



Seite 3

Das Bundesministerium der Justiz, das Bundesministerium der Finanzen, das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz sowie das Bundesministerium für Digitales und Verkehr haben zugestimmt. Die übrigen Ressorts wurden beteiligt und haben keine Einwände erhoben.

Die Anforderungen nach § 44 in Verbindung mit § 62 Absatz 2 Satz 1 GGO sind erfüllt. Durch die Änderungsvorschläge des Bundesrates werden Bund, Länder und Kommunen nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Ebenso werden keine neuen Informationspflichten begründet.

Das Bundesministerium der Justiz hat die Rechtsprüfung nach § 46 Absatz 1 in Verbindung mit § 62 Absatz 2 Satz 1 GGO durchgeführt. Die Gesetzesredaktion des Bundesministeriums der Justiz, die Regelungsentwürfe auf sprachliche Richtigkeit und Verständlichkeit prüft, wurde beteiligt.

Der Nationale Normenkontrollrat wurde beteiligt. Er hat von der Abgabe einer Stellungnahme abgesehen.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Anlagen

- Beschlussvorschlag
- Sprechzettel für den Regierungssprecher
- Verordnung
- BR.-Drs. 621/23 - Beschluss



Verordnung der Bundesregierung

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen ^{*)**)}

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; 2021 I S. 123), die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise,
- des § 34 Absatz 2 und des § 37 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie 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 § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
- des § 38 Absatz 2 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der zuletzt durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 14. März 2018 (BGBl. I S. 374) das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz nach Anhörung der beteiligten Kreise sowie
- des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes, der durch Artikel 6 Nummer 9 Buchstabe a des Gesetzes vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066) neu gefasst worden ist, das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz:

Artikel 1

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

Die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1849), die zuletzt durch Artikel

^{*)} 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, L 265 vom 5.9.2014, S. 36), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2023/2413 (ABl. L 2023/2413, 31.10.2023) geändert worden ist,
- Richtlinie 2016/802/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

^{**)} Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

1 der Verordnung vom 13. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2739) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt gefasst:

„Inhaltsübersicht

- § 1 Begriffsbestimmungen
- § 2 Chlor- und Bromverbindungen
- § 3 Anforderungen an Ottokraftstoffe; Bestandsschutzsortenregelung
- § 4 Anforderungen an Dieselmotorkraftstoff, paraffinischer Dieselmotorkraftstoff, Gasöl und andere flüssige Kraftstoffe; Bestandsschutzsortenregelung; Schwefelgehalt; Verwendung für Binnenschiffe und Sportboote
- § 5 Anforderungen an Biodiesel
- § 6 Anforderungen an Ethanolkraftstoff (E85)
- § 7 Anforderungen an Autogas
- § 8 Anforderungen an Erdgas und Biogas als Kraftstoffe
- § 9 Anforderungen an Pflanzenölkraftstoffe
- § 9a Anforderungen an Wasserstoff als Kraftstoff
- § 10 Schwefelgehalt von Heizöl
- § 11 Gleichwertigkeitsklausel
- § 12 Einschränkungen
- § 13 Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen
- § 14 Nachweisführung
- § 15 Bekanntmachung der Kraftstoffqualität für den Betrieb von Kraftfahrzeugen
- § 16 Ausnahmen
- § 17 Zugänglichkeit der Normen
- § 18 Überwachung
- § 19 Einfuhr von Heizöl, Schiffskraftstoff und Dieselmotorkraftstoff
- § 20 Ordnungswidrigkeiten
- § 21 Übergangsvorschriften
- § 22 Inkrafttreten, Außerkrafttreten
- Anlage 1 Zeichen Super (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)

- Anlage 2 Zeichen Super Plus (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)
- Anlage 3 Zeichen Super E10 (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2)
- Anlage 4 Zeichen Super Plus E10 (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2)
- Anlage 5 Zeichen Diesel (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3)
- Anlage 6 Zeichen Diesel B10 (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4)
- Anlage 7 Zeichen Paraffinischer Diesel XTL (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5)
- Anlage 8 Zeichen Biodiesel (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6)
- Anlage 9 Zeichen Ethanolkraftstoff (E85) (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7)
- Anlage 10 Zeichen Autogas (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8)
- Anlage 11 Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – CNG Gruppe H (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa)
- Anlage 12 Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – CNG Gruppe L (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb)
- Anlage 13 Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – LNG Gruppe H (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa)
- Anlage 14 Zeichen Pflanzenölkraftstoff – Rapsöl (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 10)
- Anlage 15 Zeichen Pflanzenölkraftstoff – alle Saaten (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11)
- Anlage 16 Zeichen Wasserstoff (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 12)
- Anlage 17 Erklärung des Herstellers, Vermischers oder Lieferanten über die Beschaffenheit flüssiger Kraft- und Brennstoffe (zu § 18 Absatz 2 Satz 4)“.

2. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „18“ durch die Angabe „15“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 Nummer 1 wird die Angabe „2710 20 15, 2710 20 17“ durch die Angabe „2710 20 16“ ersetzt.
- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 wird die Angabe „2710 20 15, 2710 20 17“ durch die Angabe „2710 20 16“ ersetzt.
 - bb) Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenver-

kehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53; L 231 vom 6.9.2019, S. 29), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2022/992 (ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 43) geändert worden ist, oder“.

- d) In Absatz 9 werden die Wörter „DIN EN ISO 3405, Ausgabe April 2011“ durch die Wörter „DIN EN ISO 3405, Ausgabe September 2019“ ersetzt.
- e) In Absatz 10 werden jeweils die Wörter „DIN EN ISO 3405, Ausgabe April 2011“ durch die Wörter „DIN EN ISO 3405, Ausgabe September 2019“ ersetzt.
- f) Absatz 15 wird wie folgt gefasst:

„Kombinierte Nomenklatur ist die Warennomenklatur nach Artikel 1 in Verbindung mit Anhang I 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; L 151 vom 8.6.2016, S. 22), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2022/2465 (ABl. L 322 vom 16.12.2022, S. 81) geändert worden ist.“

- g) Die Absätze 16, 17 und 18 werden aufgehoben.

3. § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4

Anforderungen an Dieselkraftstoff, paraffinischer Dieselkraftstoff, Gasöl und andere flüssige Kraftstoffe; Bestandsschutzsortenregelung; Schwefelgehalt; Verwendung für Binnenschiffe und Sportboote

(1) Dieselkraftstoff der Qualität „B7“ 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 2022, genügt.

(2) Dieselkraftstoff der Qualität „B10“ darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN EN 16734, Ausgabe September 2022, genügt.

(3) Paraffinischer Dieselkraftstoff der Qualität „XTL“ darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN EN 15940, Ausgabe Juli 2023, genügt.

(4) Wer Dieselkraftstoffe nach Absatz 2 der Qualität „B10“ mit mehr als 7 Volumenprozent Fettsäuremethylester oder paraffinische Dieselkraftstoffe nach Absatz 3 der Qualität „XTL“ anbietet, ist verpflichtet, an derselben Abgabestelle auch Dieselkraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „B7“ mit einem maximalen Fettsäuremethylester-Gehalt von 7 Volumenprozent anzubieten.

(5) Absatz 4 gilt nicht für Abgabestellen, an denen in den zwei vorangegangenen Kalenderjahren weniger als 500 Kubikmeter Dieselkraftstoff nach den Absätzen 1 bis 3 in den Verkehr gebracht wurden. Für nichtöffentliche Abgabestellen findet Absatz 4

ebenfalls keine Anwendung. Die Voraussetzungen nach Satz 1 sind durch geeignete Belege gegenüber der zuständigen Behörde auf Verlangen nachzuweisen.

(6) Dieseldieselkraftstoff 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, 10 Milligramm pro Kilogramm Dieseldieselkraftstoff nicht überschreitet.

(7) 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, 1,0 Gramm pro Kilogramm Gasöl für den Seeverkehr nicht überschreitet.

(8) 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, 15,0 Gramm pro Kilogramm Schiffsdiesel nicht überschreitet.

(9) Für Binnenschiffe und Sportboote dürfen Gasöle für Binnenschiffe und andere flüssige Kraftstoffe nur dann verwendet werden, wenn ihr Schwefelgehalt den für Dieseldieselkraftstoff nach Absatz 6 zulässigen Schwefelgehalt nicht überschreitet.“

4. In § 7 werden die Wörter „DIN EN 589, Ausgabe März 2019“ durch die Wörter „DIN EN 589, Ausgabe April 2022“ ersetzt.
5. In § 8 Absatz 3 werden die Wörter „Die Absätze 1 und 2 gelten“ durch die Wörter „Der Absatz 1 gilt“ ersetzt.
6. § 9 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden die Wörter „DIN 51605, Ausgabe Januar 2016“ durch die Wörter „DIN 51605, Ausgabe November 2020“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 werden die Wörter „DIN 51623, Ausgabe Dezember 2015“ durch die Wörter „DIN 51623, Ausgabe November 2020“ ersetzt.
7. In § 9a werden die Wörter „DIN EN 17124, Ausgabe Juli 2019“ durch die Wörter „DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022“ ersetzt.
8. In § 10 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 wird die Angabe „24. Juli 2002 (GMBI. 2002 S. 511)“ durch die Angabe „18. August 2021 (GMBI 2021 Nr. 48-54, S. 1050)“ ersetzt.
9. § 11 wird wie folgt geändert:
 - a) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird die Angabe „§ 4 Absatz 1“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 1 bis 3“ ersetzt.
 - b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

