

09.10.19

U - AV - Vk - Wi

Verordnung der Bundesregierung

Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und weiterer immissionsschutzrechtlicher Rechtsakte der Europäischen Union

A. Problem und Ziel

Zur Umsetzung von europarechtlichen Vorgaben sind Anpassungen im untergesetzlichen Regelwerk des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erforderlich. Dazu werden die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) sowie die Verordnung über Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen (30. BImSchV) geändert.

Die Änderung der 10. BImSchV 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 delegierte Richtlinie 2014/77/EU (ABl. L 170 vom 11.6.2014, S. 62) geändert worden ist,
- der Richtlinie (EU) 2016/802 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), sowie
- der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1), sofern Verbraucherinformationen, auch für Elektromobilität, und Kraftstoffqualität betroffen sind.

Die Richtlinie 2014/94/EU schafft EU-weite Vorgaben zum Aufbau von Infrastrukturen zur Versorgung mit alternativen Kraftstoffen (Erdgas flüssig/gasförmig, Wasserstoff, Strom). Sie regelt primär Sachverhalte der für alternative Kraftstoffe erforderlichen Infrastruktur (Tankstellen für alternative flüssige und gasförmige Kraftstoffe, Lademöglichkeiten für Elektroautos). Regelungen nach Artikel 7 Absatz 1 und 2 sowie Absatz 5 der Richtlinie betreffen die Kennzeichnungspflichten zur Kompatibilität von Fahrzeugen und Kraftstoffen und fallen daher in den Regelungsbereich der 10. BImSchV. Auch Regelungen zur Reinheit von Wasserstoff als Kraftstoff nach Artikel 5 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie fallen in den Regelungsbereich der 10. BImSchV.

Seit der letzten Novellierung der 10. BImSchV wurden darüber hinaus zahlreiche der in der 10. BImSchV zitierten technischen Normen überarbeitet, so dass die derzeit noch geltende Fassung der 10. BImSchV für keinen der Kraftstoffe und nicht mehr für alle Prüfnormen dem aktuellen wissenschaftlichen Stand entspricht.

Die 30. BImSchV legt spezielle materielle Anforderungen an die immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen fest. Sie stellt unter anderem sicher, dass bei biologischen Abfallbehandlungsanlagen der modernste Stand der Technik zur Minderung von Luftverunreinigungen zur Anwendung gebracht wird. Die Änderungen der 30. BImSchV dienen der Umsetzung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1147 der Kommission vom 10. August 2018 über Schlussfolgerungen zu den besten verfügbaren Techniken (BVT) gemäß der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlamentes und Rates für die Abfallbehandlung.

B. Lösung

Änderung der 10. BImSchV und der 30. BImSchV.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Dem Bund entstehen durch die Änderung der 10. BImSchV einmalig im Haushaltsjahr 2019 Ausgaben in Höhe von 11.000 Euro. Durch die Änderung der 30. BImSchV entstehen dem Bund keine zusätzlichen Ausgaben. Ländern und Kommunen entstehen durch die Änderungen der 10. BImSchV und der 30. BImSchV keine zusätzlichen Ausgaben.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

Den Haushalten von Bund, Ländern und Kommunen entstehen durch die Änderung der 10. BImSchV und der 30. BImSchV keine Ausgaben.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Änderung der 10. BImSchV und der 30. BImSchV entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 14 Millionen Euro; hinzu kommt zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr in Höhe von rund 500.000 Euro in Form von Informationspflichten mit Bürokratiekosten.

Das gesamte Regelungsvorhaben führt im Sinne der One in, one out - Regel zu einem Out von 380.000 Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Hinsichtlich der Änderung der 10. BImSchV: Auf Bundes- und Kommunalebene entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand; auf Länderebene hat diese Verordnung gegenüber der bisherigen Regelung der 10. BImSchV geringe Auswirkungen, wenn zusätzlich Wasserstoff als Kraftstoffsorte überwacht werden muss. Ob dies der Fall ist, hängt davon ab, ob und in welchen Mengen Wasserstoff an Tankstellen in Verkehr gebracht wird.

Hinsichtlich der Änderung der 30. BImSchV: Auf Länderebene entsteht nur geringer zusätzlicher einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 6.400 Euro. Einmalig müssen sich die zuständigen Stellen über die Neuregelung informieren, prüfen und insgesamt 40 Bescheide durch Verzicht auf Einzelmessungen bei Dioxinen/Furanen und Verzicht auf Geruchsmessungen für ca. 20 Anlagen ändern. Die Arbeiten fallen in den laufenden Verwaltungsbetrieb.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau von Kraftstoffen, sind durch die Änderung der 10. BImSchV in geringem Umfang nicht auszuschließen. Die Änderungen der 30. BImSchV führen zu Kosten i. H. v. 2.000 Euro.

09.10.19

U - AV - Vk - Wi

Verordnung der Bundesregierung

Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und weiterer immissionsschutzrechtlicher Rechtsakte der Europäischen Union

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, 9. Oktober 2019

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Daniel Günther

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und weiterer
immissionsschutzrechtlicher Rechtsakte der Europäischen Union

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 nukleare Sicherheit.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und weiterer immissionsschutzrechtlicher Rechtsakte der Europäischen Union¹⁾²⁾

Vom ...

Es verordnen

- die Bundesregierung auf Grund des § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 3 und des § 34 Absatz 1 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274) nach Anhörung der beteiligten Kreise, sowie auf Grund des § 34 Absatz 2 und des § 37 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274) 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,
- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Grund des § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten der durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist,
- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit auf Grund des § 38 Absatz 2 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der durch Artikel 76 Nummer 2 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) 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) nach Anhörung der beteiligten Kreise sowie
- das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie auf Grund des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes, der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 15 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1786) geändert worden ist:

¹⁾ 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).

²⁾ Diese Verordnung dient in Artikel 1 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 124 vom 25.5.2000, S. 66, L 265 vom 5.9.2014, S. 36), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2018/1999 (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1) 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),
- Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 (ABl. L 114 vom 4.5.2018, S. 1) geändert worden ist

und in Artikel 2 der Umsetzung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1147 der Kommission vom 10. August 2018 über Schlussfolgerungen zu den besten verfügbaren Techniken (BVT) gemäß der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und Rates für die Abfallbehandlung (ABl. L 208 vom 17.8.2018, S. 38).

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 1 der Verordnung vom 1. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1890) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 1 wird folgende Inhaltsübersicht vorangestellt:

„Inhaltsübersicht

- § 1 Begriffsbestimmungen
- § 2 Chlor- und Bromverbindungen
- § 3 Anforderungen an Ottokraftstoffe; Bestandsschutzsortenregelung
- § 4 Anforderungen an Diesellokraftstoff, Gasöl und andere flüssige Kraftstoffe; 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 Kraftstoffen
- § 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 Diesellokraftstoff
- § 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 Biodiesel (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4)
- Anlage 7 Zeichen Ethanolkraftstoff (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5)
- Anlage 8 Zeichen Autogas (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6)
- Anlage 9 Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – CNG Gruppe H (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa)
- Anlage 10 Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – CNG Gruppe L (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb)
- Anlage 11 Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – LNG Gruppe H (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa)
- Anlage 12 Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – LNG Gruppe L (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb)
- Anlage 13 Zeichen Pflanzenölkraftstoff – Rapsöl (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8)
- Anlage 14 Zeichen Pflanzenölkraftstoff – alle Saaten (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9)
- Anlage 15 Zeichen Wasserstoff (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 10)
- Anlage 16 Erklärung des Herstellers, Vermischers oder Lieferanten über die Beschaffenheit flüssiger Kraft- und Brennstoffe (zu § 18 Absatz 2 Satz 4)".

2. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1

Begriffsbestimmungen

(1) Für diese Verordnung gelten die in den Absätzen 2 bis 18 geregelten Begriffsbestimmungen.

(2) Ottokraftstoff ist jedes flüchtige Mineralölerzeugnis im Sinne des Kapitels 27 der Kombinierten Nomenklatur, 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 oder 2710 12 50 der Kombinierten Nomenklatur fällt und
2. zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Fremdzündung bestimmt ist.

(3) Dieseldieselkraftstoff ist jedes Gasölerzeugnis im Sinne des Kapitels 27 der Kombinierten Nomenklatur, 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

- a) der 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 die Verordnung (EU) 2018/858 (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1) geändert worden ist, oder
- b) der 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) 2019/1242 (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202) geändert worden ist.

(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 im Sinne des Kapitels 27 der Kombinierten Nomenklatur, 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 von Kompressionszündungsmotoren bestimmt ist, die in den folgenden Rechtsakten der Europäischen Union genannt werden:
 - a) Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90, L 297 vom 13.11.2015, S. 9),
 - b) 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 Straßenverkehr 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) oder
 - c) Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/519 (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 42) 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 Oktober 2018.

(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 Oktober 2018, ohne Berücksichtigung des Schwefelgehalts.

(7) Schiffsdiesel ist jeder Schiffskraftstoff gemäß der Definition der Güteklasse DMB nach Tabelle 1 der DIN ISO 8217, Ausgabe Oktober 2018, ohne Berücksichtigung des Schwefelgehalts.

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

(9) Leichtes Heizöl ist jedes Erdölzeugnis, einschließlich der Zubereitungen, die Komponenten aus Synthese oder Hydrotreatment oder Komponenten biogener Herkunft enthalten, mit Ausnahme der in den Absätzen 3 bis 8 genannten Kraft- und Brennstoffe, das nach dem Prüfverfahren der DIN EN ISO 3405, Ausgabe April 2011, 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 April 2011, bei 250 Grad Celsius weniger als 65 Raumhundertteile Destillat ergibt. Kann die Destillation nicht anhand der Methode DIN EN ISO 3405, Ausgabe April 2011, durchgeführt werden, wird das Erdölzeugnis ebenfalls als Schweres Heizöl eingestuft.

(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 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 Durchführungsverordnung (EU) 2019/13 (ABl. L 3 vom 7.1.2019, S. 1) geändert worden ist, einschließlich ihrer Anmerkungen, in der am 1. Januar 2019 geltenden Fassung.

(16) Tankstelle ist eine Tankanlage zur Abgabe eines Kraftstoffs — mit Ausnahme von Flüssigerdgas (LNG) — über eine ortsfeste oder mobile Vorrichtung.

(17) LNG-Tankstelle ist eine Tankanlage für die Abgabe von Flüssigerdgas (LNG), die aus einer ortsfesten oder mobilen Anlage, einer Offshore-Anlage oder einem anderen System besteht.

(18) Alternative Kraftstoffe sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der Kohlenstoffdioxidemissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen insbesondere:

1. Elektrizität,

2. Wasserstoff,
 3. Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16, L 216 vom 22.7.2014, S. 5, L 265 vom 5.9.2014, S. 33), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2015/1513 (ABl. L 239 vom 15.9.2015, S. 1) geändert worden ist,
 4. synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe,
 5. Erdgas, einschließlich Biogas, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (verflüssigtes Erdgas (LNG)), und
 6. Autogas (LPG).“.
3. § 3 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „DIN EN 228, Ausgabe Oktober 2014“ durch die Wörter „DIN EN 228, Ausgabe August 2017“ ersetzt.
 - b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Zweitaktmischungen zur Verwendung in Zweitakt-Ottomotoren dürfen nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn der dafür verwendete Ottokraftstoff vor der Herstellung der Mischung den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe August 2017, genügt hat.“
4. § 4 wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 4

Anforderungen an Dieselmotorkraftstoff, Gasöl und andere flüssige Kraftstoffe; Schwefelgehalt; Verwendung für Binnenschiffe und Sportboote“

- b) In Absatz 1 werden die Wörter „DIN EN 590, Ausgabe April 2014“ durch die Wörter „DIN EN 590, Ausgabe Oktober 2017“ ersetzt.
 - c) Absatz 2 Satz 2 wird aufgehoben.
 - d) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Für Binnenschiffe und Sportboote dürfen Gasöle für Binnenschiffe und andere flüssige Kraftstoffe nur dann verwendet werden, wenn ihr Schwefelgehalt den für Dieselmotorkraftstoff nach Absatz 2 zulässigen Schwefelgehalt nicht überschreitet.“
5. In § 5 werden die Wörter „DIN EN 14214, Ausgabe Juni 2014“ durch die Wörter „DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019“ ersetzt.
6. In § 6 werden die Wörter „DIN 51625, Ausgabe August 2008“ durch die Wörter „DIN EN 15293, Ausgabe Oktober 2018“ ersetzt.

7. § 7 wird wie folgt gefasst:

„§ 7

Anforderungen an Autogas

Autogas 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 März 2019, genügt.“

8. § 8 wird wie folgt gefasst:

„§ 8

Anforderungen an Erdgas und Biogas als Kraftstoffe

(1) Erdgas und Biogas dürfen nur dann als Kraftstoff gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn sie den Anforderungen der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, genügen. Für Mischungen von Erdgas und Biogas in jedem Verhältnis gilt Satz 1 entsprechend mit der Maßgabe, dass das fertige Produkt den Anforderungen der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, genügt. Für Anforderungen, Grenzwerte und zugehörige Prüfverfahren für Erdgas und Biogas als Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge ist in den Fällen der Sätze 1 und 2 Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, anzuwenden. Für Anforderungen an zugesetzte Additive gilt Abschnitt 5.2 der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008.

(2) Erdgas und Biogas der Qualität „L“ müssen in den Fällen von Absatz 1 Satz 1 und 2 abweichend von Absatz 1 Satz 3 einen unteren Wobbe-Index von mindestens 36,3 Megajoule pro Kubikmeter und einen Heizwert von mindestens 39 Megajoule pro Kilogramm aufweisen. Im Übrigen gelten die Anforderungen der Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, und die Anforderungen nach Absatz 1 Satz 4 entsprechend.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten entsprechend für verflüssigtes Erdgas und Biogas sowie Mischungen hieraus.“

9. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „DIN 51605, Ausgabe September 2010“ durch die Wörter „DIN 51605, Ausgabe Januar 2016“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „DIN SPEC 51623, Ausgabe Juni 2012“ durch die Wörter „DIN 51623, Ausgabe Dezember 2015“ ersetzt.

10. Nach § 9 wird folgender § 9a eingefügt:

„§ 9a

Anforderungen an Wasserstoff als Kraftstoff

Wasserstoff darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen als Kraftstoff gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN EN 17124, Ausgabe Juli 2019, genügt.“

11. § 10 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden die Wörter „berechnet als Schwefel, von 10,0 Gramm pro Kilogramm schweres Heizöl nicht überschritten wird“ durch die Wörter „berechnet als Schwefel, 10,0 Gramm pro Kilogramm schweres Heizöl nicht überschreitet“ ersetzt.
- b) Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird das Wort „soweit“ durch das Wort „wenn“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Verbrennungsmotoranlagen“ die Wörter „in Verbrennungseinrichtungen eingesetzt werden darf“ eingefügt.
 - cc) In Nummer 2 werden die Wörter „schwerem Heizöl“ gestrichen.

