

22.03.24

Beschluss des Bundesrates

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

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

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

Anlage

Ä n d e r u n g e n

und

E n t s c h l i e ß u n g

zur

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

A

Ä n d e r u n g e n

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

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

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

Begründung:

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

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

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

Artikel 1 Nummer 7 ist wie folgt zu fassen:

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

Begründung:

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

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

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

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

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

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

Begründung:

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

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

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

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

Begründung:

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

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

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

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

B

Entschlie ß u n g

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

Begründung:

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

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

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

Begründung:

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

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

Begründung:

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

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