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

 - a) DIN EN 228, Ausgabe August 2017,
 - b) DIN EN 590, Ausgabe Mai 2022,

- c) DIN EN 16734, Ausgabe September 2022,
- d) DIN EN 15940, Ausgabe Juli 2023,
- e) DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019,
- f) DIN EN 15293, Ausgabe Oktober 2018,
- g) DIN EN 589, Ausgabe April 2022,
- h) DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, mit der Maßgabe, dass für Anforderungen, Grenzwerte und zugehörige Prüfverfahren für Erdgas und Biogas als Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, gilt und dass für Anforderungen an zugesetzte Additive Abschnitt 5.2 der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008, gilt,
- i) DIN 51605, Ausgabe November 2020,
- j) DIN 51623, Ausgabe November 2020, oder
- k) DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022, und“.

10. In § 12 Absatz 1 werden die Wörter „§ 4 Absatz 2 bis 4“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 6 bis 8“ ersetzt.

11. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Betreiber einer Zapfstelle hat an den entsprechenden Zapfsäulen und Zapfventilen die Qualität des jeweiligen Kraftstoffs gemäß der Sätze 2 und 3 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 August 2017, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Super“ oder „Super Plus“ und dem jeweils zutreffenden Zeichen nach Anlage 1 oder 2 gekennzeichnet; der Hinweis „Enthält bis zu 5 % Bioethanol“ muss im Zeichen Teil a enthalten sein;
2. schwefelfreier Ottokraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe August 2017, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist und dessen Sauerstoffgehalt 2,7 Massenprozent oder dessen Ethanolgehalt 5 Volumenprozent überschreiten kann, wird mit der Bezeichnung „Super E10“ oder „Super Plus E10“ und dem jeweils zutreffenden Zeichen nach Anlage 3 oder 4 gekennzeichnet; die Hinweise „Enthält bis zu 10 % Bioethanol“ und „Verträgt Ihr Fahrzeug E10? Herstellerinformation einholen! Im Zweifel Super oder Super Plus tanken!“ müssen im Zeichen Teil a enthalten sein;
3. Dieseldieselkraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Mai 2022, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Diesel“ und dem Zeichen nach Anlage 5 gekennzeichnet; der Hinweis „Enthält bis zu 7 % Biodiesel“ muss im Zeichen Teil a enthalten sein;
4. Dieseldieselkraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 16734, Ausgabe September 2022, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung

„Diesel B10“ und dem Zeichen nach Anlage 6 gekennzeichnet; die Hinweise „Enthält bis zu 10 % Biodiesel“ und „Verträgt Ihr Fahrzeug B10? Herstellerinformation beachten (z.B. Tankklappe oder Betriebsanleitung)! Im Zweifel Diesel B7 tanken!“ müssen im Zeichen Teil a enthalten sein;

5. paraffinischer Dieselkraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 15940, Ausgabe Juli 2023, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Paraffinischer Diesel“ und dem Zeichen nach Anlage 7 gekennzeichnet; die Hinweise „Enthält bis zu 7 % Biodiesel“ und „Verträgt Ihr Fahrzeug XTL? Herstellerinformation beachten (z.B. Tankklappe oder Betriebsanleitung)!“ müssen im Zeichen Teil a enthalten sein;
6. Fettsäure-Methylester für Dieselmotoren, das den Anforderungen der DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019, genügt oder das gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Biodiesel“ und dem Zeichen nach Anlage 8 gekennzeichnet;
7. Ethanol für Kraftfahrzeuge, das den Anforderungen der DIN EN 15293, Ausgabe Oktober 2018, genügt oder das gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Ethanolkraftstoff (E85)“ und dem Zeichen nach Anlage 9 gekennzeichnet;
8. Autogas, das den Anforderungen der DIN EN 589, Ausgabe April 2022, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Autogas“ und dem Zeichen nach Anlage 10 gekennzeichnet;
9. Erdgas- und Biogaskraftstoffe, die den Anforderungen der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, genügen, wobei für die Anforderungen, Grenzwerte und zugehörigen Prüfverfahren für Erdgas und Biogas als Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge die Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017 anzuwenden ist, oder gleichwertige Kraftstoffe nach § 11 werden gekennzeichnet
 - a) sofern sie als komprimiertes Erdgas (CNG) in den Verkehr gebracht werden
 - aa) mit der Bezeichnung „Erdgas H“ und dem Zeichen nach Anlage 11 oder
 - bb) mit der Bezeichnung „Erdgas L“ und dem Zeichen nach Anlage 12, sofern abweichend von Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, die Qualität nur den Anforderungen eines unteren Wobbe-Index von mindestens 36,3 Megajoule pro Kubikmeter genügt und einen Heizwert von mindestens 39 Megajoule pro Kilogramm aufweist, oder
 - b) sofern sie als verflüssigtes Erdgas (LNG) in Verkehr gebracht werden
 - aa) mit der Bezeichnung „Erdgas H“ und dem Zeichen nach Anlage 13;
10. Pflanzenölkraftstoff, der den Anforderungen der DIN 51605, Ausgabe November 2020, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Pflanzenölkraftstoff – Rapsöl“ und dem Zeichen nach Anlage 15 gekennzeichnet;
11. Pflanzenölkraftstoff, der den Anforderungen der DIN 51623, Ausgabe November 2020, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung

„Pflanzenölkraftstoff – alle Saaten“ und dem Zeichen nach Anlage 16 gekennzeichnet;

12. Wasserstoff als Kraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Wasserstoff“ und dem Zeichen nach Anlage 17 gekennzeichnet.

Für die Auszeichnung der Zapfsäulen ist das Zeichen nach Teil a der jeweils zutreffenden Anlage zu verwenden. Für die Auszeichnung des Zapfventils ist das Zeichen nach Teil b der jeweils zutreffenden Anlage zu verwenden.“

b) Absatz 3 Satz 1 wird aufgehoben.

c) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„Der Betreiber eines Ladepunktes hat die Verbraucherinformation nach Abschnitt 6.3 der DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019, gemäß der Sätze 2 und 4 am Ladepunkt anzubringen. In der Verbraucherinformation ist in Abschnitt A des Zeichens nach Abschnitt 6.3.1 der DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019, der Text „Laden von E-Fahrzeugen“ einzutragen. Für das Zeichen in Abschnitt B des Zeichens wird eine Mindestbreite von 40 Millimetern empfohlen. In Abschnitt C des Zeichens ist gemäß der Empfehlung der DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019, die berechnete Leistung anzugeben.“

12. In § 14 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird die Angabe „§ 4 Absatz 1“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 1 bis 3“ ersetzt.

13. § 15 wird wie folgt gefasst:

„§ 15

Bekanntmachung der Kraftstoffqualität für den Betrieb von Kraftfahrzeugen

Bei der Bekanntmachung der Kraftstoffqualität durch die Hersteller sind für flüssige oder gasförmige Kraftstoffe die Bezeichnungen nach § 13 für die Qualität der Kraftstoffe und die Zeichen nach den Anlagen 1 bis 17, jeweils Teil b zu verwenden. Die Bekanntmachung der Kraftstoffqualität umfasst die deutlich sichtbare Anbringung der Zeichen an allen Kraftstoffeinfüllstutzen oder Fahrzeugsteckern von Kraftfahrzeugen, für die der betreffende Kraftstoff empfohlen und geeignet ist, oder in unmittelbarer Nähe der Einfüllstutzen oder Fahrzeugstecker dieser Fahrzeuge.“

14. § 16 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 4 Absatz 1“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 1 bis 3“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „oder LNG-Tankstellen“ gestrichen.
- c) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „§ 4 Absatz 2 bis 5“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 6 bis 9“ ersetzt.

15. § 18 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die zuständigen Behörden überwachen die in den §§ 3 bis 9a festgelegten Anforderungen an Kraftstoffe sowie die in § 13 festgelegten Anforderungen an die Auszeichnungspflicht dieser Kraftstoffe

1. anhand der Prüfverfahren, die in den DIN- und DIN EN-Normen der §§ 3 bis 10 genannten DIN- und DIN EN-Normen angegeben sind, und
2. anhand der vorgeschriebenen Verfahren
 - a) der DIN-Normen
 - aa) DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2013,
 - bb) DIN EN ISO 3170, Ausgabe Juni 2004,
 - cc) DIN EN ISO 3171, Ausgabe November 2000,
 - dd) DIN EN ISO 4257, Ausgabe März 2002,
 - ee) DIN ISO 21087, Ausgabe März 2022, sowie
 - b) des DVGWs-Arbeitsblatts G 264, Ausgabe Februar 2019.

Für Otto- und Dieselmotoren ergeben sich die zu beprobenden Kraftstoffeigenschaften aus Abschnitt 6.4 der DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2013.“

- b) In Absatz 2 Satz 4 wird die Angabe „Anlage 16“ durch die Angabe „Anlage 17“ ersetzt.
- c) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „§ 4 Absatz 2 bis 5“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 6 bis 9“ ersetzt.
- d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019“ ersetzt.
 - bb) In Satz 1 Nummer 2 werden die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022“ ersetzt.
 - cc) In Satz 2 werden die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019“ und die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022“ ersetzt.
- e) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 3 werden in dem Satzteil vor Nummer 1 die Wörter „§ 14 Absatz 4 Nummer 1“ durch die Wörter „§13 Absatz 4 Nummer 1“ ersetzt.
 - bb) In Satz 3 Nummer 1 werden die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019“ ersetzt.
 - cc) In Satz 3 Nummer 2 werden die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022“ ersetzt.

dd) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Bei leichtem Heizöl, das zusätzlich nach § 13 Absatz 4 Nummer 2 mit dem Begriff „stickstoffarm“ ausgezeichnet ist, ist das Prüfverfahren nach DIN 51444, Ausgabe Oktober 2020, zu verwenden.“

f) In Absatz 8 werden nach dem Wort „Umweltbundesamt“ die Wörter „elektronisch über das Online-Datenerfassungstool FQMS-Portal“ eingefügt.