12. § 11 wird wie folgt geändert:

- a) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird die Angabe „§§ 5 bis 109“ durch die Angabe „§§ 5 bis 9a“ 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 Oktober 2017,
 - c) DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019,
 - d) DIN EN 15293, Ausgabe Oktober 2018,
 - e) DIN EN 589, Ausgabe März 2019,
 - f) 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,
 - g) DIN 51605, Ausgabe Januar 2016,
 - h) DIN 51623, Ausgabe Dezember 2015, oder
 - i) DIN EN 17124, Ausgabe Juli 2019 und“

13. Dem § 12 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen gelten nicht für Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung in Luftfahrzeugen.“

14. § 13 wird wie folgt gefasst:

„§ 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 entsprechenden Zapfsäulen der Tankstelle oder LNG-Tankstelle und ihren Zapfventilen gemäß Satz 2 und 3 sowie Absatz 3 Satz 1 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 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 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. Diesellokraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Oktober 2017, genügt oder 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. Fettsäure-Methylester für Dieselmotoren, die den Anforderungen der DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019, genügen oder gleichwertig nach § 11 sind, werden mit der Bezeichnung „Biodiesel“ und dem Zeichen nach Anlage 6 gekennzeichnet;
5. Ethanol für Kraftfahrzeuge, das den Anforderungen der DIN EN 15293, Ausgabe Oktober 2018, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Ethanolkraftstoff (E85)“ und dem Zeichen nach Anlage 7 gekennzeichnet;
6. Autogas, das den Anforderungen der DIN EN 589, Ausgabe März 2019, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Autogas“ und dem Zeichen nach Anlage 8 gekennzeichnet;
7. 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 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 Verkehr gebracht werden
 - aa) mit der Bezeichnung „Erdgas H“ und dem Zeichen nach Anlage 9 oder
 - bb) mit der Bezeichnung „Erdgas L“ und dem Zeichen nach Anlage 10, 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 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,
- 8. Pflanzenölkraftstoff, der den Anforderungen der DIN 51605, Ausgabe Januar 2016, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Pflanzenölkraftstoff – Rapsöl –“ und dem Zeichen nach Anlage 13 gekennzeichnet;
- 9. Pflanzenölkraftstoff, der den Anforderungen der DIN 51623, Ausgabe Dezember 2015, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Pflanzenölkraftstoff – alle Saaten –“ und dem Zeichen nach Anlage 14 gekennzeichnet;
- 10. Wasserstoff als Kraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 17124, Ausgabe Juli 2019, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Wasserstoff“ und dem Zeichen nach Anlage 15 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.

(2) Wer gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher Kraftstoffe mit metallhaltigen Zusätzen in den Verkehr bringt, hat im untersten Abschnitt des Zeichens an der Zapfsäule den folgenden Hinweis nach Absatz 3 Satz 1 anzubringen: „Enthält metallhaltige Zusätze. Fragen Sie Ihren Fahrzeughersteller, ob diese Zusätze für Ihr Fahrzeug geeignet sind. Verwenden Sie im Zweifelsfall Kraftstoff ohne metallhaltige Zusätze.“

(3) Für die Auszeichnung nach den Absätzen 1 und 2 gilt die DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016. Für das Zeichen nach Teil a der jeweils zutreffenden Anlage wird eine Mindestbreite von 40 Millimetern empfohlen.

(4) Leichtes Heizöl, das nach § 11 Absatz 1 in den Verkehr gebracht wird, kann

- 1. als „schwefelarm“ bezeichnet werden, wenn sein Schwefelgehalt 50 Milligramm pro Kilogramm leichtes Heizöl nicht überschreitet,
- 2. als „stickstoffarm“ bezeichnet werden, wenn sein Schwefelgehalt 50 Milligramm und sein Stickstoffgehalt 140 Milligramm pro Kilogramm leichtes Heizöl nicht überschreitet.

(5) Die Absätze 1 bis 3 finden keine Anwendung im Bereich der Kraft- und Brennstoffe nach § 1 Absatz 4 bis 10.

(6) Wer gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen einen Ladepunkt betreibt im Sinne des § 2 Nummer 12 der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist, hat deutlich sichtbar

- 1. einen Hinweis auf die Verträglichkeit der am Ladepunkt bereitgestellten elektrischen Verbindung nach den Anforderungen der DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019, anzubringen und

2. die Verbraucherinformation nach Abschnitt 6.3 der DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019, gemäß Satz 2 und 4 anzubringen.

In der Verbraucherinformation ist in Abschnitt A des Zeichens nach Abschnitt 6.3.1 der DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019, die Bezeichnung „Laden von E-Fahrzeugen“ einzutragen. Für das Zeichen in Abschnitt B wird eine Mindestbreite von 40 Millimetern empfohlen. In Abschnitt C ist gemäß der Empfehlung der DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019, die berechnete Leistung anzugeben.“

15. § 14 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird die Angabe „§ 13“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 bis 5“ ersetzt.

- bb) In Nummer 1 werden die Wörter „§ 3 und § 4 Absatz 1 sowie in den §§ 5 bis 9“ durch die Wörter „§§ 3 und § 4 Absatz 1 sowie den §§ 5 bis 9a“ ersetzt.

- b) In Satz 2 werden nach dem Wort „schriftlich“ die Wörter „oder elektronisch“ eingefügt.

16. § 15 wird wie folgt gefasst:

„§ 15

Bekanntmachung der Kraftstoffqualität für den Betrieb von Kraftfahrzeugen

(1) Wer gewerbsmäßig oder im Rahmen einer wirtschaftlichen Unternehmung Kraftfahrzeuge herstellt, einführt oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr bringt, hat die vom Kraftfahrzeughersteller empfohlenen und verwendbaren Kraftstoffqualitäten für den Betrieb der Kraftfahrzeuge, die er in den Verkehr bringt, bekannt zu machen. Die Bekanntmachung der Kraftstoffqualitäten umfasst

1. die Bekanntgabe gegenüber den Vertragswerkstätten und -händlern sowie der Öffentlichkeit,
2. die Angabe in den Betriebsanleitungen oder anderen für den Kraftfahrzeughalter bestimmten Unterlagen und
3. die deutlich sichtbare Anbringung 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.

(2) Die Bekanntmachung der Kraftstoffqualität muss

1. für flüssige oder gasförmige Kraftstoffe gemäß den Anforderungen der DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016, erfolgen,
2. für Strom für das Laden von Elektrofahrzeugen gemäß den Anforderungen der DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019, erfolgen.

(3) Bei der Bekanntmachung der Kraftstoffqualität sind

1. für flüssige oder gasförmige Kraftstoffe die Bezeichnungen nach § 13 für die Qualität der Kraftstoffe und die Zeichen nach den Anlagen 1 bis 15, jeweils Teil b, gemäß den Anforderungen der DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016, zu verwenden,
 2. für Strom für das Laden von Elektrofahrzeugen die Bezeichnungen und Zeichen gemäß DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019, zu verwenden.“
17. § 16 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „§§ 3, § 4 Absatz 1 sowie §§ 5 bis 9“ durch die Wörter „§§ 3 und § 4 Absatz 1 sowie §§ 5 bis 9a“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Tankstellen“ die Wörter „oder LNG-Tankstellen“ eingefügt.
 - c) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 4 Absatz 2 bis 4“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 2 bis 5“ ersetzt.
18. § 17 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 wird die Angabe „und DIN SPEC“ gestrichen und werden nach dem Wort „erschieden“ die Wörter „und dort zu beziehen“ eingefügt.
 - b) In Satz 2 werden nach dem Wort „erschieden“ die Wörter „und dort zu beziehen“ eingefügt.
 - c) In Satz 3 wird die Angabe „und DIN SPEC“ gestrichen.
19. § 18 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die zuständigen Behörden überwachen die in den §§ 3 bis 9a gestellten Anforderungen an Kraftstoffe sowie die in § 13 gestellten Anforderungen an die Auszeichnungspflicht dieser Kraftstoffe anhand der in den §§ 3 bis 9a genannten DIN- und DIN EN-Normen angegebenen Prüfverfahren und nach den in DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2013, DIN EN ISO 3170, Ausgabe Juni 2004, DIN EN ISO 3171, Ausgabe November 2000, und DIN 51610, Ausgabe Juni 1983, sowie in dem DVGW Arbeitsblatt G 264, Ausgabe September 2016, vorgeschriebenen Verfahren. Abweichend von den Angaben in DIN EN 590, Ausgabe Oktober 2017, und DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019, findet für die Bestimmung der Gesamtverschmutzung bei der Überprüfung des in Verkehr gebrachten Kraftstoffes das Prüfverfahren nach DIN EN 12662, Ausgabe Juli 2008, weiterhin Anwendung.“
 - b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach der Angabe „§ 13“ die Wörter „§ 14 Absatz 1 oder 2“ eingefügt.
 - bb) In Satz 4 wird die Angabe „Anlage 9“ durch die Angabe „Anlage 16“ ersetzt.
 - c) In Absatz 3 wird die Angabe „§ 4 Absatz 2 bis 4“ durch die Angabe § 4 Absatz 2 bis 5“ ersetzt.
 - d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 3 wird die Angabe „§ 13 Absatz 3“ durch die Wörter „§ 14 Absatz 4 Nummer 1“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Bei leichtem Heizöl, das zusätzlich nach § 14 Absatz 4 Nummer 2 mit dem Begriff „stickstoffarm“ ausgezeichnet ist, ist das Prüfverfahren nach DIN 51444, Ausgabe November 2003, zu verwenden.“

20. § 20 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In Buchstabe a wird nach der Angabe „§ 4 Absatz 2“ die Angabe „Satz 1“ gestrichen.

bbb) In Buchstabe b werden die Wörter „§§ 5 bis 8 oder § 9“ durch die Wörter „§§ 5 bis 9 oder § 9a“ ersetzt.

bb) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 4 eingefügt:

„4. entgegen § 4 Absatz 5 einen dort genannten Kraftstoff verwendet,“

cc) Die bisherige Nummer 4 wird Nummer 5 und nach der Angabe „Absatz 1“ wird die Angabe „Satz 1“ eingefügt.

dd) Die bisherige Nummer 5 wird Nummer 6 und die Wörter „die Kennzeichnung“ werden durch die Wörter „einen dort genannten Hinweis“ ersetzt.

ee) Die bisherigen Nummern 6 bis 11 werden die Nummern 7 bis 12.

b) Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 95 Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe c des Energiewirtschaftsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 13 Absatz 6 Satz 1 einen dort genannten Hinweis oder eine dort genannte Verbraucherinformation nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht in der vorgeschriebenen Weise anbringt.

(3) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nummer 4 wird im Anwendungsbereich des § 1 Absatz 1 Nummer 2 erster Halbsatz des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. April 2017 (BGBl. I S. 962) geändert worden ist, auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt übertragen.“

21. Nach § 20 wird folgender § 21 eingefügt:

„§ 21

Übergangsvorschriften

(1) Die Verwaltungsbehörde hat in den Fällen des § 20 Absatz 1 Nummer 5 und 6 bis zum ... [einsetzen: Datum desjenigen Tages des sechsten auf den Monat der

Verkündung folgenden Kalendermonats, dessen Zahl mit der des Tages der Verkündung übereinstimmt, oder, wenn es einen solchen Kalendertag nicht gibt, Datum des ersten Tages des darauffolgenden Kalendermonats] von einer Ahndung ab zusehen, sofern bis zu diesem Tag die Auszeichnung gemäß § 13 Absatz 1 und 2 dieser Verordnung in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Tages der Verkündung] geltenden Fassung deutlich sichtbar an den Zapfsäulen sowie an der Tankstelle angebracht ist.

(2) § 13 Absatz 6, § 15 Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 3 Nummer 2 sowie § 20 Absatz 2 sind erst ab dem 19. März 2021 anzuwenden.

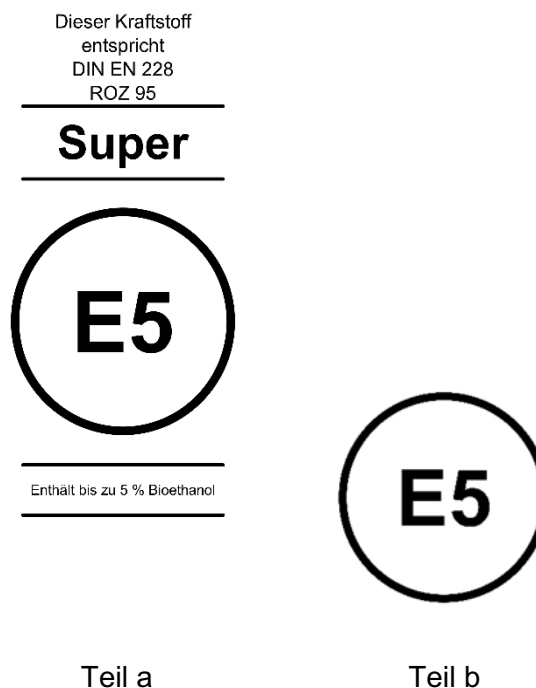
(3) § 15 Absatz 1 ist für den alternativen Kraftstoff Strom, erst ab dem 19. März 2021 anzuwenden.“

22. Der bisherige § 21 wird § 22.

23. Die Anlagen 1a bis 9 werden durch die folgenden Anlagen 1 bis 16 ersetzt:

„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)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 228
ROZ 98

Super Plus



Enthält bis zu 5 % Bioethanol

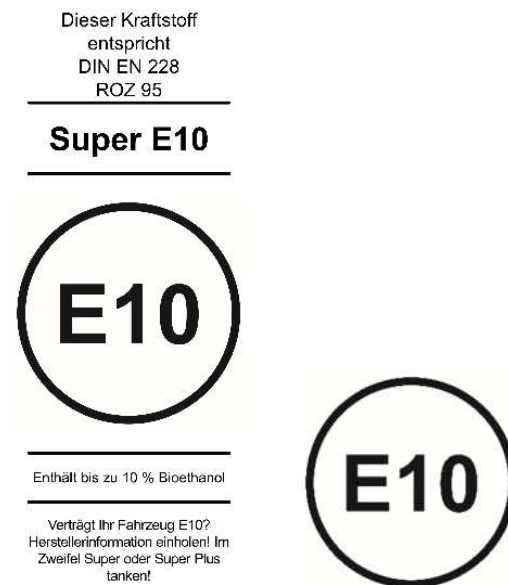


Teil a

Teil b

Anlage 3

Zeichen Super E10 (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2)

