

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

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

(Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 10. BImSchV)

A. Problem und Ziel

Zur Umsetzung von europarechtlichen Vorgaben sind Anpassungen im untergesetzlichen Regelwerk des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erforderlich. Dazu wird die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. 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 Dieseldieselkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58), die zuletzt durch die **Richtlinie XXX (Verweis Änderung FQD)** geändert worden ist. Mit der **Richtlinie XXX (Verweis Änderung FQD)** wird Diesel B10, also konventioneller Diesel, dem bis zu 10 Prozent Biodiesel (Fettsäuremethylester, FAME) beigemischt werden kann, eingeführt. Darüber hinaus sieht die **Richtlinie XXX (Verweis Änderung FQD)** vor, dass die Mitgliedsstaaten verpflichtet sind, die Verfügbarkeit der Bestandsschutzsorte Diesel B7 sicherzustellen.

Die Änderung der 10. BImSchV dient zudem der rechtlichen Anpassung an die **Verordnung XXX (Verweis AFIR)**. Die 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) wird mit **der Verordnung (EU) Nr. XXX (Verweis AFIR)** aufgehoben.

Mit der Richtlinie 2014/94/EU wurden EU-weite Vorgaben zum Aufbau von Infrastrukturen zur Versorgung mit alternativen Kraftstoffen geschaffen. Die Regelungen nach Artikel 7 Absatz 1 und 2 sowie Absatz 5 dieser Richtlinie betreffen die Kennzeichnungspflichten zur Kompatibilität von Fahrzeugen und Kraftstoffen. Diese Regelungen wurden mit den Regelungen zur Reinheit von Wasserstoff als Kraftstoff nach Artikel 5 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie in der 10. BImSchV national umgesetzt. Die Kennzeichnungspflichten zur Kompatibilität von Fahrzeugen und Kraftstoffen sind nun in Artikel 19 Absatz 1 und 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 10.1 und 10.2 der **Verordnung (EU) Nr. XXX (Verweis AFIR)** geregelt. Die Regelungen zur Reinheit von Wasserstoff als Kraftstoff sind in Artikel 21 in Verbindung mit Anhang II Nummer 3.2 der **Verordnung (EU) Nr. XXX (Verweis AFIR)** geregelt. Diese europarechtlichen Mindestvorgaben werden in dieser Verordnung um die bereits bestehenden nationalen Vorgaben der derzeit gültigen 10. BImSchV erweitert.

Darüber hinaus soll paraffinischer Dieseldieselkraftstoff (XTL) aus Synthese oder Hydrierungsverfahren als Reinkraftstoff nach der Norm DIN EN 15940 in die 10. BImSchV aufgenommen werden. Um eine unbeabsichtigte Förderung fossiler paraffinischer

Dieselmotoren XTL zu vermeiden, werden diese durch eine zeitgleich erfolgende Änderung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge aus der Anrechnung auf die Erfüllung der dort definierten Mindestziele für die Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen oder für Dienstleistungen, bei denen saubere schwere Nutzfahrzeuge eingesetzt werden, ausgeschlossen.

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 nicht mehr für alle Kraftstoffe und Prüfnormen dem aktuellen Stand der Normung entspricht.

B. Lösung

Änderung der 10. BImSchV.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Dem Bund entstehen durch die Änderung der 10. BImSchV im Haushaltsjahr 2023 Ausgaben in Höhe von 1.600 Euro. Diese werden im Einzelplan des betroffenen Ressorts gegenfinanziert. Ländern und Kommunen entstehen durch die Änderungen der 10. BImSchV keine zusätzlichen Ausgaben.

2. Haushaltsausgaben mit Vollzugsaufwand

Den Haushalten von Bund, Ländern und Kommunen entstehen durch die Änderung der 10. 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 entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 897.000 Euro; hinzu kommt zusätzlicher Erfüllungsaufwand pro Jahr in Höhe von rund 180.000 Euro in Form von Informationspflichten mit Bürokratiekosten. Die Auswirkungen des gesamten Regelungsvorhabens wurden im Hinblick auf die One in, one out - Regel geprüft. Die Auszeichnung von Diesel B10 und XTL ist EU-weit geregelt und eine eins zu eins Umsetzung. Sie stellt somit kein Anwendungsfall der One in, one out - Regel dar.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Auf Bundes- und Kommunalebene entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand aufgrund der Änderung der 10. BImSchV.

Auf Länderebene hat diese Verordnung geringe Auswirkungen, wenn zusätzlich paraffinischer Dieselmotorkraftstoff und Diesel B10 als Kraftstoffsorten überwacht werden müssen. Ob dies der Fall sein wird, hängt davon ab, ob und in welchen Mengen paraffinischer Dieselmotorkraftstoff und Diesel B10 an Tankstellen in Verkehr gebracht wird. Durch die nun verpflichtende elektronische Übermittlung der Überwachungsergebnisse an das Umweltbundesamt über das Online-Datenerfassungstool FQMS-Portal entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf die Verbraucherpreise für Kraftstoffe, sind durch die Änderung der 10. BImSchV nur in geringem Umfang zu erwarten.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

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

Vom ...

