

11.03.24**Empfehlungen**
der Ausschüsse

U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1042. Sitzung des Bundesrates am 22. März 2024

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

A

**Der federführende Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit (U),**der **Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

- U 1. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c₁ – neu – (§ 1 Absatz 5 10. BImSchV)
In Artikel 1 Nummer 2 ist nach Buchstabe c folgender Buchstabe c₁ einzufügen:
,c₁) In Absatz 5 werden die Wörter „aus Erdöl gewonnene“ gestrichen.‘

Folgeänderung:

In § 12 Absatz 2 der 10. BImSchV sind die Wörter „ , die aus Erdöl gewonnen werden,“ zu streichen.

Begründung:

Alternative Kraftstoffe aus regenerativer Energie müssen zur Einhaltung der Klimaschutzziele auch in der Schifffahrt verstärkt genutzt werden. Die derzeitige Beschränkung von Schiffskraftstoffen allein auf der Basis von Erdöl ist im Hinblick auf die Klimaschutzanforderungen nicht mehr zeitgemäß und deshalb zu streichen. Neben Flüssigerdgas und Methanol sind auch Ammoniak und Wasserstoff Alternativen zu Schiffskraftstoffen auf der Basis von Erdöl.

Wi 2. Zu Artikel 1 Nummer 2a – neu – (§ 3 Absatz 2 und Absatz 4 Satz 1 10. BImSchV)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2a einzufügen:

,2a. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird aufgehoben.
- b) In Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „gelten die Verpflichtungen nach Absatz 2 und Absatz 3“ durch die Wörter „gilt die Verpflichtung nach Absatz 3“ ersetzt.‘

Begründung:Zu Buchstabe a:

Die Bestandsschutzsortenregelung des § 3 Absatz 2 der 10. BImSchV war EU-rechtlich nur bis 2013 verpflichtend (Artikel 3 Absatz 3 Satz 1 der Richtlinie 2009/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG, ABl. EU L 140 vom 5. Juni 2009, S. 88). Die Verpflichtung, Ottokraftstoff der Qualität „Super“ mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 Prozent und einem maximalen Ethanolgehalt von fünf Prozent anzubieten, ist zehn Jahre später nicht mehr notwendig, da aufgrund der kontinuierlichen Flottenerneuerung kaum mehr Fahrzeuge auf dem Markt sind, die nicht mit E10 fahren können. Die Bestandsschutzsortenregelung schränkt die infrastrukturellen Kapazitäten vieler Tankstellen ein und verhindert damit die Verfügbarkeit alternativer erneuerbarer Kraftstoffe (wie zum Beispiel E20, B10, HVO100). Dies widerspricht dem Grundsatz der

Technologieoffenheit und des freien Wettbewerbs im Markt. Vor dem Hintergrund, dass die THG-Quote in den nächsten sieben Jahren von acht Prozent auf mindestens 25 Prozent ansteigen wird und diese erfüllt werden soll, muss die Produktpalette an erneuerbaren Kraftstoffen an Tankstellen deutlich erweitert werden. Auch in anderen Mitgliedstaaten wird E10 seit längerem ohne die Verpflichtung, auch E5 vorhalten zu müssen, angeboten.

Zu Buchstabe b:

Es handelt sich um eine erforderliche Folgeänderung im Zusammenhang mit der Aufhebung von Absatz 2 durch Buchstabe a.

U
Vk

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

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

bei
Annahme
entfällt
Ziffer 4

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

Begründung:

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

Wi

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

In Artikel 1 Nummer 3 ist dem § 4 Absatz 5 folgender Satz anzufügen:

entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 3

„Absatz 4 gilt ferner nicht für betriebsinterne Abgabestellen.“

Begründung:

§ 4 Absatz 4 verpflichtet Kraftstoffanbieter, die gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher Dieselmotorkraftstoff der Qualität B10 in den Verkehr bringen, auch weiterhin die Bestandsschutzsorte B7 anzubieten. Damit soll die stetige Versorgung von Fahrzeugen sichergestellt werden, die mit B10 nicht betankt werden können. Für öffentliche Tankstellen ist das nachvollziehbar. Die Regelung würde in der vorgesehenen Fassung jedoch auch für nicht-öffentliche Tankstellen von Verkehrsunternehmen (Betriebshöfe) gelten; selbst dann, wenn die Fahrzeugflotte des Verkehrsunternehmens vollumfänglich B10-verträglich ist. Eine Klarstellung in Absatz 5, dass sich der Anwendungsbereich von § 4 Absatz 4 nur auf öffentliche Tankstellen bezieht und nicht-öffentliche Tankstellen von der Bereitstellungspflicht der Bestandsschutzsorte B7 befreit, ist hilfreich, um Tanklagerkapazitäten ressourcenschonend nutzen zu können.

U 5. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b (§ 9a Satz 2 10. BImSchV)

Artikel 1 Nummer 7 ist wie folgt zu fassen:

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

Begründung:

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

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

Nach Artikel 288 AEUV hat die Verordnung allgemeine Geltung. Sie ist in al-

len ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Eine nationale Regelung wäre damit grundsätzlich auch entbehrlich. Wenn die Anforderungen an Wasserstoff als Kraftstoff jedoch weiterhin in der 10. BImSchV geregelt werden sollen, können diese Anforderungen nur konsistent zur Verordnung festgelegt werden.

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

U 6. Zu Artikel 1 Nummer 13a – neu – (§ 15a – neu – 10. BImSchV)

In Artikel 1 ist nach Nummer 13 folgende Nummer 13a einzufügen:

bei
Annahme
entfällt
Ziffer 7

,13a. Nach § 15 wird folgender § 15a eingefügt:

„§ 15a

Verbot des Inverkehrbringens
von Kraft- und Brennstoffen

Das gewerbsmäßige oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen erfolgende Inverkehrbringen von dieser Verordnung unterliegenden Kraft- und Brennstoffen gegenüber dem Letztverbraucher ist verboten, sofern dies nicht den Anforderungen dieser Verordnung genügt und keine Ausnahme nach § 16 vorliegt.“ ‘

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 1 ist in der Inhaltsübersicht nach der Angabe zu § 15 folgende Angabe einzufügen:

„§ 15a Verbot des Inverkehrbringens von Kraft- und Brennstoffen“

Begründung:

§ 34 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) dient dem Gesetzgeber unter anderem als Ermächtigungsgrundlage zur Durchsetzung von stofflichen Anfor-

derungen an die Kraft- und Brennstoffqualitäten. Die 10. Bundes-Immissionschutzverordnung (BImSchV) enthält zwar hinreichende Anforderungen an die technische und stoffliche Beschaffenheit der einzelnen Kraftstoffsorten und ein Abweichen von diesen Vorschriften ist auch gemäß § 20 der 10. BImSchV bußgeldbewährt, jedoch ermangelt die 10. BImSchV einer hinreichend bestimmten Verbotsnorm für das Inverkehrbringen von Kraft- und Brennstoffen, die den Anforderungen der 10. BImSchV nicht genügen. Das Verbot ergibt sich lediglich rechtssystematisch im bestehenden Konstrukt aus Ausnahme- und Ordnungswidrigkeiten- Tatbeständen. Zur redaktionellen Klarstellung sollte eine konkrete Verbotsnorm aufgenommen werden. Dies ist erforderlich, um eine Vollzugsfähigkeit der 10. BImSchV zu gewährleisten.

Der Wortlaut des neuen § 15a der 10. BImSchV muss so gefasst werden, dass er nicht das Inverkehrbringen auch solcher Kraft- und Brennstoffe verbietet, die überhaupt nicht im Anwendungsbereich der 10. BImSchV liegen (wie z. B. Kerosin, Kohle oder Brennholz). Dies wird durch die vorgeschlagene Formulierung sichergestellt.