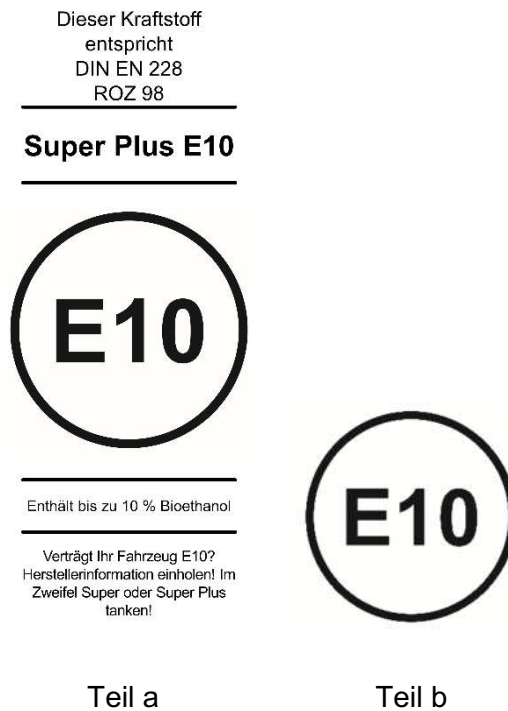


Teil a

Teil b

Anlage 4

Zeichen Super Plus E10 (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2)



Zeichen Diesel (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 590

Diesel

B7

Enthält bis zu 7 % Biodiesel

B7

Teil a

Teil b

Anlage 6

Zeichen Biodiesel (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 14214

Biodiesel



Teil a



Teil b

Zeichen Ethanolkraftstoff (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 15293

**Ethanolkraftstoff
(E85)**



Teil a



Teil b

Zeichen Autogas (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 589

Autogas



Teil a



Teil b

Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – CNG Gruppe H (zu § 13 Absatz
1 Satz 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 16723-2
Tabelle D.1

Erdgas H



Teil a



Teil b

Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – CNG Gruppe L (zu § 13 Absatz
1 Satz 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 16723-2
Tabelle D.1

Erdgas L



Teil a



Teil b

Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – LNG Gruppe H (zu § 13 Absatz
1 Satz 1 Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 16723-2
Tabelle D.1

Erdgas H



Teil a



Teil b

Anlage 12

Zeichen Erdgas und Biogas als Kraftstoff – LNG Gruppe L (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 16723-2
Tabelle D.1

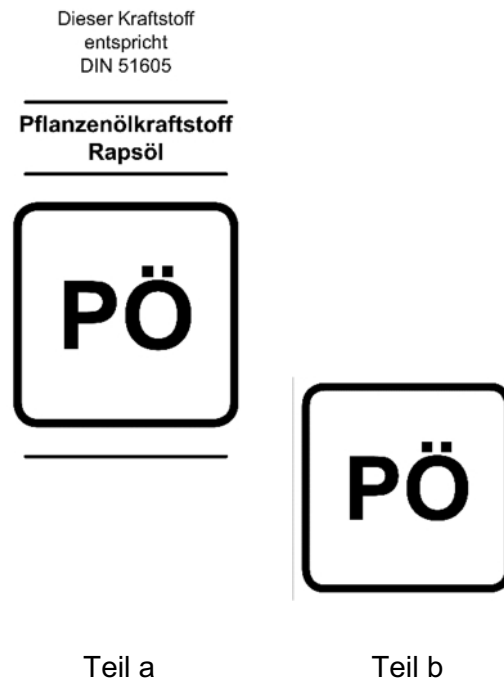
Erdgas L



Teil a

Teil b

Zeichen Pflanzenölkraftstoff – Rapsöl (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8)



Zeichen Pflanzenölkraftstoff – alle Saaten (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN 51623

**Pflanzenölkraftstoff
alle Saaten**



Teil a



Teil b

Zeichen Wasserstoff (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 10)

Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 17124

Wasserstoff



Teil a

Teil b

Anlage 16

Erklärung des Herstellers, Vermischers oder Lieferanten über die Beschaffenheit flüssiger Kraft- und Brennstoffe (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 Bestimmungs-ort der Sendung						
Kenndaten						
a) Dichte bei 15 Grad C nach DIN EN ISO 3675*, Ausgabe November 1999, oder DIN EN ISO 12185 (Referenzverfahren), 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

* Referenzverfahren im Streitfall

						2013, oder DIN 51562-1, Ausgabe Januar 1999:
c) Siedeverlauf; aufgefangene Destillatmenge in Vol.-%:	nach DIN EN ISO 3405, Ausgabe April 2011, oder DIN EN ISO 3924, Ausgabe Juni 2006: bis 250 Grad C: bis 350 Grad C: bis 360 Grad C:				nach DIN EN ISO 3405, Ausgabe April 2011: bis 250 Grad C: bis 350 Grad C:	
d) Schwefelgehalt	nach DIN EN	nach DIN EN	nach DIN EN	nach DIN EN	nach DIN EN	nach DIN

	ISO 20846, Ausgabe Januar 2012, oder DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011, oder DIN EN ISO 13032, Ausgabe Juni 2012, in mg/kg:	ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007, in Gew.-%:	ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007, in Gew.-%:	ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007, in Gew.-%:	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:	51400-3, Ausgabe Juni 2001, DIN EN ISO 8754, Ausgabe Dezember 2003, oder DIN EN ISO 14596, Ausgabe Dezember 2007, in Gew.-%:
--	--	--	--	--	---	---

e) Stickstoffgehalt					bei Aus- zeich- nung als „Stick- stoffarm“ nach DIN 51444, Ausgabe Novem- ber 2003, in mg/kg:	

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

Änderung der Verordnung über Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen

Die Verordnung über Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen vom 20. Februar 2001 (BGBl. I S. 305, 317), die zuletzt durch Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Absatz 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „Räumen mit Schleusen“ die Wörter „oder funktionell gleichwertigen Einrichtungen, zum Beispiel mit Luftschleieranlagen oder Schnelllauftoren,“ eingefügt.
2. § 5 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Möglichkeiten, die Emissionen durch den Einsatz emissionsarmer Verfahren und Technologien zu mindern, zum Beispiel durch eine Getrennthaltung unterschiedlich belasteter Abgasströme, eine Mehrfachnutzung von Abgas als Prozessluft beim Rottevorgang oder eine prozessintegrierte Rückführung anfallender Prozesswässer oder schlammförmiger Rückstände, sind auszuschöpfen.“
3. In § 6 Nummer 1 Buchstabe a wird die Angabe „10 mg“ durch die Angabe „5 mg“ ersetzt.
4. § 11 wird wie folgt geändert:
 - a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Auf Einzelmessungen nach § 6 Nummer 5 kann verzichtet werden, wenn der Betreiber mit ausreichender Sicherheit nachweist, dass die dort genannten Emissionsbegrenzungen nicht überschritten werden, zum Beispiel durch das Ergebnis einer Prüfung der Wirksamkeit von Einrichtungen zur Emissionsminderung, der Zusammensetzung der Einsatzstoffe oder der Art der Prozessbedingungen.“
 - b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Werden in Abgaseinrichtungen Verbrennungstemperaturen von mehr als 800 Grad Celsius eingesetzt, soll für den betreffenden Abgasstrom auf die Festlegung einer Geruchsstoffkonzentration als Emissionsbegrenzung verzichtet werden.“

Artikel 3

Folgeänderungen

In § 13 Absatz 8 der See-Umweltverhaltensverordnung vom 13. August 2014 (BGBl. I S. 1371), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Februar 2018 (BGBl. I S. 210) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 4 Absatz 2 Satz 3“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 5“ und die Wörter „die durch Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung vom 2. Mai 2013 (BGBl. I S. 1021) geändert worden ist“ durch die Wörter „die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom ... [einsetzen: Datum des Tages der Ausfertigung und Fundstelle im BGBl.] geändert worden ist“ ersetzt.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die geänderte Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV) 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 delegierte Richtlinie 2014/77/EU (ABl. L 170 vom 11.6.2014, S. 62) geändert worden ist, der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/802 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), sowie der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1), sofern Verbraucherinformation und Kraftstoffqualität betroffen sind. Ziel der Verordnung ist es, zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen Anforderungen an die Herstellung, das Inverkehrbringen, das Einführen und die Beschaffenheit von Kraft- und Brennstoffen zu stellen.

Die Richtlinie 2014/94/EU schafft EU-weite Vorgaben zum Aufbau von Infrastrukturen zur Versorgung mit alternativen Kraftstoffen (Erdgas flüssig/gasförmig, Wasserstoff, Strom). Sie regelt primär Sachverhalte der für alternative Kraftstoffe erforderlichen Infrastruktur (Tankstellen für alternative flüssige und gasförmige Kraftstoffe, Lademöglichkeiten für Elektroautos), macht jedoch keine Mengenvorgaben für die alternativen Kraftstoffe. Wesentliche Elemente dieser Richtlinie sind auch die Festlegung und Harmonisierung technischer und organisatorischer Spezifikationen (Ladestecker für Elektrofahrzeuge, Zugänglichkeit zur Ladeinfrastruktur, Interoperabilität und Diskriminierungsfreiheit), sowie Vorgaben für die Mitgliedsstaaten zur Entwicklung nationaler Strategierahmen für entsprechende Infrastrukturen.

Regelungen nach Artikel 7 Absätze 1 und 2 sowie Absatz 5 der Richtlinie betreffend die Kennzeichnungspflichten zur Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Kraftstoffen fallen in den Regelungsbereich der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV). Auch Regelungen zur Reinheit von Wasserstoff als Kraftstoff nach Artikel 5 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 2.2 fallen in den Regelungsbereich der 10. BImSchV.

Mit der Änderung der 30. BImSchV werden Teile des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1147 der Kommission vom 10. August 2018 über Schlussfolgerungen zu den besten verfügbaren Techniken (BVT) gemäß der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates für die Abfallbehandlung umgesetzt. Die Schlussfolgerungen dienen der Vermeidung bzw. Verminderung luftseitiger Emissionen. Sie stellen sicher, dass der modernste Stand der Technik zur Minderung von Luftverunreinigungen zur Anwendung gebracht wird. Die Regelung zum Getrennthalten und eine angepasste Behandlung unterschiedlich belasteter Abgasströme kann darüber hinaus erhebliche Energiemengen in der Abgasreinigung einsparen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU wird die Auszeichnung von Kraftstoffen in der 10. BImSchV auf die Vorgaben der DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016, sowie DIN EN

17186, Ausgabe Oktober 2019, umgestellt. Aus der Umsetzung der Richtlinie ergibt sich neben einer neuen grafischen Darstellung der bereits bisher im Grundsatz vorgeschriebenen Auszeichnung auch eine neue Verpflichtung der Kennzeichnung an den Zapfventilen und Ladepunkten an Tankstellen, an oder in unmittelbarer Nähe der Kraftstoffzufüllstellen von Kraftfahrzeugen, sowie die neue Verpflichtung von Inverkehrbringern von Kraftfahrzeugen zur Verbraucherinformation. Des Weiteren wurden zur Umsetzung der Richtlinie mehrere Begriffsbestimmungen aufgenommen.

Die Qualitätsanforderungen für Wasserstoff als Kraftstoff sind in der DIN EN 17124, Ausgabe Juli 2019, festgelegt und werden in die 10. BImSchV aufgenommen.

Die Verweise auf die Anforderungsnormen für Ottokraftstoff, Diesellochstoff, Biodiesel, Ethanolkraftstoff (E85), Autogas, Erdgas und Biogas als Kraftstoffe und Pflanzenölkraftstoffe werden den aktuell gültigen Normen DIN EN 228, Ausgabe August 2017, DIN EN 590, Ausgabe Oktober 2017, DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019, DIN EN 15293, Ausgabe Oktober 2018, DIN EN 589, Ausgabe März 2019, DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, DIN 51605, Ausgabe Januar 2016 und DIN 51623, Ausgabe Dezember 2015 angepasst.

Die Nomenklatur in der Begriffsbestimmung von Ottokraftstoff wurde durch die Bezugnahme auf 2710 12 50 dem aktuellen Stand angepasst.

Durch die Änderung der 30. BImSchV wurde eine formale Anpassung bei den emissionsbezogenen Anforderungen für die biologische Behandlung von Abfällen, für Prozesswässer und für Brückenkondensate vorgenommen. In den genannten BVT-Schlussfolgerungen sind für die mechanisch-biologische Abfallbehandlung keine Emissionswerte für Dioxine/Furane vorgesehen. Auf Einzelmessungen des Emissionsgrenzwerts für Dioxine/Furane kann unter bestimmten Voraussetzungen verzichtet werden, da umfangreiche Daten über die an MBA durchgeführten Dioxin/Furan-Messungen ergeben haben, dass ausschließlich Werte gemessen wurden, die sehr deutlich unterhalb des zulässigen Emissionswertes im Bereich der Nachweisgrenze liegen. Parallel zu einer geplanten Änderung der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft wird nunmehr auf Geruchsmessungen für bestimmte Anlagen verzichtet.

Die Verordnung wurde nach dem WTO-Übereinkommen über technische Handelshemmnisse notifiziert.

III. Alternativen

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-, Umwelt 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 Umstellung der Auszeichnung von Kraftstoffen auf ein europaweit einheitliches System stellt angesichts der zunehmenden Vielfalt von Kraftstoffarten für Kraftfahrzeuge und der aktuellen Zunahme der Mobilität der Bürger im Straßenverkehr innerhalb der gesamten Europäischen Union eine Erleichterung für Fahrzeugnutzer dar. Das Ziel einer klaren und leicht verständlichen Information über die an den Tankstellen verfügbaren Kraftstoffe und die Eignung ihres Fahrzeugs für die verschiedenen Kraftstoffe bzw. Ladepunkte dient dem Verbraucherschutz.

Die Vorgaben des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1147 der Kommission vom 10. August 2018 über Schlussfolgerungen zu den Besten Verfügbaren Techniken (BVT) gemäß

der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates für die Abfallbehandlung waren verbindlich umzusetzen. Den besten Stand der Technik bei biologischen Abfallbehandlungsanlagen in Anwendung zu bringen, dient dem Ziel der Minderung von Luftverunreinigungen.

IV. Verordnungsgebungskompetenz

Der Entwurf der 10. BImSchV stützt sich auf

- § 34 Absatz 1 bis 3 und § 37 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274),
- § 2a Absatz 3 des Benzinbleigesetzes, der durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 25. November 1975 (BGBl. I S. 2919) eingefügt worden ist,
- § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist,
- § 38 Absatz 2 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der durch Artikel 76 Nummer 2 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) 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),
- § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes, der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 15 des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1786).

