöl­daten nur noch 0,03 %, im Dezember lediglich 0,017 %. Die Richtlinie 98/70/EG bietet den Mitgliedsstaaten lediglich die Option, die Ottokraftstoff-Qualität „Normal“ anzubieten, sie verpflichtet diese aber nicht dazu (Artikel 3 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang I, insbesondere Fußnote 3). Die Streichung von Ottokraftstoff der Qualität „Normal“ aus der Kraftstoffnorm DIN EN 228 wurde im zuständigen Normungsgremium im Deutschen Institut für Normung (DIN) einvernehmlich beschlossen. Daher wird die Ottokraftstoff-Qualität „Normal“ aus der 10. BImSchV gestrichen.

Zu Nr. 3

§ 4 Absatz 1 wird an die Vorgaben 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 2014/77/EU (ABl. L170 vom 11.6.2014, S. 62) geändert worden ist durch Inbezugnahme der aktuellen Norm an den neuesten wissenschaftlichen Stand angepasst. § 4 Absatz 2 wird geändert, da die bis zum 1. Januar 2011 zulässige Verwendung von höheren Schwefelgehalten ausgelaufen ist.

§ 4 Absatz 3 und 4 werden den Vorgaben in Artikel 1 Nummer 6 d) und Nummer 7 der Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffsmotorkraftstoffen (ABl. L 327 vom 27.11.2012, S. 1) Artikel 1 Nummer 6 d) und Nummer 7 zur Präzisierung des zulässigen Schwefelgehaltes angepasst.

Zu Nr. 4

§ 5 wird an den neuesten wissenschaftlichen Stand durch Inbezugnahme der aktuellen Norm angepasst.

Zu Nr. 5

§ 7 wird an den neuesten wissenschaftlichen Stand durch Inbezugnahme der aktuellen Norm angepasst.

Zu Nr. 6

§ 9 wird an den neuesten wissenschaftlichen Stand durch Inbezugnahme der aktuellen Norm angepasst. Neben den Qualitätsanforderungen für Pflanzenölkraftstoff – Rapsöl – werden

erstmals auch Qualitätsanforderungen für Pflanzenölkraftstoff – alle Saaten – in die Verordnung aufgenommen und festgelegt.

Zu Nr. 7

§ 11 wird an die Änderungen in den §§ 3 bis 5, 7 und 9 angepasst.

Zu Nr. 8

§ 13 Absatz 1 wird an die Änderungen in den §§ 3 bis 5, 7 und 9 angepasst.

Zu Nr. 9

§ 15 Absatz 2 wird an die Aufnahme eines neuen Kraftstoffes in § 9 angepasst.

Zu Nr. 10

§ 17 wird an die Änderungen in den §§ 3 und 9 angepasst.

Zu Nr. 11

§ 18 wird an die Änderungen in den §§ 3 und 9 sowie den Vorgaben in Artikel 1 Nummer 9 der Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 327 vom 27.11.2012, S. 1) zur Probenahme und Analyse von Schiffskraftstoffen angepasst. Die Prüfvorschriften werden an die einschlägige Ursprungsnorm (DIN, EN, ISO) für den jeweiligen Kraft- oder Brennstoff und an den neuesten wissenschaftlichen Stand durch Bezugnahme der aktuellen Normen angepasst.

Zu Nr. 12

§ 20 wird an die Änderungen in § 4 angepasst.

Zu Nr. 13

Anlage 1a wird an die Änderungen in §§ 3 und 13 angepasst. Die Zeichen, die sich auf die nationale E10 Norm, E DIN 51626-1 beziehen, entfallen.

Zu Nr. 14

Anlage 1b wird an die Änderung in § 3 angepasst. Die Zeichen, die sich auf die nationale E10 Norm, E DIN 51626-1 beziehen, entfallen.

Zu Nr. 15

Anlage 1c wird zur Anpassung an die Änderung in § 3 aufgehoben.

Zu Nr. 16

Anlage 2a wird an die Änderung in § 3 angepasst. Die Zeichen, die sich auf die nationale E10 Norm, E DIN 51626-1 beziehen, entfallen.

Zu Nr. 17

Anlage 2b wird an die Änderung in § 3 angepasst. Die Zeichen, die sich auf die nationale E10 Norm, E DIN 51626-1 beziehen, entfallen.

Zu Nr. 18

Anlage 2c wird zur Anpassung an die Änderung in § 3 aufgehoben.

Zu Nr. 19

Anlage 8 wird als Anlage 8a an die Änderung in § 3 und 13 angepasst.

Zu Nr. 20

Anlage 8b wird zur Anpassung an die Änderung in § 3 und 13 neu aufgenommen.