Es verordnen auf Grund

- des § 34 Absatz 1 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise,
- des § 34 Absatz 2 und des § 37 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie des § 2a Absatz 3 des Benzinbleigesetzes, der durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 25. November 1975 (BGBl. I S. 2919) eingefügt worden ist, die Bundesregierung,
- des § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
- des § 38 Absatz 2 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der zuletzt durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 14. März 2018 (BGBl. I S. 374) das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz nach Anhörung der beteiligten Kreise sowie
- des § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes, der durch Artikel 6 Nummer 9 Buchstabe a des Gesetzes vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066) neu gefasst worden ist, das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz:

Artikel 1

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

- ^{*)} Diese Verordnung dient der Umsetzung der
- Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58, L 265 vom 5.9.2014, S. 36), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. XX geändert worden ist,
- Richtlinie 2016/802/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).
- ^{**)} ^{**}Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt gefasst:

„Inhaltsübersicht

- § 1 Begriffsbestimmungen
- § 2 Chlor- und Bromverbindungen
- § 3 Anforderungen an Ottokraftstoffe; Bestandsschutzsortenregelung
- § 4 Anforderungen an Dieselmotorkraftstoff, paraffinischer Dieselmotorkraftstoff, Gasöl und andere flüssige Kraftstoffe; Bestandsschutzsortenregelung; Schwefelgehalt; Verwendung für Binnenschiffe und Sportboote
- § 5 Anforderungen an Biodiesel
- § 6 Anforderungen an Ethanolkraftstoff (E85)
- § 7 Anforderungen an Autogas
- § 8 Anforderungen an Erdgas und Biogas als Kraftstoffe
- § 9 Anforderungen an Pflanzenölkraftstoffe
- § 9a Anforderungen an Wasserstoff als Kraftstoff
- § 10 Schwefelgehalt von Heizöl
- § 11 Gleichwertigkeitsklausel
- § 12 Einschränkungen
- § 13 Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen
- § 14 Nachweisführung
- § 15 Bekanntmachung der Kraftstoffqualität für den Betrieb von Kraftfahrzeugen
- § 16 Ausnahmen
- § 17 Zugänglichkeit der Normen
- § 18 Überwachung
- § 19 Einfuhr von Heizöl, Schiffskraftstoff und Dieselmotorkraftstoff
- § 20 Ordnungswidrigkeiten
- § 21 Übergangsvorschriften
- § 22 Inkrafttreten, Außerkrafttreten
- Anlage 1 Zeichen Super (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)
- Anlage 2 Zeichen Super Plus (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1)
- Anlage 3 Zeichen Super E10 (zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2)

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

2. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „18“ durch die Angabe „15“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 Nummer 1 wird die Angabe „2710 20 15, 2710 20 17“ durch die Angabe „2710 20 16“ ersetzt.
- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - a%6) In Nummer 1 wird die Angabe „2710 20 15, 2710 20 17“ durch die Angabe „2710 20 16“ ersetzt.
 - b%6) Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den 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), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2022/992 (ABl. L 169 vom 27.6.2022, S. 43) geändert worden ist, oder“.

d) In Absatz 9 werden die Wörter „DIN EN ISO 3405, Ausgabe April 2011“ durch die Wörter „DIN EN ISO 3405, Ausgabe September 2019“ ersetzt.

e) In Absatz 10 werden jeweils die Wörter „DIN EN ISO 3405, Ausgabe April 2011“ durch die Wörter „DIN EN ISO 3405, Ausgabe September 2019“ ersetzt.

f) Absatz 15 wird wie folgt gefasst:

„Kombinierte Nomenklatur ist die Warennomenklatur nach Artikel 1 in Verbindung mit Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1; L 341 vom 3.12.1987, S. 38; L 378 vom 31.12.1987, S. 120; L 130 vom 26.5.1988, S. 42; L 151 vom 8.6.2016, S. 22), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2022/2465 (ABl. L 322 vom 16.12.2022, S. 81) geändert worden ist.“

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

3. § 4 wird wie folgt gefasst:

§ 1,

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

(1) Dieseldieselkraftstoff der Qualität „B7“ darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn er den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Mai 2022, genügt.

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

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

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

(5) Absatz 4 gilt nicht für Abgabestellen, an denen in den zwei vorangegangenen Kalenderjahren weniger als 500 Kubikmeter Dieseldieselkraftstoff nach den Absätzen 1 bis 3 in den Verkehr gebracht wurden. Die Voraussetzungen nach Satz 1 sind durch geeignete Belege gegenüber der zuständigen Behörde auf Verlangen nachzuweisen.

(6) Dieselmotorkraftstoff zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen sowie für Binnenschiffe und Sportboote darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn sein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, 10 Milligramm pro Kilogramm Dieselmotorkraftstoff nicht überschreitet.