Der Entwurf der Änderung der 30. BImSchV stützt sich auf § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274).

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

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

VI. Verordnungsfolgen

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

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Verzicht auf Einzelmessungen des Grenzwerts für Dioxine/Furane nach Prüfung durch die Änderung der 30. BImSchV trägt zur Vereinfachung der Rechtslage und des Verwaltungshandelns bei. Der Verzicht auf Geruchsmessungen durch die Änderung der 30. BImSchV für ca. 20 Anlagen vereinfacht der Verwaltung das Verfahren bei diesen Anlagen.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Anforderungen an die Kraftstoffqualität, wie sie in der 10. BImSchV festgelegt werden, sind von Bedeutung für die Umwelt (Luftqualität), den Verbraucherschutz (Auswirkungen von

Überschreitungen der Grenzwerte auf Fahrzeugemissionen oder die Funktionsfähigkeit der Motoren) und die Wirtschaft (Aufwand und Kosten zur Einhaltung der Grenzwerte).

Im Folgenden werden die Auswirkungen und Ziele auf die einzelnen im Zusammenhang mit dem Erlass der Verordnung relevanten Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (niedergelegt u.a. in „Perspektiven für Deutschland“ aus dem Jahr 2002 und „Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016“) dargestellt:

Anforderungen an die Beschaffenheit von Kraftstoffen dienen insgesamt der Grundregel (Managementregel 1) sowie Indikator 3.2, indem Fahrzeug-Emissionen direkt begrenzt oder durch die Ermöglichung des Einsatzes von Abgasnachbehandlungssystemen gemindert werden. Damit wird Vorsorge für zukünftige Belastungen getroffen.

Zu Managementregel 12: Flankierend zu den nationalen Regelungen setzt sich die Bundesregierung in zahlreichen internationalen Gremien (u. a. im Rahmen der Normung von Kraftstoffen im Deutschen Institut für Normung, des European Sustainable Shipping Forum und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation) für die Weiterentwicklung der Anforderungen an die Beschaffenheit von Kraftstoffen sowie zusätzliche Umweltschutzmaßnahmen in Zusammenhang mit der Nutzung von (Schiffs-)Kraftstoffen ein.

Die Getrennthaltung und eine angepasste Behandlung von unterschiedlich belasteten Abgasströmen bei den emissionsbezogenen Anforderungen durch die Änderung der 30. BImSchV kann, bei geringen Einflüssen auf Emissionswerte, deutlichen Energiebedarf in der Abgasreinigung einsparen. Somit können Ressourceneffizienz optimiert und Treibhausgasemissionen minimiert werden.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Dem Bund entstehen durch die Änderung der 10. BImSchV einmalig im Haushaltsjahr 2019 im Einzelplan 16 Ausgaben in Höhe von rund 11.000 Euro für die Entrichtung von Lizenzgebühren für die Darstellung der Zeichen in den Anlagen 1-15 zu § 13 der 10. BImSchV.

Ländern und Gemeinden entstehen keine zusätzlichen Haushaltsausgaben.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Zu Artikel 1:

Die Darstellung des Erfüllungsaufwandes für die Wirtschaft erfolgt im Hinblick auf die Informationspflichten nach § 13 Absätze 1 bis 3 und 6 sowie des § 15 der 10. BImSchV.

Nach § 13 Absätze 1 bis 3 und Absatz 6 der 10. BImSchV bestehen für die Wirtschaft mehrere Informationspflichten. Hierbei handelt es sich um die Auszeichnungspflichten von Kraft- und Brennstoffen an den Zapfsäulen und Zapfventilen sowie an den Ladepunkten für Elektrofahrzeuge.

Die entsprechenden Plaketten für die Kraft- und Brennstoffe an den Zapfsäulen und Zapfventilen der ca. 14.500 Tankstellen (Stand 01.01.2019: 14.459) müssen durch neue Plaketten ersetzt bzw. erstmalig (Zapfventile) angebracht werden. An den ca. 8.400 Ladestationen für Elektrofahrzeuge und den 60 Wasserstofftankstellen (Stand Januar 2019) müssen erstmalig entsprechende Plaketten angebracht werden.

Den Berechnungen des Erfüllungsaufwandes liegen folgende Annahmen zu Grunde:

- zu Nr. 1: durchschnittlich 3,5 Zapfsäulen mit je 7 Zapfventilen je Tankstelle; Auszeichnung erfolgt durch zertifizierten externen Fachbetrieb (incl. erforderlicher An-/Abreise); Anzahl der Tankstellen: 13.000
- zu Nr. 2: durchschnittlich 2,5 Zapfsäulen mit je 6 Zapfventilen je Tankstelle; Auszeichnung erfolgt durch Tankstellenpersonal; Anzahl der „freien Tankstellen“: 1.500
- zu Nr. 3: durchschnittlich 1,5 Zapfsäulen mit insgesamt 1,5 Zapfventilen je Tankstelle; Auszeichnung erfolgt durch zertifizierten externen Fachbetrieb; Anzahl der Tankstellen: 7.100
- zu Nr. 4: durchschnittlich 1 Zapfsäule mit 1 Zapfventil je Tankstelle; Auszeichnung erfolgt durch zertifizierten externen Fachbetrieb; Anzahl der Tankstellen: 900
- zu Nr. 5: durchschnittlich 1,5 Zapfsäulen mit insgesamt 1,5 Zapfventilen je Tankstelle; Anzahl der Tankstellen: 60
- zu Nr. 6: durchschnittlich 2 Ladepunkte je Ladesäule; Anzahl der Ladesäulen: 8.400

Im Sachaufwand sind auch die Kosten für die Plaketten enthalten. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Beschaffung von Plaketten für die sog. „freien Tankstellen“ kostenaufwendiger ist als bei den übrigen Tankstellen (kein Mengenrabatt).

Tabelle: einmaliger Erfüllungsaufwand (Umstellungsaufwand)

Nr.	Bezeichnung	Paragraf und Rechtsnorm	Art der Vorgabe	Fallzahl	Zeitaufwand in Minuten pro Fall	Lohnsatz in Euro/h	Personaufwand in Tsd. €	Sachaufwand in € pro Fall	Sachaufwand in Tsd. €	Gesamtaufwand in Tsd. €
1	Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen an Tankstellen Fallgruppe: durch zertifiziertem Fachbetrieb	§ 13 Abs. 3	Informationspflicht	13.000				1.026,83	13.349	13.349
2	Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen an Tankstellen Fallgruppe: ohne zertifiziertem Fachbetrieb (bei freien Tankstellen)	§ 13 Abs. 3	Informationspflicht	1.500	400,0	17,85	179	62,48	94	273
3	Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen an Tankstellen Fallgruppe: Tankstellen mit zusätzlichen Autogas/LPG-Zapfsäulen	§ 13 Abs. 3	Informationspflicht	7.100				41,21	293	293
4	Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen an Tankstellen Fallgruppe: Tankstellen mit zusätzlichen Erdgas/CNG-Zapfsäulen	§ 13 Abs. 3	Informationspflicht	900				30,64	28	28
5	Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen an Tankstellen Fallgruppe: Wasserstofftankstellen	§ 13 Abs. 3	Informationspflicht	60	24,0	35,30	1	3,12	0	1

6	Auszeichnung von elektrischem Strom zum Laden von Elektrofahrzeugen	§ 13 Abs. 6	Informationspflicht	8.400	32,0	35,30	158	4,17	35	193
---	---	-------------	---------------------	-------	------	-------	-----	------	----	-----

In den folgenden Jahren entsteht Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft wie folgt:

- zu Nr. 1-4: Auszeichnung an Tankstellen für Ersatzbeschaffungen (z.B. bei neuen Tankstellen oder Zapfsäulen); diese werden auf 5 % des Tankstellen-Bestands geschätzt,
- zu Nr. 5: Auszeichnung von neuen Wasserstoff-Tankstellen; diese werden auf jährlich 25 geschätzt,
- zu Nr. 6: Auszeichnung von elektrischem Strom zum Laden von Elektrofahrzeugen; hierbei wird von jährlich 8.000 zusätzlichen Ladesäulen mit insgesamt 16.000 Ladepunkten (Quelle: „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“; Bericht März 2019) ausgegangen (Markthochlaufphase),

Tabelle: jährlicher Erfüllungsaufwand

Nr.	Bezeichnung	Paragraf und Rechtsnorm	Art der Vorgabe	Fallzahl	Zeitaufwand in Minuten pro Fall	Lohnsatz in Euro/h	Personaufwand in Tsd. €	Sachaufwand in € pro Fall	Sachaufwand in Tsd. €	Gesamtaufwand in Tsd. €
1	Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen an Tankstellen Fallgruppe: durch zertifiziertem Fachbetrieb	§ 13 Abs. 3	Informationspflicht	650				1.026,83	667	667
2	Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen an Tankstellen Fallgruppe: ohne zertifiziertem Fachbetrieb (bei freien Tankstellen)	§ 13 Abs. 3	Informationspflicht	75	400,0	17,85	9	62,48	5	14
3	Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen an Tankstellen Fallgruppe: Tankstellen mit zusätzlichen Autogas/LPG-Zapfsäulen	§ 13 Abs. 3	Informationspflicht	355				41,21	15	15
4	Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen an Tankstellen Fallgruppe: Tankstellen mit zusätzlichen Erdgas/CNG-Zapfsäulen	§ 13 Abs. 3	Informationspflicht	45				30,64	1	1
5	Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen an Tankstellen Fallgruppe: Wasserstofftankstellen	§ 13 Abs. 3	Informationspflicht	25	24,0	35,30	0	3,12	0	0
6	Auszeichnung von elektrischem Strom zum Laden von Elektrofahrzeugen	§ 13 Abs. 6	Informationspflicht	8.000	32,0	35,30	151	4,17	33	184

* Lohnsatz zu Nr.2: Schätzung der Verbände MWV und UNITI

Bezüglich der sich aus § 15 BImSchV ergebenden Informationspflichten für den Betrieb von Kraftfahrzeugen ergibt sich kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft. Die nunmehr geforderten Angaben wurden in ohnehin schon zu erstellende Auszeichnungen und Unterlagen eingearbeitet.

Aufgrund dieser Verordnung ergibt sich für die Wirtschaft demnach ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von insgesamt 14,137 Millionen Euro. Hinzu kommt ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 881.000 Euro für Auszeichnungen an Zapfsäulen und Zapfventilen sowie neuen Wasserstofftankstellen und Ladepunkten; davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten 881.000 Euro.

Durch das Regelungsvorhaben sind rund 1.500 kleine und mittlere Unternehmen (KMU; hier sogenannte „freie Tankstellen“) betroffen. Im Rahmen der Gesetzesfolgenabschätzung wurden die Belange der KMU geprüft. Das Regelungsvorhaben hat EU-Vorgaben ohne Umsetzungsspielraum umzusetzen. Dies betrifft insbesondere die Auszeichnungspflichten an den Tankstellen. Alle Normadressaten sind gleich zu behandeln. Nach dem Ergebnis der Prüfung sind keine Erleichterungen für KMU möglich.

Zu Artikel 2:

Die Änderungen in § 4 Absatz 1 Satz 1 und § 5 Absatz 4 der Verordnung über Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen sind rein formale Anpassungen. Mit diesen ist kein Nachrüstungsbedarf der Anlagen verbunden, so dass für Betreiber hierdurch keine Kosten anfallen werden. Gleiches gilt für die Änderung in § 6 Nummer 1. Die Verringerung der Emissionswerte auf 5 mg/m³ Staub können mit den vorhandenen Abgasreinigungseinrichtungen sicher eingehalten werden.

Durch die Änderung in § 11 Absatz 1 werden pro Anlage jährlich ca. 8.000 Euro durch den Verzicht auf Einzelmessungen bei Dioxinen/Furanen (eine Einzelmessung im Jahr à drei Proben) eingespart. Insgesamt ergeben sich bei einem Bestand von ca. 40 Anlagen Einsparungen von ca. 320.000 Euro pro Jahr.

Durch die Einführung von § 11 Absatz 4 Nummer 5 werden pro Anlage jährlich 3.000 Euro durch den Verzicht auf Geruchsmessungen (eine Geruchsmessung im Jahr à drei Proben) eingespart. Da ca. 50 % des Anlagenbestandes hiervon betroffen ist, ergeben sich bei ca. 20 betroffenen Anlagen Einsparungen von ca. 60.000 Euro.

Insgesamt ergibt sich für die Wirtschaft somit eine jährliche Einsparung in Höhe von rund 380.000 Euro.

Das Vertrautmachen mit den Neuregelungen fällt bei 40 Anlagen an und dauert ca. 2 Stunden bei einem Standardlohnsatz von 31,50 EUR pro Stunde, insgesamt also einmalig 2.520 Euro.

Die Antragstellung mit der Nachweisführung (z. B. Einzelmessungen aus vergangenen Jahren) für einen Verzicht auf Einzelmessungen bei Dioxinen/Furanen betrifft 40 Anlagen und dauert ca. 30 Minuten bei einem Standardlohnsatz von 31,50 EUR pro Stunde, insgesamt also einmalig 630 Euro. Die Ergebnisse der Einzelmessungen aus vergangenen Jahren liegen den Behörden bereits vor, sodass die Nachweisführung für die Betreiber unaufwändig ist.

Die zusätzliche Antragstellung mit Nachweisführung für einen Verzicht auf Geruchsmessungen fällt bei 20 dieser Anlagen an und dauert 30 Minuten bei einem Standardlohnsatz

von 31,50 Euro pro Stunde, insgesamt also einmalig 315 Euro. Informationen über die technischen Gegebenheiten der betreffenden Anlagen befinden sich bereits im Genehmigungsbescheid dieser Anlagen, sodass die Nachweisführung für den Betreiber unaufwändig ist.

Durch die Änderung der 30. BImSchV sind keine KMU betroffen.

Die Auswirkungen des gesamten Regelungsvorhabens wurden im Hinblick auf die One in, one out - Regel geprüft.

Für das Regelungsvorhaben fällt ein jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt rund 500.000 Euro an; dieser basiert auf eine 1:1-Umsetzung von EU-Recht.

Nicht von der Ausnahme der One in, one out - Regel erfasst ist ein jährlicher Erfüllungsaufwand im Sinne eines Out von im Saldo 380.000 Euro.