U 7. Zu Artikel 1 Nummer 13a – neu – (§ 15a – neu – 10. BImSchV)*

In Artikel 1 ist nach Nummer 13 folgende Nummer 13a einzufügen:

,13a. Nach § 15 wird folgender § 15a eingefügt:

„§ 15a

Verbot des Inverkehrbringens von
Kraft- und Brennstoffen

Über die Regelungen der §§ 2 bis 12 und des § 16 hinaus ist es verboten, Kraft- und Brennstoffe gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr zu bringen.“ ‘

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 1 ist in der Inhaltsübersicht nach der Angabe zu § 15 folgende Angabe einzufügen:

„§ 15a Verbot des Inverkehrbringens von Kraft- und Brennstoffen“

* Im U als Hilfsempfehlung zu Ziffer 6 empfohlen.

Begründung:

§ 34 BImSchG dient dem Gesetzgeber unter anderem als Ermächtigungsgrundlage zur Durchsetzung von stofflichen Anforderungen an die Kraft- und Brennstoffqualitäten. Die 10. BImSchV enthält zwar hinreichende Anforderungen an die technische und stoffliche Beschaffenheit der einzelnen Kraftstoffsorten und ein Abweichen von diesen Vorschriften ist auch gemäß § 20 der 10. BImSchV bußgeldbewährt. Jedoch ermangelt die 10. BImSchV einer hinreichend bestimmten Verbotsnorm für das Inverkehrbringen von Kraft- und Brennstoffen, die den Anforderungen der 10. BImSchV nicht genügen. Das Verbot ergibt sich lediglich rechtssystematisch im bestehenden Konstrukt aus Ausnahme- und Ordnungswidrigkeiten- Tatbeständen. Zur redaktionellen Klarstellung sollte eine konkrete Verbotsnorm aufgenommen werden. Dies ist erforderlich, um eine Vollzugsfähigkeit der 10. BImSchV zu gewährleisten.

U 8. Zu Artikel 1 Nummer 14a – neu – (§ 17a – neu – 10. BImSchV)

In Artikel 1 ist nach Nummer 14 folgende Nummer 14a einzufügen:

„14a. Nach § 17 wird folgender § 17a eingefügt:

„§ 17a

Behördliche Anordnungen im Einzelfall

Die zuständige Behörde kann im Einzelfall die zur Durchführung dieser Rechtsverordnung erforderlichen Anordnungen treffen.“ ‘

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 1 ist in der Inhaltsübersicht nach der Angabe zu § 17 folgende Angabe einzufügen:

„§ 17a Behördliche Anordnungen im Einzelfall“

Begründung:

Um Anforderungen an Kraft- und Brennstoffen im behördlichen Vollzug durchzusetzen oder ein rechtswidriges Inverkehrbringen untersagen zu können, bedarf es einer hinreichend bestimmten Rechtsgrundlage in der 10. BImSchV. Aufgrund der Sonderstellung der 10. BImSchV, ohne einen Anlagenbezug, ist die Aufnahme einer eigenständigen Anordnungsnorm erforderlich.

U 9. Zu Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1 Satz 2 10. BImSchV)

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

Begründung:

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

U 10. Zu Artikel 1

Nummer 9 Buchstabe b (§ 11 Nummer 1 Buchstabe h 10. BImSchV)

Nummer 15 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a

Doppelbuchstabe bb,

Nummer 17 Buchstabe l (Anlage 17 Nummer 1 Tabelle Zeile d Schwefelgehalt

Spalte 7 10. BImSchV)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 9 Buchstabe b sind in § 11 Nummer 1 Buchstabe h die Wörter „und dass für Anforderungen an zugesetzte Additive Abschnitt 5.2 der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008, gilt“ zu streichen.
- b) In Nummer 15 Buchstabe a sind in § 18 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb die Wörter „DIN EN ISO 3170, Ausgabe Juni 2004“ durch die Wörter „DIN EN ISO 3170 in der Fassung der Berichterung vom Dezember 2007“ zu ersetzen.
- c) In Nummer 17 Buchstabe l sind in Anlage 17 Nummer 1 in der Tabelle Zeile d Schwefelgehalt in Spalte 7 die Wörter „nach DIN 51400-3, Ausgabe Juni 2001,“ zu streichen.

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Die Norm wurde vom Beuth-Verlag zurückgezogen.

Zu Buchstabe b:

Die Norm wurde vom Beuth-Verlag berichtigt.