(7) Gasöl für den Seeverkehr darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn sein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, 1,0 Gramm pro Kilogramm Gasöl für den Seeverkehr nicht überschreitet.

(8) Schiffsdiesel darf nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen gegenüber dem Letztverbraucher in den Verkehr gebracht werden, wenn sein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, 15,0 Gramm pro Kilogramm Schiffsdiesel nicht überschreitet.

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

4. In § 7 Absatz 1 werden die Wörter „DIN EN 589, Ausgabe März 2019“ durch die Wörter „DIN EN 589, Ausgabe April 2022“ ersetzt.

5. In § 8 Absatz 3 werden die Wörter „Die Absätze 1 und 2 gelten“ durch die Wörter „Der Absatz 1 gilt“ ersetzt.

6. § 9 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „DIN 51605, Ausgabe Januar 2016“ werden durch die Wörter „DIN 51605, Ausgabe November 2020“ ersetzt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „DIN 51623, Ausgabe Dezember 2015“ durch die Wörter „DIN 51623, Ausgabe November 2020“ ersetzt.

7. § 9a wird wie folgt geändert:

a) Die Wörter „DIN EN 17124, Ausgabe Juli 2019“ werden durch die Wörter „DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022“ ersetzt.

b) Folgender Satz wird angefügt: „Es sind ausschließlich die in der DIN ISO 21087, Ausgabe März 2022, Tabelle 2 aufgeführten sowie alle nach DIN ISO 21087, Ausgabe März 2022, vollständig validierten analytischen Methoden zur Überprüfung der in der DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022, Tabelle 1 genannten Spezifikationen zulässig.“

8. In § 10 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 wird die Angabe „24. Juli 2002 (GMBI. 2002 S. 511)“ durch die Angabe „18. August 2021 (GMBI 2021 Nr. 48-54, S. 1050)“ ersetzt.

9. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe „§ 4 Absatz 1“ wird durch die Wörter „§ 4 Absatz 1 bis 3“ ersetzt.

b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

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

- a) DIN EN 228, Ausgabe August 2017,
 - b) DIN EN 590, Ausgabe Mai 2022,
 - c) DIN EN 16734, Ausgabe September 2022,
 - d) DIN EN 15940, Ausgabe Juli 2023,
 - e) DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019,
 - f) DIN EN 15293, Ausgabe Oktober 2018,
 - g) DIN EN 589, Ausgabe April 2022,
 - h) DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, mit der Maßgabe, dass für Anforderungen, Grenzwerte und zugehörige Prüfverfahren für Erdgas und Biogas als Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, gilt und dass für Anforderungen an zugesetzte Additive Abschnitt 5.2 der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008, gilt,
 - i) DIN 51605, Ausgabe November 2020,
 - j) DIN 51623, Ausgabe November 2020, oder
 - k) DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022, und“.
10. In § 12 Absatz 1 werden die Wörter „§ 4 Absatz 2 bis 4“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 6 bis 8“ ersetzt.
11. § 13 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
 - (1) „ Der Betreiber einer Zapfstelle hat an den entsprechenden Zapfsäulen und Zapfventilen die Qualität des jeweiligen Kraftstoffs gemäß der Sätze 2 und 3 in folgender Weise deutlich sichtbar zu machen:
 - 1. schwefelfreier Ottokraftstoff mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 Massenprozent und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 Volumenprozent, der den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe August 2017, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Super“ oder „Super Plus“ und dem jeweils zutreffenden Zeichen nach Anlage 1 oder 2 gekennzeichnet; der Hinweis „Enthält bis zu 5 % Bioethanol“ muss im Zeichen Teil a enthalten sein;
 - 2. schwefelfreier Ottokraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe August 2017, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist und dessen Sauerstoffgehalt 2,7 Massenprozent oder dessen Ethanolgehalt 5 Volumenprozent überschreiten kann, wird mit der Bezeichnung „Super E10“ oder „Super Plus E10“ und dem jeweils zutreffenden Zeichen nach Anlage 3 oder 4 gekennzeichnet; die Hinweise „Enthält bis zu 10 % Bioethanol“ und „Verträgt Ihr Fahrzeug E10? Herstellerinformation einholen! Im Zweifel Super oder Super Plus tanken!“ müssen im Zeichen Teil a enthalten sein;
 - 3. Dieseldieselkraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Mai 2022, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung

„Diesel“ und dem Zeichen nach Anlage 5 gekennzeichnet; der Hinweis „Enthält bis zu 7 % Biodiesel“ muss im Zeichen Teil a enthalten sein;

4. Dieseldieselkraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 16734, Ausgabe September 2022, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Diesel B10“ und dem Zeichen nach Anlage 6 gekennzeichnet; die Hinweise „Enthält bis zu 10 % Biodiesel“ und „Verträgt Ihr Fahrzeug B10? Herstellerinformation beachten (z.B. Tankklappe oder Betriebsanleitung)! Im Zweifel Diesel B7 tanken!“ müssen im Zeichen Teil a enthalten sein;