Im Einzelnen basiert das Out-Saldo des national bedingten Erfüllungsaufwandes auf einer Be- und einer Entlastung:

Die Auszeichnungspflicht nach § 14 der 10. BImSchV (s. Artikel 1 dieser Verordnung) für die Kraftstoffe Biodiesel, Pflanzenöl und Wasserstoff ist für die Wirtschaft als zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand in diesem Sinne zu berücksichtigen. Die Kraftstoffe Biodiesel und Pflanzenöl sind seit 2013 vom Kraftstoffmarkt nahezu verschwunden und haben in der Praxis keine Bedeutung mehr. Ein diesbezüglicher bezifferbarer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft fällt daher nicht an. Durch die erforderliche Auszeichnung von Wasserstoff als Kraftstoff an den Wasserstofftankstellen entsteht der Wirtschaft ein geringfügiger zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand. Bei der Berechnung des jährlichen Erfüllungsaufwandes wird pro Jahr von 25 zusätzlichen Wasserstofftankstellen, die Auszeichnungen nach § 13 vornehmen müssen, ausgegangen.

Demgegenüber fällt eine Entlastung von rund 380.000 Euro wegen des Wegfalls von jährlichen Messpflichten nach § 11 der 30. BImSchV (s. Artikel 2 dieser Verordnung) an.

4.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Zu Artikel 1:

Kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand auf Bundes- und Kommunalebene. Lediglich geringer zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand gegenüber der bisherigen Regelung auf Länderebene, wenn zusätzliche (neue) Kraftstoffsorten überwacht werden müssen, wie Wasserstoff als Kraftstoff. Ob dies der Fall ist, hängt davon ab, ob, wo und in welcher Anzahl zusätzliche neue Kraftstoffsorten an Tankstellen in Verkehr gebracht werden. Es ist nicht mit einer hohen Marktdurchdringung zu rechnen.

Zu Artikel 2:

Durch die Änderung des § 11 Absatz 1 der Verordnung über Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen müssen durch den Verzicht auf die Einzelmessungen bei Dioxin/Furan bei 40 Anlagen von den Ländern einmalig 40 Bescheide angepasst werden. Bei 20 Bescheiden muss durch das Einfügen des Absatzes 4 in § 11 zusätzlich und einmalig der Verzicht auf die Geruchsmessung eingetragen werden. Dem Bund entstehen keine zusätzlichen Kosten.

In den 16 Bundesländern muss sich mit der Neuregelung vertraut gemacht werden. Das Vertrautmachen mit der Neuregelung fällt bei 40 Verwaltungsbehörden an und dauert ca. 3 Stunden bei einem Standardlohnsatz von 40,30 EUR pro Stunde, insgesamt also einmalig rund 4.800 EUR.

Das Prüfen von 40 Nachweisen für den Verzicht auf Einzelmessungen bei Dioxinen/Furanen dauert je Nachweis ca. 30 Minuten bei einem Standardlohnsatz von 40,30 EUR pro Stunde. Die Einzelmessungen aus vergangenen Jahren, die den Nachweis erbringen können, wurden den Behörden durch die Betreiber bereits im Rahmen der Überwachung vorgelegt. Das Prüfen von 20 Nachweisen für den Entfall von Geruchsmessungen dauert ca. 10 Minuten je Nachweis. Insgesamt ergeben sich dabei einmalige Kosten i. H. v. 940,33 EUR.

Das einmalige Ändern von 20 Bescheiden, wo nur die Dioxin/Furan-Messungen wegfallen, dauert ca. 15 Minuten pro Bescheid bei einem Standardlohnsatz von 40,30 EUR pro Stunde (= 201,50 EUR). Das Ändern von weiteren 20 Bescheiden, in denen die Dioxin/Furan-Messungen wegfallen sowie auf Geruchsmessungen verzichtet wird, dauert ca. 30 Minuten pro Bescheid bei dem genannten Standardlohnsatz (=403 EUR).

In Lohnkosten ausgedrückt fallen insgesamt einmalig rund 6.400 EUR an. Hierbei handelt es sich jedoch um Arbeiten im Rahmen des laufenden Verwaltungsbetriebs.

5. Weitere Kosten

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die EU-rechtlich verbindliche normgerechte Auszeichnung von Kraftstoffen geringfügig kostensteigernd auswirken wird.

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

Die einmalig anfallende Verwaltungsgebühr für die Änderung der 40 Genehmigungsbescheide beträgt 50 Euro pro Bescheid für betroffene Anlagenbetreiber, mithin 2.000 Euro.

6. Weitere Verordnungsfolgen

Die Umstellung der Auszeichnung von Kraftstoffen auf ein europaweit einheitliches System stellt angesichts der zunehmenden Vielfalt von Kraftstoffarten für Kraftfahrzeuge und der aktuellen Zunahme der Mobilität der Bürger im Straßenverkehr innerhalb der gesamten Europäischen Union eine Erleichterung für Fahrzeugnutzer dar. Das Ziel einer klaren und leicht verständlichen Information über die an den Tankstellen verfügbaren Kraftstoffe und die Eignung ihres Fahrzeugs für die verschiedenen Kraftstoffe bzw. Ladepunkte dient dem Verbraucherschutz.

Auswirkungen auf den Verbraucherschutz sind durch die Änderungen der 30. BImSchV nicht zu erwarten.

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.

VII. Befristung

Eine Befristung der 10. BImSchV kommt nicht in Betracht, da unbefristet geltende gemeinschaftsrechtliche Vorgaben umgesetzt werden. Gleiches gilt für die Änderung der 30. BImSchV.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der 10. BImSchV)**Zu Nummer 1**

Der Verordnung wird ein Inhaltsverzeichnis hinzugefügt.

Zu Nummer 2

§ 1 übernimmt inhaltlich die bisherigen Begriffsbestimmungen des § 1 der 10. BImSchV in aktualisierter Fassung mit Blick auf die Nummern der Kombinierten Nomenklatur und zitierten Richtlinien, Verordnungen und die Kombinierte Nomenklatur.

Die Begriffsbestimmungen für Otto- und Dieselmotoren werden zur Klarstellung, dass neben Mischkraftstoffen wie E5, E10 und B7 auch synthetische Kraftstoffe 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 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2018/1602 (ABl. L 273 vom 31.10.2018, S. 1) geändert worden ist, in der am 1. Januar 2019 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. Auch paraffinischer Diesel ist ein „ähnliches Öl“ in Sinne der genannten Anmerkung. Er fällt somit unter den Begriff „Erdöl und Öl aus bituminösen Mineralien“, weil die Einordnung in der Nomenklatur vom Herstellungsverfahren (Raffination oder Synthese) und der Quelle (fossil oder biogen) unabhängig erfolgt. In der Begriffsbestimmung wird die Nomenklatur durch Bezug auf die Nummern 2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 50, 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 weiter für die Begriffsbestimmung zitierten 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, 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, sowie 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, wurden mittlerweile aufgehoben. Die Zitierung wird daher angepasst. Die relevanten Vorschriften finden sich nunmehr in der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90), Verordnung (EU) Nr. 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 Straßenverkehr 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) sowie der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 2019/26 (ABl. L 81 vom 10.1.2019, S. 1) vervollständigt worden ist.

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 Begriffsbestimmungen von „Gasöl für den Seeverkehr“ und „Schiffsdiesel“ entsprechen den Vorgaben der Richtlinie 2016/802/EU.

In Absatz 10 wird mit Satz 2 ein Auffangtatbestand für Schweres Heizöl ergänzt.

Die Begriffe Tankstelle, LNG-Tankstelle sowie Alternativen Kraftstoffe wurden hinzugefügt, um Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2014/94/EU umzusetzen.

Zu Nummer 3 Buchstabe a

§ 3 Absatz 1 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN 228, Ausgabe August 2017 an den neuesten wissenschaftlichen Stand angepasst.

Zu Nummer 3 Buchstabe b

Durch § 3 Absatz 5 wird die Abgabe von Ottokraftstoff für Zweitaktmischungen, einem Kraftstoff für Zweitakt-Ottomotoren aus einer Mischung aus Kraftstoff und Schmierstoff (Zweitaktöl) für kurbelgehäuse-gespülte Zweitakter mit äußerer Gemischbildung, aus Zweitaktzapfsäule, Mopedzapfsäule oder Moped-Betankungsgeräten ermöglicht.

Zu Nummer 4 Buchstabe a

Die Überschrift von § 4 wird an den Regelungsinhalt Inhalt des Paragraphen angepasst.

Zu Nummer 4 Buchstabe b

§ 4 Absatz 1 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN 590, Ausgabe Oktober 2017, an den neuesten wissenschaftlichen Stand angepasst. Paraffinischer Dieseldieselkraftstoff darf aufgrund dieser Regelung im Rahmen der Beimischung dem konventionellen Dieseldieselkraftstoff zugefügt werden, solange das Endprodukt die Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Oktober 2017 einhält. Aufgrund der unterschiedlichen Dichte von konventionellem und paraffinischem Diesel ist somit eine Beimischung bis zu etwa 26 % paraffinischem Dieseldieselkraftstoff möglich.

Zu Nummer 4 Buchstabe c und d

§ 4 Absatz 2 wird in zwei Absätze aufgeteilt, da ihr Regelungsgedanke auf unterschiedliche Adressaten zielt. Daher wird der alte § 4 Absatz 2 Satz 2 zu einem neuen Absatz 5.

Zu Nummer 5

§ 5 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019, an den neuesten wissenschaftlichen Stand angepasst.

Zu Nummer 6)

§ 6 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN 15293, Ausgabe Oktober 2018, an den neuesten wissenschaftlichen Stand angepasst.

Zu Nummer 7

Zur Vermeidung von Verwechslungsgefahren an der Tankstelle sowie einer unnötigen Verunsicherung des Verbrauchers wurde die Benennung vom Begriff „Flüssiggas“ zum Begriff „Autogas“ geändert, einschließlich des Titels des Paragraphen. Es handelt sich hierbei um die gängigste Bezeichnung für den Einsatz des Energieträgers in der motorischen Anwendung. Mit dem Begriff „Flüssiggas“ wird LPG dagegen zur Verwendung in Haushalten zum Heizen und Kochen, im Campingbereich etc. regelmäßig als klassisches „Brenngas“ in Gasflaschen gehandelt und gegenüber den Verbrauchern auch entsprechend kommuniziert. Im Kern sind beide Produkte „Brenngas“ und „Autogas“ zwar gleich, unterscheiden sich jedoch in einigen Parametern der jeweiligen Anforderungsnormen.

§ 7 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN 589, Ausgabe März 2019, an den neuesten wissenschaftlichen Stand angepasst.

Zu Nummer 8

§ 8 Absatz 1 Satz 1 wird durch Inbezugnahme der Norm, DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, an eine europäische Norm angepasst. Die vormals zitierte deutsche Norm entfällt. Die Absätze 1 und 2 der derzeit gültigen 10. BImSchV wurden zur Vereinfachung zusammengezogen.

§ 8 Absatz 1 Satz 2 erklärt die Anforderungen an Erdgas und Biogas als Kraftstoff oder Kraftstoff-Gemisch aus Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017 für bindend. Im Rahmen der Normung wurde von Deutscher Seite nur unter dem Vorbehalt zugestimmt, dass in Deutschland weiter die bisher gültigen strengen Anforderungen an Erdgas und Biogas als Kraftstoff gelten sollten. Die Fahrzeug-Hersteller unterstützen zwar die Einführung einer Europäischen Norm EN 16723-2 für Erdgas und Biomethan, empfehlen jedoch einen Schwefelgrenzwert von 10 mg S/m³ (s. auch Tabelle 1, Fußnote c der Norm) weil dies sicherstellt, dass Erdgas, das dieser Anforderungen erfüllt, auch die bestehenden Erdgas-Fahrzeug-Flotten und auch zukünftige Motorenkonzepte betrieben werden können. Die Anforderungen in Anhang D1 der Norm sind daher für Erdgas und Biogas als Kraftstoff in Deutschland vorzusehen. Die Spezifikationen entsprechen damit den bisherigen Anforderungen an Erdgas und Biogas als Kraftstoff in Deutschland. Für Anforderungen an zugesetzte Additive wird in Ergänzung zur vorgenannten Norm weiterhin auf Abschnitt 5.2 der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008, verwiesen.

§ 8 Absatz 2 definiert eine Erdgas und Biogas-Norm der Qualität L, im Gegensatz zu den Anforderungen aus Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, die Gas der Qualität H festlegt. Dies stellt sicher, dass Verbraucher in allen Regionen Deutschlands weiterhin schnell die Qualität des Angebotenen Erdgases erkennen und Preise entsprechend vergleichen können.

Mit § 8 Absatz 3 wird verflüssigtes Erdgas und Biogas (liquefied natural gas - LNG) als Kraftstoff erstmals in die 10. BImSchV aufgenommen. Der Kraftstoff muss denselben Anforderungen genügen wie komprimiertes Erdgas (compressed natural gas - CNG).

Zu Nummer 9 Buchstabe a

§ 9 Absatz 1 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN 51605, Ausgabe Januar 2016, an den neuesten wissenschaftlichen Stand angepasst.

Zu Nummer 9 Buchstabe b

§ 9 Absatz 2 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN 51623, Ausgabe Dezember 2015, an den neuesten wissenschaftlichen Stand angepasst.

Zu Nummer 10

Mit § 9a wird Wasserstoff als Kraftstoff, der durch die DIN EN 17124, Ausgabe Juli 2019 genormt ist, zur Umsetzung von Artikel 5 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II 2.2 der Richtlinie 2014/94/EU und der dafür vorgesehenen Änderungen des delegierten Rechtsaktes der Europäischen Kommission erstmals in diese Verordnung aufgenommen und Anforderungen festgelegt.

Zu Nummer 11 Buchstabe a

In § 10 Absatz 2 Satz 1 wird eine sprachliche Bereinigung vorgenommen.

Zu Nummer 11 Buchstabe b

In § 10 Absatz 2 Satz 2 werden sprachliche Bereinigungen vorgenommen.

Zu Nummer 12 Buchstabe a

In § 11 wird um den § 9a als Folgeänderung zur Einführung von Wasserstoff als Kraftstoff geändert.

Zu Nummer 11 Buchstabe b

Die Gleichwertigkeitsklausel nach § 11 entspricht der Regelung nach § 11 der derzeit gültigen 10. BImSchV unter Berücksichtigung der Änderungen in den §§ 3 bis 9 sowie der Einführung von Wasserstoff als Kraftstoff in § 9a.

Zu Nummer 13

Der neu aufgenommene § 12 Absatz 2 stellt klar, dass Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung in Luftfahrzeugen von den Anforderungen der 10. BImSchV ausgenommen sind.