Zu Buchstabe c:

Die Norm wurde vom Beuth-Verlag zurückgezogen.

U 11. Zu Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1 Satz 3 – neu – 10. BImSchV)

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

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

Begründung:

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

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

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

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

B

Der **federführende Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** (U) und der **Verkehrsausschuss** (Vk) empfehlen dem Bundesrat ferner, die folgende

E n t s c h l i e ß u n g

zu fassen:

- U
bei
Annahme
entfällt
Ziffer 13
12. Der Bundesrat begrüßt die Novellierung der 10. BImSchV und die darin vorgesehene Aufnahme von Dieselmotortreibstoff der Sorte B10 sowie von paraffinischem Dieselmotortreibstoff der Sorte XTL. Um die neu aufgenommenen Kraftstoffsorten auch bei der Überwachung der Kraftstoffqualität berücksichtigen zu können, bittet er die Bundesregierung um eine zügige Novellierung auch der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 19. Dezember 2022 (AVV zur 10. BImSchV).

Begründung:

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

- U
entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 12
13. Zur Verordnung – allgemein (Anpassung der AVV zur 10. BImSchV)*
- Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (AVV zur 10. BImSchV) zeitnah anzupassen.

Begründung zu Ziffer 13 und 14:

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

* Im U als Hilfsempfehlung zu Ziffer 12 beschlossen.

U 14. Zur Verordnung – allgemein (Anpassung der AVV zur 10. BImSchV)

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

Begründung zu Ziffer 13 und 14:

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

U 15. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Zuge der erforderlichen Novellierung der AVV zur 10. BImSchV den je Kraftstoffsorte zu beprobenden Parameterumfang für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe auf die in der Richtlinie 98/70/EG geregelten Kraftstoffeigenschaften zu beschränken.

Begründung:

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

Hinblick auf die Haushaltslage im Interesse der Länder, den Parameterumfang grundsätzlich auf die emissionsrelevanten europarechtlich geforderten Kraftstoffeigenschaften beschränken zu können.

U
Vk

16. a) Der Bundesrat begrüßt die Bestrebungen der Bundesregierung, alternative Antriebsformen im Verkehr zu stärken. Nach Ansicht des Bundesrates sollte maßgeblich für die Stärkung von alternativen Kraftstoffen im Verkehr ihr Beitrag zum Klimaschutz und zur Nachhaltigkeit sein.
- b) Der Bundesrat weist darauf hin, dass der Beitrag paraffinischer Dieselmotoren zum Klimaschutz und zur Nachhaltigkeit im Verkehrssektor maßgeblich von den bei der Kraftstoffherstellung verwendeten Ausgangsstoffen abhängt.
- c) Der Bundesrat hält es deshalb für notwendig, über den Ausschluss von paraffinischen Dieselmotoren auf Basis fossiler Ausgangsstoffe im Ersten Gesetz zur Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes hinaus weitere Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, dass keine direkte oder indirekte Förderung von paraffinischen Dieselmotoren auf Basis fossiler Ausgangsstoffe oder Biomasse mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erfolgt.
- d) Der Bundesrat weist aufgrund der begrenzten Menge nachhaltiger Ausgangsstoffe, beispielsweise von biogenen Rest- und Abfallstoffen, sowie der Nutzungskonkurrenzen bei diesen Ausgangsstoffen auf die in der Folge ebenfalls begrenzten Mengenpotenziale nachhaltiger Flüssigmotoren hin, die auch ihrerseits Nutzungskonkurrenzen unterliegen.
- e) Aus Sicht des Bundesrates sind deshalb Anreize und Regelungen erforderlich, um eine ausreichende Menge nachhaltiger Flüssigmotoren für den internationalen Luft- und Schiffsverkehr (letzterer ist bereits jetzt pro Tonnenkilometer eine klimafreundliche Transportart) vorzuhalten, weil er zur Dekarbonisierung im hohen Maße auf den Einsatz dieser Kraftstoffe angewiesen ist, wohingegen im Straßenverkehr weitere und bereits etablierte Antriebsalternativen zur Verfügung stehen.