5. paraffinischer Dieseldieselkraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 15940, Ausgabe Juli 2023, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Paraffinischer Diesel“ und dem Zeichen nach Anlage 7 gekennzeichnet; die Hinweise „Enthält bis zu 7 % Biodiesel“ und „Verträgt Ihr Fahrzeug XTL? Herstellerinformation beachten (z.B. Tankklappe oder Betriebsanleitung)!“ müssen im Zeichen Teil a enthalten sein;

6. Fettsäure-Methylester für Dieseldieselmotoren, das den Anforderungen der DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019, genügt oder das gleichwertig nach § 11 sind, wird mit der Bezeichnung „Biodiesel“ und dem Zeichen nach Anlage 8 gekennzeichnet;

7. Ethanol für Kraftfahrzeuge, das den Anforderungen der DIN EN 15293, Ausgabe Oktober 2018, genügt oder das gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Ethandieselkraftstoff (E85)“ und dem Zeichen nach Anlage 9 gekennzeichnet;

8. Autogas, das den Anforderungen der DIN EN 589, Ausgabe April 2022, genügt oder gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Autogas“ und dem Zeichen nach Anlage 10 gekennzeichnet;

9. Erdgas- und Biogaskraftstoffe, die den Anforderungen der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, genügen, wobei für die Anforderungen, Grenzwerte und zugehörigen Prüfverfahren für Erdgas und Biogas als Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge die Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017 anzuwenden ist, oder gleichwertige Kraftstoffe nach § 11 werden gekennzeichnet

a) sofern sie als komprimiertes Erdgas (CNG) in den Verkehr gebracht werden

a%6) mit der Bezeichnung „Erdgas H“ und dem Zeichen nach Anlage 11 oder

b%6) mit der Bezeichnung „Erdgas L“ und dem Zeichen nach Anlage 12, sofern abweichend von Tabelle D.1 der DIN EN 16723-2, Ausgabe Oktober 2017, die Qualität nur den Anforderungen eines unteren Wobbe-Index von mindestens 36,3 Megajoule pro Kubikmeter genügt und einen Heizwert von mindestens 39 Megajoule pro Kilogramm aufweist, oder

b) sofern sie als verflüssigtes Erdgas (LNG) in Verkehr gebracht werden

a%6) mit der Bezeichnung „Erdgas H“ und dem Zeichen nach Anlage 13;

10. Pflanzenölkraftstoff, der den Anforderungen der DIN 51605, Ausgabe November 2020, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Pflanzenölkraftstoff – Rapsöl“ und dem Zeichen nach Anlage 15 gekennzeichnet;

11. Pflanzenölkraftstoff, der den Anforderungen der DIN 51623, Ausgabe November 2020, genügt oder der gleichwertig nach § 11 ist, wird mit der Bezeichnung „Pflanzenölkraftstoff – alle Saaten“ und dem Zeichen nach Anlage 16 gekennzeichnet;

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

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

b) Absatz 3 Satz 1 wird aufgehoben.

c) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

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

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

13. § 15 wird wie folgt gefasst:

§ 1,

Bekanntmachung der Kraftstoffqualität für den Betrieb von Kraftfahrzeugen

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

14. § 16 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 4 Absatz 1“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 1 bis 3“ ersetzt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „oder LNG-Tankstellen“ gestrichen.

- c) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „§ 4 Absatz 2 bis 5“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 6 bis 9“ ersetzt.

15. § 18 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

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

1. anhand der Prüfverfahren, die in den DIN- und DIN EN-Normen der §§ 3 bis 10 genannten DIN- und DIN EN-Normen angegebenen sind, und

2. anhand der vorgeschriebenen Verfahren

- a) der DIN-Normen

a%6) DIN EN 14274, Ausgabe Mai 2013,

b%6) DIN EN ISO 3170, Ausgabe Juni 2004,

c%6) DIN EN ISO 3171, Ausgabe November 2000,

d%6) DIN EN ISO 4257, Ausgabe März 2002,

e%6) DIN ISO 21087, Ausgabe März 2022, sowie

- b) des DVGWs-Arbeitsblatts G 264, Ausgabe Februar 2019.

Abweichend von den Angaben in DIN EN 14214, Ausgabe Mai 2019, findet für die Bestimmung der Gesamtverschmutzung bei der Überprüfung des in Verkehr gebrachten Kraftstoff das Prüfverfahren nach DIN EN 12662, Ausgabe Juli 2008, weiterhin Anwendung.“

- a) In Absatz 2 Satz 4 wird die Angabe „Anlage 16“ durch die Angabe „Anlage 18“ ersetzt.

- b) In Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „§ 4 Absatz 2 bis 5“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 6 bis 9“ ersetzt.

- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

a%6) In Satz 1 Nummer 1 werden die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019“ ersetzt.

b%6) In Satz 1 Nummer 2 werden die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022“ ersetzt.

c%6) In Satz 2 werden die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019“ und die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022“ ersetzt.

- d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

a%6) In Satz 3 werden in dem Satzteil vor Nummer 1 die Wörter „§ 14 Absatz 4 Nummer 1“ durch die Wörter „§13 Absatz 4 Nummer 1“ ersetzt.

b%6) In Satz 3 Nummer 1 werden die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Januar 2012“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019“ ersetzt.

c%6) In Satz 3 Nummer 2 werden die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Juli 2011“ durch die Wörter „DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022“ ersetzt.

d%6) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

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

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

16. § 20 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a%6) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

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

b%7%7) In Buchstabe b werden nach der Angabe „§ 4 Absatz 1“ die Wörter „, Absatz 2 oder Absatz 3“ eingefügt.

b%6) In Nummer 3 werden nach den Wörtern „§ 3 Absatz 2 oder Absatz 3“ die Wörter „oder § 4 Absatz 4“ eingefügt.

c%6) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 4 Absatz 5“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 9“ ersetzt.

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

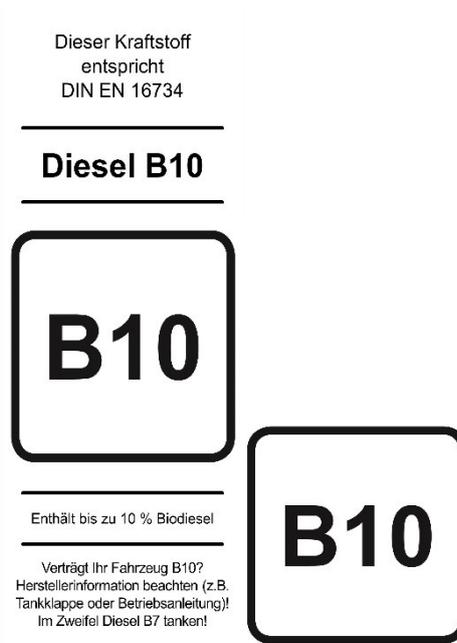
17. Die Anlagen werden wie folgt geändert:

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

„Anlage 6

(zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4)

Zeichen Diesel B10

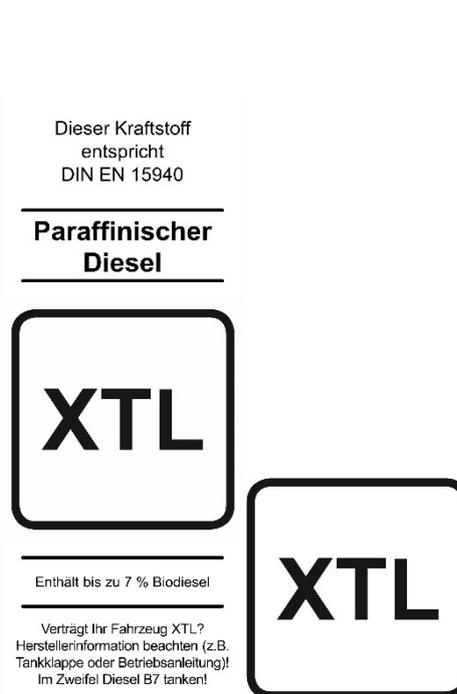


Teil a Teil b

Anlage 7

(zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5)

Zeichen Paraffinischer Diesel XTL



Teil a Teil b“.

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

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

„Anlage 17

(zu § 18 Absatz 2 Satz 4)

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

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

Nummer der Ausfertigung:

| | | | | | | |
|--|--|---|---|---|------------------------------------|-------------------------------------|
| | Dieselmotortreibstoff gemäß § 1 Absatz 4 | Gasöl für den Seeverkehr gemäß § 1 Absatz 6 | Schiffsdieselmotortreibstoff gemäß § 1 Absatz 7 | Sonstige Schiffsmotortreibstoffe gemäß § 1 Absatz 8 | Leichtes Heizöl gemäß § 1 Absatz 9 | Schweres Heizöl gemäß § 1 Absatz 10 |
|--|--|---|---|---|------------------------------------|-------------------------------------|

| | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|
| Menge in t | | | | | | |
| erster Bestimmungsort der Sendung | | | | | | |
| Kenndaten | | | | | | |
| a) Dichte bei 15 Grad C nach DIN EN ISO 3675*, Ausgabe November 1999, oder nach DIN EN ISO 12185 (Referenzverfahren), Ausgabe November 1997, in kg/cbm; bei schwerem Heizöl nach DIN 51757, Ausgabe Januar 2011, in kg/cbm: | | | | | | |
| b) Viskosität in mm ² /s: | bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Januar 2021 | bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Januar 2021 | bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Januar 2021 | bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Januar 2021 | bei 20 Grad C nach DIN 51562-1, Ausgabe Januar 1999 | bei 100 und 150 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Januar 2021, nach DIN 51366, Ausgabe Dezember 2013, oder nach DIN 51562-1, Ausgabe Januar 1999 |
| c) Siedeverlauf; aufgefangene Destillatmenge in | nach DIN EN ISO | | | | nach DIN EN ISO | |