16. § 20 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Buchstabe a werden die Wörter „§ 4 Absatz 2, Absatz 3 oder Absatz 4“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 6, Absatz 7 oder Absatz 8“ ersetzt.

bbb) In Buchstabe b werden nach der Angabe „§ 4 Absatz 1“ die Wörter „, Absatz 2 oder Absatz 3“ eingefügt.

bb) In Nummer 3 werden nach den Wörtern „§ 3 Absatz 2 oder Absatz 3“ die Wörter „oder § 4 Absatz 4“ eingefügt.

cc) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 4 Absatz 5“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 9“ ersetzt.

b) In Absatz 3 werden die Wörter „Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), das zuletzt durch Artikel 146 des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I S. 1626) geändert worden ist,“ durch die Wörter „Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 82)“ ersetzt.

17. Die Anlagen werden wie folgt geändert:

a) Nach Anlage 5 werden die folgenden Anlagen 6 und 7 eingefügt:

„Anlage 6

(zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4)

Zeichen Diesel B10

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 16734

Diesel B10



Enthält bis zu 10 % Biodiesel

Verträgt Ihr Fahrzeug B10?
Herstellereinformation beachten (z.B.
Tankklappe oder Betriebsanleitung)!
Im Zweifel Diesel B7 tanken!



Teil a Teil b

Anlage 7

(zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5)

Zeichen Paraffinischer Diesel XTL

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 15940

**Paraffinischer
Diesel**



Enthält bis zu 7 % Biodiesel

Verträgt Ihr Fahrzeug XTL?
Herstellereinformation beachten (z.B.
Tankklappe oder Betriebsanleitung)!
Im Zweifel Diesel B7 tanken!



Teil a Teil b“.

- b) Die bisherige Anlage 6 wird Anlage 8 und in der Überschrift werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6“ ersetzt.

- c) Die bisherige Anlage 7 wird Anlage 9 und in der Überschrift werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7“ ersetzt.
- d) Die bisherige Anlage 8 wird Anlage 10 und in der Überschrift werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8“ ersetzt.
- e) Die bisherige Anlage 9 wird Anlage 11 und in der Überschrift werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9“ ersetzt.
- f) Die bisherige Anlage 10 wird Anlage 12 und in der Überschrift werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9“ ersetzt.
- g) Die bisherige Anlage 11 wird Anlage 13 und in der Überschrift werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9“ ersetzt.
- h) Die bisherige Anlage 12 wird aufgehoben.
- i) Die bisherige Anlage 13 wird Anlage 14 und in der Überschrift werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 10“ ersetzt.
- j) Die bisherige Anlage 14 wird Anlage 15 und in der Überschrift werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11“ ersetzt.
- k) Die bisherige Anlage 15 wird Anlage 16 und in der Überschrift werden die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 10“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 12“ ersetzt.
- l) Die bisherige Anlage 16 wird Anlage 17 und wie folgt gefasst:

„Anlage 17

(zu § 18 Absatz 2 Satz 4)

Erklärung des Herstellers, des Vermischers oder des Lieferanten über die Beschaffenheit flüssiger Kraft- und Brennstoffe

1. Erklärung des Herstellers oder des 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 Bestimmungs- ort der Sendung						
Kenndaten						
a) Dichte bei 15 Grad C nach DIN EN ISO 3675*, Ausgabe No- vember 1999, oder nach DIN EN ISO 12185 (Referenzver- fahren), Ausgabe No- vember 1997, in kg/cbm; bei schwerem Heizöl nach DIN 51757, Aus- gabe Januar 2011, in kg/cbm:						
b) Viskosität in mm ² /s:	bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Januar 2021	bei 20 Grad C nach DIN 53000-1, Ausgabe Juli 2023	bei 100 und 150 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Januar 2021, nach DIN 51366, Ausgabe Dezemb- er 2013, o- der nach DIN 53000-1, Ausgabe Juli 2023			
c) Siedeverlauf; auf- gefangene Destillat- menge in Vol.-%:	nach DIN EN ISO				nach DIN EN ISO	