Zu Nummer 14

§ 13 Absatz 1 umfasst die bisherigen Regelungen zum Inhalt und Form der Auszeichnung. Der Wortlaut wurde entsprechend den Änderungen in den §§ 3 bis 9 angepasst, in Nummer 7 um verflüssigtes Erdgas, LNG, sowie in Nummer 10 um Wasserstoff als Kraftstoff erweitert. Im Rahmen der Umsetzung des Artikel 7 Absatz 1 und 2 Richtlinie 2014/94/EU wurden Informationspflichten über Kennzeichnungspflichten zur Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Kraftstoffen umgesetzt. Damit soll es dem Verbraucher möglich sein, EU-weit durch einfachen Vergleich des Zeichens im Fahrzeug oder im Handbuch mit dem Zeichen an der Zapfsäule oder am Zapfventil zu erkennen, ob Kraftstoff und Fahrzeug kompatibel sind. Es wird zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU eine Kennzeichnung neben der Zapfsäule auch am Zapfventils festgelegt. Dafür entfällt die bisher in der 10. BImSchV vorgesehene allgemeine Kennzeichnungspflicht an der Tankstelle. Die jeweils in Teil a der Anlagen vorgesehene Auszeichnung folgt der Empfehlung gemäß Abschnitt 9 der DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016. Hierdurch ist sichergestellt, dass Verbraucher dieselbe Information an der Tankstelle vorfinden, wie auch gemäß der derzeit gültigen 10. BImSchV vorgesehen.

In § 13 Absatz 1 Nummer 7 erfolgt eine explizite Definition der Anforderung an Erdgas L, da diese Qualität in der europäischen Kraftstoffnorm, die die bisherige nationale Kraftstoffnorm ersetzt, nicht mehr vorgesehen ist.

§ 13 Absatz 2 entspricht § 13 Absatz 2 der derzeit gültigen 10. BImSchV unter Berücksichtigung der grafischen Gestaltung der Auszeichnung nach DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016, so dass die Auszeichnung nun im untersten Teil des nationalen Zeichens angebracht werden soll, sofern zutreffend.

§ 13 Absatz 3 dient der Umsetzung des Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 2014/94/EU durch Bezugnahme auf den Europäischen Standard zur Identifizierung der Fahrzeug-Kompatibilität, DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016. Die Anwendung der europäischen Norm ermöglicht die Einführung einer europaweit einheitlichen Kompatibilitätskennzeichnung für unterschiedliche auf dem Markt befindliche Kraftstoffe. Sie enthalten eine grafische Darstellung einschließlich farblicher Vorgaben. Die grafische Darstellung steht mit den folgenden Anforderungen des Artikels 7 der Richtlinie 2014/94/EU in Einklang: sie dient der sachdienlichen, in sich widerspruchsfreien und verständlichen Informationen darüber, welche Kraftfahrzeuge regelmäßig mit welchen einzelnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffen betankt werden können (Artikel 7 Absatz 1); sie ist eindeutig und leicht verständlich; und sie ermöglicht eine deutlich sichtbare Anbringung (Artikel 7 Absatz 2)

- an den entsprechenden Kraftstoffpumpen und ihren Zapfventilen an Tankstellen (Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a)
- an oder in unmittelbarer Nähe der Kraftstoffeinfüllstutzen von Kraftfahrzeugen, für die der betreffende Kraftstoff empfohlen und geeignet ist und im Kraftfahrzeughandbuch (Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b).

Nach DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016, wird zum Vorteil des Verbrauchers und zur besseren Erkennbarkeit der Auszeichnung empfohlen, einen möglichst großen Maßstab für die Auszeichnung zu wählen, mindestens jedoch eine Breite von 30 mm für die Auszeichnung an der Zapfsäule vorgeschrieben. Dessen unbenommen wird mit derselben Absicht in Absatz 3 eine Mindestbreite von 40 Millimetern empfohlen. Angaben über die jeweilige Mindestgröße der Zeichen, der Anbringungsorte, Schriftarten, Größe und Farbvorgaben finden sich detailliert in der Norm und sind anzuwenden.

In § 13 Absatz 4 wird als Anreiz zu einer weiteren Minderung des Stickstoffanteils in leichtem Heizöl zusätzlich die Möglichkeit zur Auszeichnung mit der Bezeichnung „stickstoffarm“ geschaffen, wenn der Stickstoffgehalt 140 mg/kg nicht überschreitet. Mit Heizöl, das diesem Anspruch genügt, soll die Einhaltung der Stickstoff-Emissions-Grenzwerte nach der 44. BImSchV erleichtert werden.

§ 13 Absatz 6 dient der Umsetzung des Artikel 7 Absätze 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 5 der Richtlinie 2014/94/EU durch Bezugnahme auf den Europäischen Standard zur Identifizierung der Fahrzeug-Kompatibilität, DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019.

Zu Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe a

Der Verweis in § 14 Satz 1 wird aufgrund der Änderung in § 13 präzisiert, da sich die Regelung nicht auf Strom bezieht.

Zu Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

§ 14 Nummer 1 wird sprachlich bereinigt und an die Einführung von Wasserstoff als Kraftstoff angepasst.

Zu Nummer 15 Buchstabe b

§ 14 Absatz 1 wird aufgrund der Bitte des Normenkontrollrates erweitert und damit gleichwertig zur schriftlichen Unterrichtung nun auch die elektronische Unterrichtung vorgesehen.

Zu Nummer 16

§ 15 Absatz 1 Nummer 1 und 2 entsprechen § 15 Nummer 1 und 2 der derzeit gültigen 10. BImSchV, wobei die Informationspflicht zur Umsetzung von Artikel 7 Absatz 1 und Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2014/94/EU nicht nur Fahrzeughandbücher betrifft, sondern auch die Fahrzeuge selbst sowie Fahrzeughändler. Letztere werden durch diese Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU erstmals als Auszeichnungspflichtige adressiert. Zur Umsetzung der Richtlinie wird auf DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016 und DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019 verwiesen.

§ 15 Absatz 1 Nummer 3 sieht zur Umsetzung von Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2014/94/EU eine Kennzeichnung an den Kraftstoffzufüllstutzen von Kraftfahrzeugen vor.

§ 15 Absatz 2 und Absatz 3 sehen zur Umsetzung von Artikel 7 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 2014/94/EU eine Kennzeichnung mit Hilfe der grafischen Darstellung gemäß der entsprechenden technischen Normen DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016 und DIN EN 17186, Ausgabe Oktober 2019, vor.

Zu Nummer 17 Buchstabe a

§ 16 Absatz 1 wird sprachlich bereinigt und an die Einfügung des § 9a angepasst.

Zu Nummer 17 Buchstabe b

§ 16 entspricht inhaltlich § 16 der derzeit gültigen 10. BImSchV, es wird jedoch klargestellt, dass die Regelung auch für LNG-Tankstellen gilt.

Zu Nummer 17 Buchstabe c

Folgeänderung aufgrund der Auftrennung des § 4 Absatz 2 in Absatz 2 und 5.

Zu Nummer 18 Buchstabe a

In § 17 Satz 1 wird der nicht mehr benötigte Verweis auf DIN SPEC Normengestrichen und ergänzt, dass die zitierten Normen auch bei den angegebenen Stellen zu beziehen sind.

Zu Nummer 18 Buchstabe b

In § 17 Satz 2 wird ergänzt, dass die zitierten Normen auch bei den angegebenen Stellen zu beziehen sind.

Zu Nummer 18 Buchstabe c

In § 17 Satz 1 wird der nicht mehr benötigte Verweis auf DIN SPEC Normengestrichen.

Zu Nummer 19 Buchstabe a

§ 18 Absatz 1 wird redaktionell angepasst an die Änderungen der §§ 9a und 13. Er 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 2013. Zur Entnahme der Stichproben wird auf die entsprechenden Normen verwiesen. Die Normen DIN 51750 Teil 1, Ausgabe Dezember 1990 und Teil 2, Ausgabe Dezember 1990 wurden inhaltsgleich durch die Normen DIN EN ISO 3170, Ausgabe Juni 2004 und DIN EN ISO 3171, Ausgabe November 2000 ersetzt. Das DVWG Arbeitsblatt G 264 wurde mit der Ausgabe September 2016 dem aktuellen wissenschaftlichen Stand angepasst. Näheres regelt jeweils die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur 10. BImSchV.

Im Fall des § 13 Absatz 6 (Kennzeichnung an Ladepunkten) richtet sich die Zuständigkeit für die Überwachung nach dem geltenden Recht. Da die Regelungen über Ladesäulen sich auf das Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) stützen, sind die Zuständigkeitsregeln des EnWG maßgeblich. Im Anwendungsbereich der Ladesäulenverordnung (LSV) ist die Bundesnetzagentur für die Überwachung der Einhaltung der technischen Anforderungen der Ladesäulenverordnung zuständig, siehe § 6 LSV in Verbindung mit § 54 Absatz 3 EnWG.

Zu Nummer 19 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa

§ 18 Absatz 2 entspricht § 18 Absatz 2 der derzeit gültigen 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.

Der Verweis wurde aus rechtsförmlichen Gründen geändert.

Zu Nummer 19 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb

§ 18 Absatz 2 Satz 2 wird zur Anpassung an die neuen Anlagen geändert.

Zu Nummer 19 Buchstabe c

§ 18 Absatz 3 wird als geändert als Folgeänderung aufgrund der Auftrennung des § 4 Absatz 2 in Absatz 2 und 5.

Zu Nummer 19 Buchstabe d Doppelbuchstabe aa

Der Verweis auf § 13 in § 18 Absatz 5 wird aufgrund der Einführung der Möglichkeit zur Auszeichnung von stickstoffarmen Heizöl erweitert

Zu Nummer 19 Buchstabe d Doppelbuchstabe aa

§ 18 Absatz 5 wird aufgrund der Überwachung des Stickstoffgehaltes, sofern das Heizöl nach § 13 Absatz 4 Nummer 2 entsprechend ausgezeichnet wurde, ergänzt.

Zu Nummer 20 Buchstabe a

§ 20 wird redaktionell angepasst an die Änderung der Nummerierung der 10. BImSchV.

Der neue § 20 Absatz 1 Nummer 4 wurde geändert, um eine Umsetzungslücke bei der Umsetzung von Artikel 4 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie 98/70/EG zu schließen. Die Formulierung des derzeit gültigen § 20 Absatz 2 mit dem Verweis auf eine ordnungswidrige Handlung im Sinne des § 7 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes erlaubt eine Vollzugslücke, da vom Regelungsbereich des Binnenschiffahrtsgesetzes ausschließlich die Bundeswasserstraßen erfasst werden und damit keine Vollzugsmöglichkeit z. B. gegenüber Fahrgastschiffen und Sportbooten gegeben ist, die nicht auf Bundeswasserstraßen eingesetzt werden. Die Richtlinie 98/70/EG sieht eine solche Beschränkung jedoch nicht vor. Der neue § 4 Absatz 5 wird durch die Änderung nun auf § 38 Absatz 2 Satz 1 BImSchG gestützt. Dementsprechend kann mit § 20 Absatz 1 Nummer 4 ein Ordnungswidrigkeits-Tatbestand mit Verweis auf § 62 Absatz 1 Nummer 7 BImSchG aufgenommen werden, der die Bewehrung des Verwendungsverbots auch außerhalb von Bundeswasserstraßen vorsieht. Um die Zuständigkeit für die Überwachung wie bisher beizubehalten, wurde

als Folgeänderung auf Grundlage des § 36 Absatz 3 OWiG die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nummer 4 im Anwendungsbereich des § 1 Absatz 1 Nummer 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. April 2017 (BGBl. I S. 962) geändert worden ist, auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt übertragen. Der bisherige Absatz 2 entfällt aufgrund dieser Änderung.

§ 20 Absatz 1 Nummer 5 und 6 wurden redaktionell überarbeitet.

Zu Nummer 20 Buchstabe b

Mit § 20 Absatz 2 wurde ein Ordnungswidrigkeits-Tatbestand für die nicht, nicht richtige, nicht vollständige oder nicht in der vorgeschriebenen Weise vorgenommene Bekanntmachung der Information zu einer elektrischen Verbindung aufgenommen. Zuständig für die Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeit nach Absatz 2 ist die Bundesnetzagentur. Auf die Ausführungen zur Zuständigkeit für die Überwachung im Fall des § 13 Absatz 6 in der Begründung zu § 18 Absatz 1 wird verwiesen.

Mit § 20 Absatz 3 bleiben die Zuständigkeiten zur Ahndung der Ordnungswidrigkeiten wie bisher geregelt. Für die Probenahmen auf Bundeswasserstraßen gilt die spezielle Zuständigkeitsregelung des § 1 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 2 Satz 1 Binnenschiffahrtsgesetz. Danach obliegt dem Bund auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt die Abwehr schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf den Bundeswasserstraßen.

Zu Nummer 21

Absatz 1 regelt, dass Ordnungswidrigkeiten bei Verstoß gegen die neuen Anforderungen zur Auszeichnung in den ersten 6 Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung nicht verfolgt werden dürfen, sofern die bisher vorgeschriebene Auszeichnung noch vorhanden ist. Diese Regelung soll den Adressaten der Norm ausreichend Zeit geben, die Änderung der Auszeichnung unter Berücksichtigung der technischen Voraussetzungen vorzunehmen.

Die Absätze 2 und 3 legt fest, dass die Anforderungen für die Verbraucherinformation in Bezug auf Elektrofahrzeuge erst ab dem 19. März 2021 anzuwenden sind. Damit wird den Adressaten der Norm der nach EU-Recht maximal zulässigen Zeitraum (24 Monate nach Annahme der Norm am 20. März 2019) eingeräumt, die Anforderungen umzusetzen.

Zu Nummer 21

Die Nummerierung des bisherigen § 20 wird als Folgeänderung redaktionell angepasst.

Zu Anlage 1-15 (Zeichen zu § 13 Absatz 1)

Die Zeichen wurden den Vorgaben der DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016, angepasst. Die Zeichen der Anlagen 1a bis 8b der derzeit geltenden 10. BImSchV entfallen.

Zu Anlage 16 (Erklärung des Herstellers, Vermischers oder Lieferanten über die Beschaffenheit flüssiger Kraft- und Brennstoffe zu § 18 Absatz 2 Satz 4)

Anlage 16 entspricht der Anlage 9 der derzeit gültigen 10. BImSchV. Die zurückgezogene Norm DIN EN 24260, Ausgabe Mai 1994 zur Überprüfung des Schwefelgehaltes in leichtem Heizöl nach § 1 Absatz 9 wurde ersatzlos gestrichen. Eine Zeile e) zur Überprüfung des Stickstoffgehaltes wurde aufgrund der Änderung der §§ 13 und 18 neu eingeführt.

Zu Artikel 2 (Änderung der 30. BImSchV)

Die Änderungen der 30. BImSchV dienen der Umsetzung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1147 der Kommission vom 10. August 2018 über Schlussfolgerungen zu den Besten Verfügbaren Techniken (BVT) gemäß der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlamentes und Rates für die Abfallbehandlung. Die im Folgenden genannten BVT-Nummern beziehen sich auf diesen Durchführungsbeschluss.