* Referenzverfahren im Streitfall

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

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

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|

* Referenzverfahren im Streitfall

Ort, Datum und Nummer der Prüfung:

Hersteller (Name und Anschrift):

Unterschrift:

2. Zusätzliche Erklärung des Lieferanten nach § 18 Absatz 2 Satz 3

Firmenname und Geschäftssitz:

gelieferte Menge:

Empfänger:

Bestimmungsort:

Ort, Datum:

Unterschrift:“.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft, frühestens jedoch am [Tag festzulegen, sechs Monate nach dem Inkrafttreten der **Verordnung (EU) Nr. XXX (Verweis Afir)**].

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die zweite Verordnung zur Änderung der 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 **Richtlinie XXX (Verweis Änderung FQD)** geändert worden ist.

Die Änderung der 10. BImSchV dient zudem der rechtlichen Anpassung an die **Verordnung (EU) Nr. (Verweis AFIR)**. Die 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) wird mit der **Verordnung (EU) Nr. (Verweis AFIR)** aufgehoben.

Des Weiteren soll paraffinischer Dieselmotorkraftstoff (XTL) aus Synthese oder Hydrierungsverfahren nach der Norm DIN EN 15940 als Reinkraftstoff in der 10. BImSchV zugelassen werden.

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 nicht mehr für alle Kraftstoffe und Prüfnormen dem aktuellen Stand der Normung entspricht.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Zur Umsetzung der **Richtlinie XXX (Verweis Änderung FQD)** wird Diesel B10, also konventioneller Diesel, dem bis zu 10 Prozent Biodiesel (Fettsäuremethylester, FAME) beigemischt werden kann, mit der entsprechenden Norm für Diesel B10 der DIN EN 16734, Ausgabe September 2022 in die 10. BImSchV aufgenommen. Darüber hinaus wird auch nach den Vorgaben der **Richtlinie XXX (Verweis Änderung FQD)** die Bestandsschutzsorte B7 eingeführt.

Die Änderung der 10. BImSchV dient zudem der rechtlichen Anpassung an die **Verordnung (EU) Nr. (Verweis AFIR)**. Die 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) wird mit der **Verordnung (EU) Nr. (Verweis AFIR)** aufgehoben.

Die Richtlinie 2014/94/EU schaffte EU-weite Vorgaben zum Aufbau von Infrastrukturen zur Versorgung mit alternativen Kraftstoffen. Regelungen nach Artikel 7 Absatz 1 und 2 sowie Absatz 5 der Richtlinie betreffen die Kennzeichnungspflichten zur Kompatibilität von Fahrzeugen und Kraftstoffen und wurden mit den Regelungen zur Reinheit von Wasserstoff als Kraftstoff nach Artikel 5 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie in der 10. BImSchV national umgesetzt. Die Kennzeichnungspflichten zur Kompatibilität von Fahrzeugen und Kraftstoffen sind in Artikel 19 Absatz 1 und 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 10.1 und 10.2 der **Verordnung (EU) Nr. XXX (Verweis AFIR)** geregelt. Diese Vorgaben werden in dieser Verordnung um die bereits

bestehenden nationalen Vorgaben der derzeit gültigen 10. BImSchV erweitert. Außerdem wird die Kennzeichnungspflicht für Diesel B10 und paraffinischen Dieselmotorkraftstoff aufgenommen.

Die Qualitätsanforderungen für paraffinischen Dieselmotorkraftstoff sind in der DIN EN 15940, Ausgabe Juli 2023, festgelegt und werden in die 10. BImSchV aufgenommen.

Die Verweise auf die Anforderungsnormen für Dieselmotorkraftstoff, Autogas, Pflanzenölmotorkraftstoffe und Wasserstoff als Kraftstoff werden an die aktuell gültigen Normen DIN EN 590, Ausgabe Mai 2022, DIN EN 589, Ausgabe April 2022, DIN 51605, Ausgabe November 2020, DIN 51623, Ausgabe November 2020 und DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022 angepasst.

Die Nomenklatur in der Begriffsbestimmung von Dieselmotorkraftstoff und Dieselmotorkraftstoff zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen sowie für Binnenschiffe und Sportboote wurde durch die Bezugnahme auf die Unterposition 2710 20 16 dem aktuellen Stand angepasst.

III. Alternativen

Zum Verordnungsgebungsverfahren gibt es keine Alternative.

Die Verordnung trägt wesentlich zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Festsetzung anspruchsvoller Anforderungen an Kraftstoffe schafft die Grundlage für eine weitere Verbesserung des Klima- und Gesundheitsschutzes. Dies ist vor dem Hintergrund der sozialen Verantwortung auch gegenüber künftigen Generationen geboten und verbessert darüber hinaus langfristig die Bedingungen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft.