* Referenzverfahren im Streitfall

	<p>3405, Ausgabe September 2019, oder nach DIN EN ISO 3924, Ausgabe Dezember 2019:</p> <p>bis 180 Grad C:</p> <p>bis 340 Grad C:</p>				<p>3405, Ausgabe September 2019:</p> <p>bis 250 Grad C:</p> <p>bis 350 Grad C:</p>	
d) Schwefelgehalt	<p>nach DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019, oder nach DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022, oder nach DIN EN ISO 13032, Ausgabe Juni 2012,</p>	<p>nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder nach DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007,</p> <p>in Gew.-%:</p>	<p>nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007,</p> <p>in Gew.-%:</p>	<p>nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder nach DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007,</p> <p>in Gew.-%:</p>	<p>nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder nach DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007,</p> <p>in % (m/m) oder in mg/kg;</p>	<p>nach DIN 51400-3, Ausgabe Juni 2001, nach DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder nach DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007,</p>

	in mg/kg:				bzw. bei Auszeichnung als „Schwefelarm“ nach DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019, oder DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022, in % (m/m) oder mg/kg:	in Gew.-%:
e) Stickstoffgehalt					bei Auszeichnung als „Stickstoffarm“ nach DIN 51444, Ausgabe Oktober 2020,	

					in mg/kg:	
--	--	--	--	--	--------------	--

* Referenzverfahren im Streitfall

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

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft, frühestens jedoch am 13. April 2024.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

22.03.24

Beschluss des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 1042. Sitzung am 22. März 2024 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefasst.

Anlage

Ä n d e r u n g e n

und

E n t s c h l i e ß u n g

zur

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

A

Ä n d e r u n g e n

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 4 Absatz 5 Satz 1a – neu – 10. BImSchV)

In Artikel 1 Nummer 3 ist in § 4 Absatz 5 nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

„Für nichtöffentliche Abgabestellen findet Absatz 4 ebenfalls keine Anwendung.“

Begründung:

§ 4 Absatz 4 der 10. BImSchV verpflichtet die Anbieter von alternativen Kraftstoffen, auch weiterhin Bestandsschutzsorten, also konventionelle Kraftstoffe, anzubieten. Damit soll die stetige Versorgung von Fahrzeugen sichergestellt werden, die mit alternativen/neuartigen Kraftstoffen nicht betankt werden können. Die Regelung würde in der vorgesehenen Fassung jedoch auch für nichtöffentliche Tankstellen von zum Beispiel Verkehrsunternehmen selbst dann gelten, wenn das Verkehrsunternehmen vollumfänglich auf alternative Antriebe beziehungsweise einen alternativen Kraftstoff umgestellt hat. Eine

Bevorratung von Bestandskraftstoffen ist in diesem Fall unwirtschaftlich und aus Versorgungssicherheitsgründen auch nicht geboten.

2. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b (§ 9a Satz 2 10. BImSchV)

Artikel 1 Nummer 7 ist wie folgt zu fassen:

„7. In § 9a werden die Wörter „DIN EN 17124, Ausgabe Juli 2019“ durch die Wörter „DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022“ ersetzt.“

Begründung:

Die Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU regelt in Anhang II unter 3.2 die Anforderungen an Wasserstoff als Kraftstoff wie folgt: „Die Qualitätseigenschaften des an Wasserstoffzapfstellen für Kraftfahrzeuge abgegebenen Wasserstoffs müssen den Anforderungen der Norm EN 17124:2022 entsprechen. Die Methoden zur Sicherstellung der Wasserstoffqualität werden ebenfalls in der Norm beschrieben.“

Der EU-Verordnungsgeber hat damit die Produktanforderungen an Wasserstoff als Kraftstoff bereits abschließend festgelegt und auch im Verordnungstext festgestellt, dass die Methoden zur Sicherstellung der Wasserstoffqualität in der Norm EN 17124:2022 beschrieben sind. Die Norm eröffnet in Abschnitt 6.1 zwei Arten der Qualitätskontrolle, die on-line-Überwachung sowie die off-line-Analyse nach einer Probenahme. Die Verfahren müssen nach der Norm EN 17124:2022 entweder einzeln oder gemeinsam angewandt werden. Eine konkrete Verpflichtung zur off-line-Probenahme bzw. zur Anwendung von Regelungen aus der DIN ISO 21087 für die Probenahme hat der EU-Verordnungsgeber nicht vorgesehen.

Nach Artikel 288 AEUV hat die Verordnung allgemeine Geltung. Sie ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Eine nationale Regelung wäre damit grundsätzlich auch entbehrlich. Wenn die Anforderungen an Wasserstoff als Kraftstoff jedoch weiterhin in der 10. BImSchV geregelt werden sollen, können diese Anforderungen nur konsistent zur Verordnung festgelegt werden.