Zu Nummer 1

Die Änderung hat klarstellende Funktion.

Zu Nummer 2

Durch die Regelung wird BVT 39a „Getrennthaltung der Abgasströme“ umgesetzt.

Zu Nummer 3

Durch die Regelung wird BVT 34 „BVT-assoziiertes Emissionswert für Staub: 2-5 mg/Nm³“ umgesetzt, indem der obere Wert der Bandbreite vorgeschrieben wird.

Zu Nummer 4 Buchstabe a

Dient der Erleichterung bei Einzelmessungen von Dioxinen/Furanen. In den genannten BVT-Schlussfolgerungen sind für die mechanisch-biologische Abfallbehandlung keine Emissionswerte für Dioxine/Furane vorgesehen. Umfangreiche Daten über die an mechanisch-biologische Abfallbehandlung durchgeführten Dioxin/Furan-Messungen haben ergeben, dass ausschließlich Werte gemessen wurden, die sehr deutlich unterhalb des zulässigen Emissionswertes im Bereich der Nachweisgrenze liegen. Ein Nachweis für den Verzicht auf Einzelmessungen kann beispielsweise die Vorlage einer langjährigen Messreihe sein, die erkennen lässt, dass Messwerte in der Vergangenheit sehr deutlich unterhalb des zulässigen Emissionswertes lagen.

Zu Nummer 4 Buchstabe b

Die BVT 34 sieht einen Grenzwert für die Geruchsstoffkonzentration oder für Ammoniak (NH₃) vor. Auf Grund des bereits bestehenden Grenzwerts in § 6 Nummer 4 für Geruchsstoffe wurde dieser beibehalten. Darüber hinaus wird bereits in der seit 2001 geltenden Verordnung über den strengen Grenzwert für organische Stoffe, angegeben als Gesamtkohlenstoff in Höhe von 20 mg/m³ (§ 6 Nummer 1 Buchstabe b), indirekt eine regenerative thermische Oxidation gefordert, die die Ammoniak-Konzentration auf einen Wert unterhalb des in der BVT 34 vorgeschlagenen Grenzwerts senkt.

Bei Verbrennungstemperaturen von mehr als 800 °C sind Emissionsbegrenzungen und damit die Vorgabe von Geruchsstoffkonzentrationen nicht erforderlich. Die Geruchsstoffe aus dem Abfallbehandlungsprozess werden unter diesen Prozessbedingungen vollständig zerstört, so dass nach der thermischen Abgasbehandlung keine solchen Emissionen mehr auftreten. Für das biologisch behandelte oder gemischte Abgas ist eine Geruchsmessung weiterhin erforderlich. Eine Geruchsmessung ist auch weiterhin erforderlich, wenn ein Abgasstrom aus der thermischen Nachverbrennung mit über 800°C gemeinsam mit einem schwachbelasteten Abgas, das im Biofilter behandelt worden ist, abgeleitet wird.

Zu Artikel 3 (Folgeänderungen)

Diese Vorschrift ändert als redaktionelle Folgeänderung den Verweis auf das Verwendungsverbot nach § 4 Absatz 5 (neu). Das Zitat der Fundstelle wird auf die geänderte 10. BImSchV aktualisiert.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKRG**Entwurf einer Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und weiterer immissionsschutzrechtlicher Rechtsakte der Europäischen Union (NKR-Nr. 4823, BMU)**

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

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand (gerundet) Im Einzelfall: Entlastung für Verzicht auf Messkosten (Dioxine/Furane) Entlastung für Verzicht auf Geruchsmessung	im Saldo 500.000 Euro -8.000 Euro -3.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand (gerundet) Im Einzelfall Kosten für geänderte Auszeichnung für Diesel und Benzin: pro freie Tankstelle (KMU): pro Markentankstelle: Im Einzelfall Kosten für Kennzeichnung pro Ladesäule	14,1 Mio. Euro rund 180 Euro rund 1.000 Euro rund 23 Euro
Verwaltung Länder und Bund Jährlicher Erfüllungsaufwand (gerundet)	geringfügig
Verwaltung Länder Einmaliger Erfüllungsaufwand (gerundet)	6.000 Euro
Weitere Kosten	Die Änderung der 30. BImSchV, die einen Verzicht auf Einzelmessungen für Dioxine und Furane oder Geruchsmessungen ermöglicht, führt nach entsprechenden Antrag der Wirtschaft auch zur Abänderung der Genehmigungsbescheide. Das wird voraussichtlich von etwa 40 Genehmigungsinhabern beantragt werden. Dafür werden Gebühren verlangt, die einmalig insgesamt etwa 2.000 Euro betragen werden.

Umsetzung von EU-Recht	Mit dem Regelungsvorhaben werden Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe umgesetzt. Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1-Umsetzung hinausgegangen wird.
„One in one out“	Neben Vorgaben zur Umsetzung der EU-Richtlinie in der 10. BImSchV werden weitere nationale Vorgaben geändert (30. BImSchV). Dadurch entstehen Be- und Entlastungen, die wie folgt zugeordnet werden: -Belastung aufgrund EU-Umsetzung (kein oioo): rund 881.000 Euro p.a. -Entlastung aufgrund nationaler Vorgaben (oioo-relevant): rund -380.000 Euro p.a. Im Sinne der „One in one out“-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von -380.000 Euro dar.
KMU-Test	Mit dem Regelungsvorhaben werden Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU in der 10. BImSchV 1:1 umgesetzt. Hiervon sind rund 1.500 kleine und mittlere Unternehmen (KMU; hier sogenannte „freie Tankstellen“) betroffen. Die Richtlinie sieht vor, dass alle Normadressaten in Bezug auf die Auszeichnungspflichten gleich zu behandeln sind, daher sind keine Erleichterungen für KMU möglich. Die jährlichen Entlastungen in der 30. BImSchV betreffen keine KMU.
Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Das Regelungsvorhaben führt zu Änderungen in der 10. BImSchV (Verordnung über die Beschaffenheit und Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen) und in der 30. BImSchV (Verordnung über Anlagen zur biologischen Behandlung von Abfällen).

Die Änderung der **10. BImSchV** basiert im Wesentlichen auf der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU. Diese sieht Vorgaben zum Aufbau von Infrastrukturen zur Versorgung mit alternativen Kraftstoffen wie Erdgas, Wasserstoff und Strom als Ersatz für erdölbasierte Kraftstoffe vor. Dabei haben die Mitgliedstaaten auch transparente Nutzerinformationen über die in Verkehr gebrachten Kraftstoffe oder zu den Ladepunkten bereitzustellen. Damit diese Informationen harmonisiert sind, sieht die EU-Richtlinie vor, dass die europäi-

schen Normungsorganisationen die Spezifikationen zunächst festlegen. Das ist erfolgt und in der deutschen Sprachfassung gemäß DIN EN 16942 im Dezember 2016 veröffentlicht worden.

Darüber hinaus wird für Autostrom die Kennzeichnung der Ladestationen festgelegt, indem auf die technische Norm DIN EN 17186 verwiesen wird. Dem Nutzer sollen damit Informationen zu den verfügbaren Lademöglichkeiten und der Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Ladestation gegeben werden.

Im Wesentlichen sieht das Regelungsvorhaben für die **10. BImSchV** vor:

- neue grafische Darstellungen der Zeichen zur Auszeichnung der Kraftstoffqualitäten sowohl für alternative Kraftstoffe als auch für konventionelle Kraftstoffe wie Benzin und Diesel,
- damit Verpflichtung, an allen Tankstellen die Zapfsäulen bzw. Ladesäulen und zusätzlich auch die Zapfventile neu auszuzeichnen,
- neu in Verkehr gebrachte Kraftfahrzeuge müssen in der Nähe ihrer Kraftstoffzufüllstutzen (Tank) ebenfalls eine grafische Darstellung zum zulässigen Kraftstoff aufweisen. Dabei sind die Auszeichnungen wie für die Zapfventile zu verwenden, d.h. die Autohersteller können keine eigenen Symbole oder Kennzeichnungen mehr verwenden,
- die Betriebsanleitungen oder vergleichbare Unterlagen der neu in Verkehr gebrachten Kraftfahrzeuge dürfen keine herstellereigenen Auszeichnungen für die zulässigen Kraftstoffe mehr aufweisen, sondern müssen den Auszeichnungen des Regelungsvorhabens entsprechen,
- darüber hinaus werden Qualitätsanforderungen für Wasserstoff als Kraftstoff festgelegt, indem auf die technische Norm DIN EN 17124 vom Mai 2019 verwiesen wird,
- für leichtes Heizöl wird der Begriff „stickstoffarm“ eingeführt und die Qualität dafür festgelegt. Zur Feststellung des Gehalts an Stickstoff in leichtem Heizöl wird das Analyseverfahren nach DIN 51444, Ausgabe 2003 vorgegeben.

Betroffen sind alle bestehenden und neu zu errichtenden Tankstellen. Derzeit existieren in Deutschland rund 14.500 Tankstellen. Davon sind rund 13.000 sog. Markentankstellen, also solche, die an bestimmte Ketten gebunden sind bzw. in ein Vertriebssystem einer Markenfirma eingegliedert sind. Rund 1.500 Tankstellen gelten als sog. freie Tankstellen, bei denen der Kraftstoff im eigenen Namen und auf eigene Rechnung verkauft wird. Schließlich sind bundesweit etwa 8.400 Autostrom-Ladesäulen betroffen.

Von den Anforderungen an Kraftfahrzeuge sind alle Fahrzeughersteller betroffen, deren Fahrzeuge neu in Deutschland zugelassen werden sollen. Insoweit sind keine Bestandsfahrzeuge betroffen.

Die **30. BImSchV** ändert sich im Wesentlichen dahingehend, dass

- der Grenzwert für Gesamtstaub im Abgas von biologischen Abfallbehandlungsanlagen von 10 mg/qm auf 5 mg/qm reduziert wird,
- die Einzelmesspflichten für Dioxine/ Furane und Geruchsstoffe entfallen, wenn nachgewiesen wird, dass aufgrund der Emissionsminderungseinrichtung und der Zusammensetzung der Einsatzstoffe ein Überschreiten des Grenzwertes mit ausreichender Sicherheit nicht erfolgen wird.

Betroffen sind rund 40 in Deutschland befindliche mechanisch-biologische Abfallbehandlungsanlagen. Diese Anlagen teilen die Restabfälle in unterschiedliche Abfallfraktionen auf (bspw. Metalle, biologische Abfälle usw.), um diese jeweils der Abfallbehandlung zuzuführen (bspw. stoffliche Verwertung, Verbrennen, Deponieren).

II.1 Erfüllungsaufwand

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar geschätzt.

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger fällt kein Erfüllungsaufwand an.

Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 14,1 Mio. Euro und jährlicher Erfüllungsaufwand im Saldo von rund 500.000 Euro.

Im Wesentlichen fällt der **einmalige Erfüllungsaufwand** für die Auszeichnung der Kraftstoffqualitäten sowie die Kennzeichnungspflichten für Autostrom an. Die Auszeichnungspflicht betrifft alle bestehenden Tankstellen und Ladesäulen. Sie führt dazu, dass die derzeit bestehenden Zeichen der jeweils verkauften Kraftstoffqualitäten an den Zapfsäulen beseitigt werden müssen. Sodann sind diese Zapfsäulen neu auszuzeichnen.

Die Autostrom-Ladesäulen sind bisher noch nicht gekennzeichnet, so dass hier nur die neue Kennzeichnung anfällt.

Das Ressort differenziert zwei Fallvarianten: Von den 14.500 Tankstellen in Deutschland sind etwa 1.500 sogenannte freie Tankstellen, die durch kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) betrieben werden. Die übrigen rund 13.000 sind sogenannte Markentankstellen. Jede Tankstelle hat in der Regel mehrere Zapfsäulen mit unterschiedlichen Kraftstoffqualitäten, am weitesten verbreitet sind **Otto- und Dieselkraftstoffe**. Für diese Kraftstoffe werden folgende Personal- und Sachkosten geschätzt:

Im Fall der freien Tankstellen hat das Ressort auf der Grundlage von Angaben des Mineralölwirtschaftsverbandes (MWV) und des Bundesverbandes mittelständischer Mineralölunternehmen (UNITI) einen Zeitaufwand von 400 min (6,6 h) je Tankstelle geschätzt, um die Auszeichnungen zu ändern. Bei einem Lohnkostensatz von 17,85 Euro/h resultiert daraus ein einmaliger Personalaufwand von rund 180.000 Euro. Für die Plaketten werden Sachkosten von etwa 94.000 Euro geschätzt. Insgesamt resultiert daraus ein einmaliger Aufwand von rund **273.000 Euro**, d.h. pro Tankstelle etwa 180 Euro.

Bei den Markentankstellen werden nach Angaben der Verbände (MWV und UNITI) die Auszeichnungen an den Tankstellen nicht vom eigenen Personal vorgenommen. Vielmehr beauftragen diese Unternehmen zertifizierte Fachbetriebe. Insoweit fallen für diese Fallgruppe nur Sachkosten an. Diese liegen für den Einzelfall deutlich höher als bei den freien Tankstellen, was insbesondere mit den geschätzten höheren Aufwänden der zertifizierten Fachbetriebe zusammenhängt. Pro Tankstelle wird ein Sachaufwand von rund 1.030 Euro, **insgesamt einmalig rund 13,35 Mio. Euro** geschätzt.

Für die **Auszeichnungen der alternativen Kraftstoffe** wurden weitere Fallgruppen gebildet. Diese Kraftstoffe werden nicht an allen 14.500 Tankstellen in Deutschland verkauft. Daher sind die Fallzahlen „davon“-Fälle der Tankstellen (vorwiegend Markentankstellen betroffen).

Für die einmaligen Auszeichnungspflichten der bestehenden rund 7.100 Tankstellen mit Autogas/LPG-Zapfsäulen werden Sachkosten von **rund 290.000 Euro** (etwa 40 Euro pro Tankstelle) und für die bestehenden rund 900 Tankstellen mit Erdgas/CNG-Zapfsäulen Sachkosten von **rund 30.000 Euro** (etwa 30 Euro pro Tankstelle) geschätzt. In beiden Fällen gehen die Verbände davon aus, dass zertifizierte Fachbetriebe beauftragt werden, so dass keine eigenen Personalkosten der Tankstellen anfallen.

Mit dem Regelungsvorhaben wird auch die Auszeichnung für **Wasserstoff** als Kraftstoff festgelegt. Laut Ressort gibt es derzeit etwa 60 Tankstellen mit Zapfsäulen, die einmalig neu ausgezeichnet werden müssen. Der einmalige Erfüllungsaufwand liegt im Bereich der Geringfügigkeit (rund 400 Euro).