IV. Regelungskompetenz

Der Entwurf der 10. BImSchV stützt sich auf die folgenden Ermächtigungsgrundlagen:

- § 34 Absatz 1 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123),
- § 34 Absatz 2 und des § 37 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie des § 2a Absatz 3 des Benzinbleigesetzes, der durch Artikel 1 Nummer 3 des Gesetzes vom 25. November 1975 (BGBl. I S. 2919) eingefügt worden ist,
- § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156) geändert worden ist,
- § 38 Absatz 2 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der zuletzt durch Artikel 103 des Gesetzes vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 14. März 2018 (BGBl. I S. 374) sowie
- § 49 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 des Energiewirtschaftsgesetzes, der durch Artikel 6 Nummer 9 Buchstabe a des Gesetzes vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066) neu gefasst worden ist.

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, Entscheidungen und der unmittelbar geltenden Verordnungen sowie mit den Vorschriften des Gemeinschaftsrechts der Europäischen Union im Übrigen.

VI. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Neufassung der 10. BImSchV dient auch der Anpassung an EU-Recht. Dies führt zur Erhöhung der Rechtssicherheit und trägt damit auch zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren bei.

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).

Das Gesetz trägt zur Erreichung der Ziele im Bereich Emissionen von Luftschadstoffen (Indikator 3.2.a) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei, indem Fahrzeug-Emissionen direkt begrenzt oder durch die Ermöglichung des Einsatzes von Abgasnachbehandlungssystemen gemindert werden. Damit wird Vorsorge für zukünftige Belastungen getroffen.

Flankierend zu den nationalen Regelungen setzt sich die Bundesregierung in zahlreichen internationalen Gremien (unter anderem 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.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Dem Bund entstehen durch die Änderung der 10. BImSchV im Haushaltsjahr 2023 im Einzelplan 16 Ausgaben in Höhe von rund 1.600 Euro für die Einrichtung von Lizenzgebühren für die Darstellung der Zeichen in den Anlagen 6 und 7 zu § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und 5 der 10. BImSchV. Diese werden im Einzelplan des betroffenen Ressorts gegenfinanziert.

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

Die nachfolgende 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.

An Tankstellen, die Diesel B10 oder XTL anbieten, müssen die entsprechenden Plaketten für die Kraftstoffe an den Zapfsäulen und Zapfventilen erstmalig angebracht werden. Es wird angenommen, dass zunächst 5 Prozent der bundesweit insgesamt circa 14.500 Tankstellen (Stand Anfang 2022: 14.453 Tankstellen) Diesel B10 und/oder XTL anbieten.

Den Berechnungen des einmaligen Erfüllungsaufwandes liegen folgende Annahmen zu Grunde:

- Es wird nur mit einer geringen Marktpräsenz der neuen Kraftstoffe Diesel B10 und XTL zur Markteinführung gerechnet. Vor dem Hintergrund der Lagerkapazitäten für Kraftstoffe an den Tankstellen wird damit gerechnet, dass die neuen Kraftstoffe von den Tankstellen im Wesentlichen nur dann angeboten werden, wenn bisher angebotene Kraftstoffsorten dort nicht mehr angeboten werden.
- zu Nummer E.2.001: durchschnittlich 3,5 Zapfsäulen mit je 7 Zapfventilen je Tankstelle; Auszeichnung erfolgt durch zertifizierten externen Fachbetrieb (inkl. erforderlicher An-/Abreise); Anzahl der Tankstellen: 650
- zu Nummer E.2.002: durchschnittlich 2,5 Zapfsäulen mit je 6 Zapfventilen je Tankstelle; Auszeichnung erfolgt durch Tankstellenpersonal; Anzahl der „freien Tankstellen“: 75

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

Tabelle: einmaliger Erfüllungsaufwand

| Nr. | Bezeichnung | Paragraf und Rechtsnorm | Art der Vorgabe | Fallzahl | Zeitaufwand in Minuten pro Fall | Lohnsatz in Euro/h | Personalaufwand in Tsd. € | Sachaufwand in € pro Fall | Fallzahl | Sachaufwand in Tsd. € | Gesamtaufwand in Tsd. € |
|---------|--|--------------------------------------|---------------------|----------|---------------------------------|--------------------|---------------------------|---------------------------|----------|-----------------------|-------------------------|
| E.2.001 | Auszeichnung der Kraftstoffqualität an Betankungspunkten (Zapfsäulen und Zapfventilen) Fallgruppe: durch zertifizierten Fachbetrieb | § 13 Abs. 1 Satz 1 Nummern 4 und 5 | Informationspflicht | 650 | | | | 1.344,31 | 650 | 874 | 874 |
| E.2.002 | Auszeichnung der Kraftstoffqualität an Betankungspunkten (Zapfsäulen und Zapfventilen) Fallgruppe: ohne zertifizierten Fachbetrieb (bei freien Tankstellen) | § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummern 4 und 5 | Informationspflicht | 75 | 600,0 | 23,80 | 18 | 62,48 | 75 | 5 | 23 |