Zu Nr. 21

In Anlage 9 werden die Prüfvorschriften an die einschlägige Ursprungsnorm (DIN, EN, ISO) für den jeweiligen Kraft- oder Brennstoff und an den neuesten wissenschaftlichen Stand durch Inbezugnahme der aktuellen Normen angepasst.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG
Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und
Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (NKR-Nr. 2926)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten
Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	36.000 Euro
<i>Davon aus Informationspflichten</i>	36.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	718.000 Euro
<i>Davon aus Informationspflichten</i>	718.000 Euro
Verwaltung	Keine Auswirkungen
1:1-Umsetzung von EU-Recht (Gold plating)	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit den vorliegenden Regelungen über eine 1:1-Umsetzung hinausgegangen wird.
Das Ressort hat die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Daher macht der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellungen der Gesetzesfolgen im vorliegenden nationalen Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben werden Teile der Richtlinie 2012/33/EU vom 12. November 2012 hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen umgesetzt. Hier werden mit dem Vorhaben die zulässigen Masseanteile von Schwefel in Schiffskraftstoffen (Schiffsdiesel und Gasöl) auf eine Nachkommastelle präzisiert. Darüber hinaus wird die Delegierte Richtlinie 204/77/EU vom 10. Juni 2014 umgesetzt, in der u. a. – unter Bezug auf aktualisierte CEN-Normen – Analysemethoden für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe aufgestellt werden.

Weiterhin wurde für Pflanzenöl (alle Saaten) erstmals eine Norm entwickelt. Des Weiteren wird das auf dem Markt praktisch nicht mehr erhältliche Normalbenzin (Ottokraftstoff mit 91 Oktan) aus der Verordnung gestrichen.

Zudem wurde für die Überwachung des Schwefelgehalts in Kraft- und Brennstoffen eine Prüfmethode geändert.

Folge des Regelungsvorhabens sind im Wesentlichen erneute Auszeichnungspflichten an Tankstellen. Dort sind die Zapfsäulen mit neuen Plaketten für E 10 und Pflanzenölkraftstoff zu versehen.

Daraus ergibt sich für die Wirtschaft ein Erfüllungsaufwand von einmalig rund 718.000 Euro und jährlich rund 36.000 Euro. Dieser resultiert daraus, dass deutschlandweit geschätzt 78.000 Plaketten an ca. 14.700 Tankstellen angebracht werden müssen.

Im Einzelnen werden Beschaffungskosten von 1 €/Plakette (entspricht 78.000 €) und ein Aufwand zur Beschaffung von 15 min je Tankstelle (in Summe ca. 79.086 €) veranschlagt. Für die Plakettenerneuerung werden nach Schätzungen von zwei Verbänden ca. 20 min je Plakette (in Summe ca. 559.260 €) veranschlagt.

Der jährliche Erfüllungsaufwand resultiert aus der Auszeichnungspflicht für neue Zapfsäulen bzw. Tankstellen. Diese werden p. a. auf 5% des Bestandes geschätzt. Diese Höhe in Relation zum einmaligen Erfüllungsaufwand gesetzt, ergibt einen jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 36.000 Euro.

Darüber hinaus sind ca. 450 Plaketten für Normalbenzin an ca. 450 Tankstellen zu entfernen. Hier wird ein einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt rund 1620 € für einen Entfernungsaufwand von 10 min pro Plakette geschätzt.

Im Wesentlichen bewirken die neuen Vorgaben für die Verwaltung keine neuen Verpflichtungen und haben geringe Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand. Insbesondere die Überwachung des Schwefelgehalts durch Probenahmen ist auch bisher schon erforderlich. Die Überwachung der neuen Auszeichnungspflicht von Pflanzenöl (alle Saaten) erfolgt im Rahmen der Überwachung der sonstigen Auszeichnungspflichten.

Die Änderung der Prüfmethode des Schwefelgehalts in Kraft- und Brennstoffen bewirkt keinen neuen Erfüllungsaufwand. Nach Angaben des Ressorts bezogen auf die Auskunft eines großen Prüflabors verursachen die verschiedenen Prüfmethode Kosten in gleicher Höhe.

Im Rahmen der Verbände- und Ressortabstimmung wurde das Ressort gebeten, auf das Schriftformerfordernis nach § 14 Abs. 1 der 10. BImSchV über die gelieferten Kraftstoffe

zu verzichten, weil Tankstellen üblicherweise keine schriftlichen Unterlagen über die Belieferung erhalten.

Darüber hinaus soll auch auf die schriftliche Erklärung des Herstellers bzw. Vermischers über die Beschaffenheit flüssiger Kraft- und Brennstoffe nach § 14 Abs. 2 i. V. m. § 18 Abs. 2 S. 4 der 10. BImSchV verzichtet bzw. eine elektronische Verfahrensalternativen angeboten werden.

Das Ressort sieht für vorliegendes Regelungsvorhaben keine Möglichkeit der Umsetzung, wird aber die zukünftige Umsetzung prüfen.

Das Ressort hat die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Daher macht der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellungen der Gesetzesfolgen im vorliegenden nationalen Regelungsvorhaben geltend. Der Nationale Normenkontrollrat erwartet jedoch, dass die geforderten elektronischen Verfahrensmöglichkeiten geprüft und umgesetzt werden.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Versteyl
Berichterstatterin