Die Begründung im Referentenentwurf des Bundes zur 10. BImSchV erläutert, dass die Norm DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022, keine verbindlichen genormten Prüfverfahren definiert. Darauf kommt es hier aber nicht an, sondern auf die Frage, ob die Verordnung (EU) 2023/1804 eine Regelungslücke bzw. einen Regelungsspielraum aufweist. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Fachliche Zweifel an der Ausgestaltung der europäischen Anforderungen aus der Verordnung (EU) 2023/1804 i. V. m. der Norm EN 17124:2022 können national nicht durch weitergehende Regelungen der 10. BImSchV behoben werden.

3. Zu Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1 Satz 2 10. BImSchV)

In Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a ist in § 18 Absatz 1 der Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Die DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019, verweist für die Bestimmung der Gesamtverschmutzung bereits auf das Prüfverfahren nach DIN EN 12662, Ausgabe Juli 2008, so dass der zu streichende Satz inhaltlich unzutreffend und hinsichtlich seiner gewünschten Wirkung entbehrlich ist.

4. Zu Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1 Satz 3 – neu – 10. BImSchV)

In Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a ist dem § 18 Absatz 1 folgender Satz anzufügen:

„Für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe ergeben sich die zu beprobenden Kraftstoffeigenschaften aus Abschnitt 6.4 der DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2013.“

Begründung:

Bereits die aktuelle Fassung der 10. BImSchV nimmt in § 18 Bezug auf die in der DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2013, geregelte Verfahren. Die DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2013, regelt in Abschnitt 6.4, dass im Bereich der Otto- und Dieselmotorkraftstoffe nur die emissionsrelevanten in der Europäischen Richtlinie 98/70/EG oder in deren Folgeausgaben genannten Kraftstoffeigenschaften verpflichtend zu beproben sind. Nur diese Kraftstoffeigenschaften fließen auch in die FQMS-Berichterstattung des Bundes an die EU ein. Zusätzliche Kraftstoffeigenschaften aus der DIN EN Norm des jeweiligen Kraftstoffs können nach der DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2013, zusätzlich untersucht werden. Im BR-Verfahren zur Novelle der AVV zur 10. BImSchV im Jahr 2022 hat das BMUV jedoch die Auffassung vertreten, dass die 10. BImSchV eine Vollanalyse sämtlicher in der jeweiligen DIN EN-Norm des Otto- oder Dieselmotorkraftstoffs Parameter vorschreibe. Zu einem vom Umweltausschuss des Bundesrates mehrheitlich gefassten Beschlusses zu einer entsprechenden Begrenzung des zu beprobenden Parameterumfangs innerhalb der AVV wurde daher vom BMUV die Annahme für das Vorliegen eines Verkündungshindernisses vertreten.

Durch die obenstehende Ergänzung soll daher zukünftig klargestellt werden, dass die 10. BImSchV verpflichtend nur die Überprüfung der in der Europäischen Richtlinie 98/70/EG oder in deren Folgeausgaben genannten Kraftstoffeigenschaften fordert. Gleichwohl wird es den Ländern durch die Anwendung von Abschnitt 6.4 der DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2013, freigestellt, auch zusätzliche Kraftstoffparameter aus der jeweiligen Kraftstoffnorm zu untersuchen.

chen. Ferner steht es nach dieser Änderung der Bundesregierung frei, erforderlichenfalls ergänzend zum europarechtlich geforderten Umfang bestimmte zusätzliche Kraftstoffeigenschaften für Otto- und Dieselmotoren bei der anstehenden Novelle der AVV zur 10. BImSchV festzulegen, welche verbindlich zu prüfen sind.

Mit einem über die europäischen Anforderungen hinausgehenden Umfang der Beprobung ist ein zusätzlicher nicht unerheblicher Kostenaufwand verbunden. Die Kosten für die Beprobung von Otto- und Dieselmotoren sind nach den Vorgaben der AVV zur 10. BImSchV derzeit unabhängig von der Frage der Konformität der Probe vom Auskunftspflichtigen zu tragen. Ob diese Regelung zur Kostentragung durch den Auskunftspflichtigen im Falle der Produktkonformität mit Artikel 15 der EU-Marktüberwachungsverordnung 2019 (VO (EU) 2019/1020 - MÜVO) im Einklang steht und in dieser Form zukünftig Bestand haben kann, ist indes offen. Denn hier wurde eine harmonisierende Rahmenkostenregelung geschaffen, die auch im Anwendungsbereich der 10. BImSchV zu beachten sein könnte, weil die 10. BImSchV auf der Richtlinie 98/70/EG beruht. Jedenfalls besteht für die Länder ein nicht unerhebliches Risiko, zukünftig bei konformen Kraftstoffproben bei Otto- und Dieselmotoren die Kosten für die Beprobung tragen zu müssen. Daher liegt es auch im Hinblick auf die Haushaltslage im Interesse der Länder, den Parameterumfang grundsätzlich auf die emissionsrelevanten europarechtlich geforderten Kraftstoffeigenschaften beschränken zu können.