Für die bestehenden rund 8.400 Ladesäulen für **Autostrom** wird ein Aufwand von rund 30 min im Einzelfall und ein Lohnkostensatz von 35,30 Euro/h sowie Sachkosten von rund 4 Euro im Einzelfall geschätzt, weil vornehmlich die Energiewirtschaft, die häufig die Ladesäulen betreibt, betroffen ist. Daraus resultiert einmaliger Erfüllungsaufwand von **etwa 190.000 Euro** (rund 23 Euro im Einzelfall/je Ladesäule).

Im Vergleich zur derzeitigen grafischen Darstellungen der Auszeichnung bleiben bei den Kraftstoffen wie Benzin und Diesel die inhaltlichen Aussagen im Wesentlichen unverändert, jedoch wird das Design der Plakette verändert. Bisher wurde im Zeichen neben der Angabe der Oktanzahl (bspw. ROZ 95) und dem Namen des Kraftstoffes (bspw. Super E

10) noch die Angabe der betreffenden DIN-Norm aufgeführt. Die Größe des Zeichens hat derzeit einen Durchmesser von 85-100 mm.

Im neuen Zeichen ist zukünftig nur noch die Angabe einer Kurzbezeichnung für die Qualität des Kraftstoffes enthalten, d.h. E 5 für Super/Super Plus, E 10 oder B 7 für Diesel.

Damit soll sprachunabhängig der Kraftstoff gekennzeichnet werden. Die Angaben der ROZ-Zahl, der DIN-Norm und des deutschen Kraftstoffnamens werden oberhalb des Zeichens platziert. Die Größe der Auszeichnung beträgt zukünftig mindestens 40 mm oder mehr, ist damit kleiner als bisher vorgegeben.

Beispiel eines aktuellen Zeichens:



Verpflichtende Zusatzangabe:

Enthält bis zu 10% Bioethanol
Verträgt ihr Fahrzeug E 10?
Herstellerinformation einholen! Im Zweifel Super oder Super Plus tanken!

Beispiel eines zukünftigen Zeichens (Teil a für die Zapfsäule, Teil b fürs Zapfventil und Fahrzeug):

Teil a:



Teil b:



Darüber hinaus sieht die neue Normung vor, dass zur Unterscheidung der Kraftstoffqualitäten die Zeichen geometrisch differenziert werden: bei Benzin ist dieses kreisförmig, bei Diesel quadratisch und bei gasförmigen Kraftstoffen wird eine Raute verwendet. Eine von weitem unterscheidbare Symbolik sei laut DIN der Wunsch der Verbrauchervertretung gewesen.

Beispiel eines aktuellen Zeichens:

Beispiel eines zukünftigen Zeichens:



Dieser Kraftstoff
entspricht
DIN EN 16723-2

Erdgas L

bzw.



Nach Angaben des Ressorts hatte die Wirtschaft ein großes Interesse an der Aktualisierung der technischen Normen. Die Wirtschaft ist im Normausschuss DIN- und ebenso in den europäischen Normungsgremien vertreten. Die Reduzierung des Zeichens auf eine (neue) Kurzbezeichnung ermögliche dem Verbraucher eine gute Vergleichbarkeit der Kraftstoffqualität, wenn das gleiche Zeichen sowohl auf der Zapfsäule und dem Zapfventil, als auch am Tank des Fahrzeugs aufgebracht ist. Darüber hinaus fordert die EU-Richtlinie eine „einfache und leicht verständliche“ grafische Darstellung. Ein **Nutzen** der verbesserten Verbraucherinformation liegt nach Einschätzung des Ressorts im Vermeiden von Falschbetankungen.

Allerdings wird nahezu der gesamte einmalige Erfüllungsaufwand allein durch die Änderungen bei der Kennzeichnungspflicht hervorgerufen. Da die EU-Richtlinie keine Bestandsschutzregelung oder ein Abwarten auf ohnehin geplante Modernisierungen ermöglicht, müssen die neuen Kennzeichnungspflichten von allen Betroffenen sofort umgesetzt werden. Daher bestehen für das Ressort keine Ansatzpunkte zur Begrenzung des einmaligen Erfüllungsaufwands.

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die neuen Auszeichnungs- bzw. Kennzeichnungspflichten kann bei neu errichteten Tankstellen oder Modernisierungen von Zapfsäulen anfallen. Neuer Aufwand fällt dabei nur für die Auszeichnung am Zapfventil an, darüber hinaus für Wasserstofftankstellen und Autostrom.

Es wird angenommen, dass pro Jahr etwa 5% der Tankstellen neu hinzukommen oder Zapfsäulen modernisiert werden. Das sind etwa 650 Markentankstellen und 75 freie Tankstellen p.a. Für die freien Tankstellen wird ein Personal- und Sachaufwand von in Summe rund 14.000 Euro p.a. angenommen. Für Markentankstellen fallen nur Sachkosten an, die in Summe rund 670.000 Euro p.a. betragen.

Für Wasserstoff als Kraftstoff schätzt das Ressort kurzfristig eine Hochlaufphase und einen Zuwachs von etwa 25 Stück pro Jahr. Der jährliche Erfüllungsaufwand ist insoweit geringfügig (unter 1000 Euro p.a.). Für Autogas (jährlich 355 neue Tankstellen) und Erdgas (jährlich 45 neue Tankstellen) liegt der jährliche Erfüllungsaufwand bei etwa 16.000 Euro.

Für Autostrom wird gemäß den Schätzungen der nationalen Plattform Zukunft der Mobilität mit einem Zuwachs von jährlich 8.000 neuen Ladesäulen gerechnet. Hieraus ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von etwa 184.000 Euro p.a.

Für die **Autohersteller** fällt nach Angaben des Ressorts, gestützt auf Angaben des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) und des Verbands der Automobilindustrie (VDA) kein Erfüllungsaufwand an. Begründet wird dies, dass die Prozesse zur Umsetzung der Vorgaben, d.h. Anpassung der Bedienanleitungen und geänderter Aufkleber in der Tankklappe, bereits durchgeführt worden seien. Es handele sich um eine EU-Richtlinie, die in jedem Mitgliedstaat umzusetzen sei. In diesen Ländern sei eine Änderung bereits viel früher erfolgt als in Deutschland. Daher hätten sich die international agierenden Hersteller bereits entsprechend umgestellt.

Auch die zwingend vorgeschriebenen Zeichen Nr. b der 10. BImSchV für die Verwendung in der Tankklappe verursachen keinen jährliche Erfüllungsaufwand. Nach einer Recherche des NKR beim Deutschen Institut für Normung (DIN) sind „Abbildungen der Labels oder andere Arten der Vervielfältigung durch den Anwender der Norm in unveränderter Form lizenzfrei möglich, soweit dies zur bestimmungsgemäßen Anwendung der Norm beim Anwender erforderlich ist“. Das Ressort hat insoweit Vorsorge getragen und zur Einrichtung von Lizenzgebühren gegenüber dem DIN einmalige Haushaltsausgaben im Einzelplan 16 gebunden.

Neben den Auszeichnungs- und Kennzeichnungspflichten werden Qualitätsanforderungen für Wasserstoff als Kraftstoff durch Bezugnahme auf die DIN-Norm EN 17124 festgelegt und die Qualität stickstoffarmes leichtes Heizöl mit Verweis auf die DIN-Norm 51444 definiert. Für beide Anforderungen entsteht nach Angaben des Ressorts kein Erfüllungsaufwand. Für Wasserstoff hatten die Hersteller bisher die DIN-Norm bereits ohne Vorgabe eingehalten. Insoweit ergeben sich keine Änderungen.

Für leichtes Heizöl, das als „stickstoffarm“ gelten soll, gab es bisher keine Vorgaben zum dafür noch zulässigen Stickstoffgehalt. Für die Hersteller von entsprechenden Verbrennungsanlagen wie Heizungen ist es jedoch wichtig, den genauen Gehalt an chemisch gebundenem Stickstoff im Kraft- bzw. Brennstoff zu kennen, um die Anforderungen bezüglich der NOx-Emissionen einzuhalten. Daher waren die Hersteller der Anlagen bisher gezwungen, sich auf den worst case einzustellen und die Anlagen bspw. mit einer zusätzlichen Emissionsreduktionsvorrichtung herzustellen. Dieses undifferenzierte Ausstatten der Anlagen kann nun nach Einschätzung des Ressorts vermieden werden, indem die Kenn-

zeichnung „stickstoffarm“ mit einer Analysevorgabe zur Gehaltsbestimmung verbunden ist und ein NO_x-Gehalt von max. 140mg/kg festgelegt wird. Eine geänderte Herstellungsweise für leichtes Heizöl geht damit nicht einher.

Für die **30. BImSchV** fällt nach Angaben des Ressorts durch die Reduzierung des Grenzwertes für Gesamtstaub kein Erfüllungsaufwand an. Alle rund 40 Anlagen in Deutschland halten den Grenzwert sicher ein.

Für den Verzicht auf Einzelmessungen für Dioxine und Furane sowie Geruchsstoffe entsteht eine **Entlastung von jährlich rund -380.000 Euro**. Davon entfallen für etwa 20 (von 40) betroffene Anlagen die jährlichen Geruchsmessungen in Höhe von jeweils 3.000 Euro p.a. für die jährliche Geruchsmessung á 3 Proben (Gesamtkosten rund -60.000 Euro p.a.).

Die Messkosten für die Einzelmessungen für Dioxine und Furane betragen pro Anlage etwa 8.000 Euro (jährliche Einzelmessung á 3 Proben). Nach Einschätzung des Ressorts können alle Anlagen von dem Verzicht profitieren, denn die bereits vorhandenen Einrichtungen zur Emissionsminderung und die Einsatzstoffe haben dazu geführt, dass auch jetzt schon keine Grenzwerte mehr überschritten werden. Soweit die Nachweise vorliegen und die Genehmigungen geändert sind, liegt damit eine jährliche Entlastung von rund -320.000 Euro vor.

Einmalig fällt Personalaufwand für das Vertrautmachen mit der neuen Vorgabe an (2 Stunden im Einzelfall pro Anlage, rund 2.500 Euro) Der Personalaufwand für die einmalige Antragstellung zur Änderung der Genehmigung wird im Einzelfall etwa 30 min betragen (rund 15 Euro, gesamt 600 Euro). Die Nachweise als Voraussetzung für die Genehmigung liegen in Bezug auf die technischen Gegebenheiten der Genehmigungsbehörde bereits vor, so dass nur geringfügige Einmalkosten für den Nachweis zur Geruchsmessung anfallen.

Verwaltung (Bund)

Beim Vollzug der **10. BImSchV** werden geringfügige laufende Mehraufwände der Länder durch die Überwachung der bisher noch nicht gekennzeichneten Kraftstoffsorte Wasserstoff angenommen.

Während die Auszeichnung an den Tankstellen durch die zuständigen Länderbehörden überwacht wird, soll die Überwachung für die ordnungsgemäße Kennzeichnung der Ladesäulen durch die Bundesnetzagentur erfolgen. Diese ist bereits gemäß Ladesäulenverordnung für die Anzeige- und Nachweispflichten sowie die Einhaltung der technischen Anforderungen der Ladesäulen zuständig, der Mehraufwand wird als geringfügig eingestuft.

Die Vorgabe der technischen Norm zur Ermittlung des leichten Heizöls als „stickstoffarm“ führt nach Einschätzung des Ressorts ebenfalls zu keinen laufenden Mehraufwänden. Die dafür notwendigen Probenahmen zur Überwachung der Qualität von Kraft- und Brennstoffen durch die Länder erfolgt bisher schon und ändert sich auch in der Häufigkeit nicht.

Für die Änderung der **30. BImSchV** fallen nur **einmalige Kosten** an. Diese werden zum einen für das Vertrautmachen angenommen (rund 4.800 Euro für 3 Stunden á 40,30 Euro/h für 40 Landesbehörden). Zum anderen ergibt sich für das Prüfen von 40 Nachweisen für den Verzicht der Einzelmessungen ein Aufwand von je 30 min, in Bezug auf die Geruchsmessung (20 Fälle) rund 10 min. Das Abändern der Genehmigung dauert bei 20 Genehmigungen für Dioxine/Furane rund 15 min und bei 20 Genehmigungen, für die zusätzlich noch die Geruchsmessungen entfallen, im Einzelfall etwa 30 min. Insgesamt entsteht ein einmaliger Personalaufwand von rund 6.400 Euro.

II.2 Weitere Kosten

Die Änderung der 30. BImSchV, die einen Verzicht auf Einzelmessungen für Dioxine und Furane oder Geruchsmessungen ermöglicht, führt nach entsprechendem Antrag der Wirtschaft auch zur Abänderung der Genehmigungsbescheide. Das wird von etwa 40 Genehmigungsinhabern beantragt werden. Dafür werden Gebühren verlangt, die einmalig insgesamt etwa 2.000 Euro betragen werden.

II.3 ,One in one Out'-Regel

Der Gesetzentwurf setzt für die 10. BImSchV EU-Vorgaben 1:1 um. Daher wird hier kein Anwendungsfall der ,One in one out'-Regel für rund 881.000 Euro begründet.

Die Änderungen der 30. BImSchV unterfällt keiner Ausnahmeregelung der ,One in one out'-Regel und ist daher zu berücksichtigen. Im Sinne der ,One in one out'-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben insoweit ein „Out“ von rund -380.000 Euro dar.

III.4 KMU-Test

Mit dem Regelungsvorhaben werden Vorgaben der Richtlinie 2014/94/EU in der 10. BImSchV 1:1 umgesetzt. Hiervon sind rund 1.500 freie Tankstellen als kleine und mittlere Unternehmen betroffen. Die Richtlinie sieht vor, dass alle Normadressaten in Bezug auf die Auszeichnungspflichten gleich zu behandeln sind, daher sind keine Erleichterungen für KMU möglich.

Die jährlichen Entlastungen in der 30. BImSchV betreffen keine KMU.

II.5 Schriftformerfordernisse

In der 10. BImSchV ist bisher ausschließlich ein schriftlicher Unterrichtsnachweis über die gelieferten Kraftstoffqualitäten (an Tankstellen) vorgesehen. Nunmehr wird dem Inverkehrbringer des Kraftstoffs ermöglicht, die Unterrichtung an den Auszeichnungspflichtigen gleichwertig auch elektronisch vorzunehmen.

III. Ergebnis

Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Prof. Dr. Kuhlmann
Stellv. Vorsitzende

Prof. Dr. Versteyl
Berichterstatlerin