B

E n t s c h l i e ß u n g

1. Der Bundesrat begrüßt die Novellierung der 10. BImSchV und die darin vorgesehene Aufnahme von Dieselmotoren der Sorte B10 sowie von paraffinischem Dieselmotoren der Sorte XTL. Um die neu aufgenommenen Kraftstoffsorten auch bei der Überwachung der Kraftstoffqualität berücksichtigen zu können, bittet er die Bundesregierung um eine zügige Novellierung auch der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 19. Dezember 2022 (AVV zur 10. BImSchV).

Begründung:

Eine Novelle der AVV zur 10. BImSchV ist erforderlich, etwa um die Anzahl der in den einzelnen Ländern für jede der neuen Kraftstoffsorten zu entnehmenden Proben festzulegen.

2. Zur Verordnung – allgemein (Anpassung der AVV zur 10. BImSchV)

Die AVV zur 10. BImSchV beschreibt die Überwachung der einzelnen Kraft- und Brennstoffe mit den entsprechenden Prüfnormen. Für den rechtssicheren und wirkungsvollen Vollzug der geänderten Verordnung ist eine Anpassung der zugehörigen AVV unabdingbar.

Begründung:

Die Überwachung der Kraft- und Brennstoffe wird in der zugehörigen AVV zur 10. BImSchV detailliert beschrieben. Es werden beispielsweise für jede zu untersuchende Kraftstoffsorte Prüfnormen mit den sogenannten Ablehnungsgrenzwerten für den jeweiligen zu untersuchenden Parameter angegeben. Mit der zweiten Verordnung zur Änderung der 10. BImSchV werden viele Normen aktualisiert. Für den Vollzug ist neben den Grenzwerten der Ablehnungsgrenzwert zum jeweiligen Prüfverfahren notwendig. In der Regel ist der Ablehnungsgrenzwert jedoch nicht in den Normen enthalten, sondern wird in der zugehörigen AVV konkretisiert.

3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Zuge der erforderlichen Novellierung der AVV zur 10. BImSchV den je Kraftstoffsorte zu beprobenden Parameterumfang für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe auf die in der Richtlinie 98/70/EG geregelten Kraftstoffeigenschaften zu beschränken.

Begründung:

Mit einem über die europäischen Anforderungen hinausgehenden Umfang der Beprobung ist ein zusätzlicher nicht unerheblicher Kostenaufwand verbunden. Die Kosten für die Beprobung von Otto- und Dieselmotorkraftstoff sind nach den Vorgaben der AVV zur 10. BImSchV derzeit unabhängig von der Frage der Konformität der Probe vom Auskunftspflichtigen zu tragen. Ob diese Regelung zur Kostentragung durch den Auskunftspflichtigen im Falle der Produktkonformität mit Artikel 15 der EU-Marktüberwachungsverordnung 2019 (VO (EU) 2019/1020 - MÜVO) im Einklang steht und in dieser Form zukünftig Bestand haben kann, ist indes offen. Denn hier wurde eine harmonisierende Rahmenkostenregelung geschaffen, die auch im Anwendungsbereich der 10. BImSchV zu beachten sein könnte, weil die 10. BImSchV auf der Richtlinie 98/70/EG beruht. Jedenfalls besteht für die Länder ein nicht unerhebliches Risiko, zukünftig bei konformen Kraftstoffproben bei Otto- und Dieselmotorkraftstoffen die Kosten für die Beprobung tragen zu müssen. Daher liegt es auch im Hinblick auf die Haushaltslage im Interesse der Länder, den Parameterumfang grundsätzlich auf die emissionsrelevanten europarechtlich geforderten Kraftstoffeigenschaften beschränken zu können.

4. a) Der Bundesrat begrüßt die Bestrebungen der Bundesregierung, alternative Antriebsformen im Verkehr zu stärken. Nach Ansicht des Bundesrates sollte maßgeblich für die Stärkung von alternativen Kraftstoffen im Verkehr ihr Beitrag zum Klimaschutz und zur Nachhaltigkeit sein.
- b) Der Bundesrat weist darauf hin, dass der Beitrag paraffinischer Dieselmotorkraftstoffe zum Klimaschutz und zur Nachhaltigkeit im Verkehrssektor maßgeblich von den bei der Kraftstoffherstellung verwendeten Ausgangsstoffen abhängt.
- c) Der Bundesrat weist aufgrund der begrenzten Menge nachhaltiger Ausgangsstoffe, beispielsweise von biogenen Rest- und Abfallstoffen, sowie der Nutzungskonkurrenzen bei diesen Ausgangsstoffen auf die in der Folge ebenfalls begrenzten Mengenpotenziale nachhaltiger Flüssigmotorkraftstoffe hin, die auch ihrerseits Nutzungskonkurrenzen unterliegen.