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

- Auch im weiteren Verlauf wird nur von einem geringen Markthochlauf dieser Kraftstoffe ausgegangen (jährliche Ausweitung des Angebots bei 1 Prozent aller Tankstellen). Es wird davon ausgegangen, dass die Kraftstoffe B10 und XTL insgesamt einen gleichen Marktanteil haben werden.
- zu Nr. E.2.001: durchschnittlich 3,5 Zapfsäulen mit je 7 Zapfventilen je Tankstelle; Auszeichnung erfolgt durch zertifizierten externen Fachbetrieb (inklusive erforderlicher An-/Abreise); Anzahl der Tankstellen: 130
- zu Nr. E.2.002: durchschnittlich 2,5 Zapfsäulen mit je 6 Zapfventilen je Tankstelle; Auszeichnung erfolgt durch Tankstellenpersonal; Anzahl der „freien Tankstellen“: 15

Tabelle: jährlicher Erfüllungsaufwand

| Nr. | Bezeichnung | Paragraf und Rechtsnorm | Art der Vorgabe | Falla hl | Zeitaufwand in Minuten pro Fall | Lohnsatz in Euro/h | Personalaufwand in Tsd. € | Sachaufwand in € pro Fall | Falla hl | Sachaufwand in Tsd. € | Gesamtaufwand in Tsd. € |
|---------|--|--------------------------------------|---------------------|----------|---------------------------------|--------------------|---------------------------|---------------------------|----------|-----------------------|-------------------------|
| E.2.001 | Auszeichnung der Kraftstoffqualität an Betankungspunkten (Zapfsäulen und Zapfventilen) Fallgruppe: durch zertifizierten Fachbetrieb | § 13 Abs. 1 Satz 1 Nummern 4 und 5 | Informationspflicht | 130 | | | | 1.344,31 | 130 | 175 | 175 |
| E.2.002 | Auszeichnung der Kraftstoffqualität an Betankungspunkten (Zapfsäulen und Zapfventilen) Fallgruppe: ohne zertifizierten Fachbetrieb (bei freien Tankstellen) | § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummern 4 und 5 | Informationspflicht | 15 | 600,0 | 23,80 | 4 | 62,48 | 15 | 1 | 5 |

Bezüglich der sich aus § 15 der 10. BImSchV ergebenden Informationspflichten für den Betrieb von Kraftfahrzeugen ergibt sich kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft. Von den Anforderungen an Kraftfahrzeuge sind alle Fahrzeughersteller betroffen, deren Fahrzeuge neu in Deutschland zugelassen werden sollen. Insoweit sind keine Bestandsfahrzeuge betroffen. Die nunmehr geforderten Angaben werden darüber hinaus 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 897.000 Euro. Hinzu kommt ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 180.000 Euro für die Auszeichnungen von Diesel B10 und XTL an Zapfsäulen und Zapfventilen; davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Höhe von 180.000 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. Die Auszeichnung von Diesel B10 und XTL ist EU-weit einheitlich geregelt. Alle Normadressaten sind gleich zu behandeln. Nach dem Ergebnis der Prüfung sind keine Erleichterungen für KMU möglich.

Die Auswirkungen des gesamten Regelungsvorhabens wurden im Hinblick auf die One in, one out – Regel geprüft. Die Auszeichnung von Diesel B10 und XTL ist EU-weit geregelt und eine Eins-zu-eins-Umsetzung. Sie stellt somit kein Anwendungsfall der One in, one out – Regel dar.

Die Auszeichnungspflicht nach § 13 der 10. BImSchV (s. Artikel 1 Nummer 9 dieser Verordnung) für die Kraftstoffe Diesel B10 und XTL ist für die Wirtschaft als zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand in diesem Sinne zu berücksichtigen. Durch die erforderliche Auszeichnung von Diesel B10 und XTL an den entsprechenden Tankstellen entsteht der Wirtschaft ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand. Bei der Berechnung des jährlichen Erfüllungsaufwandes wird pro Jahr von 145 zusätzlichen Tankstellen die Diesel B10 und XTL anbieten und die Auszeichnungen nach § 13 vornehmen müssen, ausgegangen.

Für das Regelungsvorhaben fällt demnach insgesamt ein durch europäische Vorgaben bedingter ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von insgesamt 897.000 Euro sowie ein durch europäische Vorgaben bedingter, jährlicher Erfüllungsaufwand von insgesamt rund 180.000 Euro an.

4.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand auf Bundes- und Kommunalebene. Lediglich geringer zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand gegenüber der bisherigen Regelung auf Länder-ebene, wenn zusätzlich paraffinischer Dieselmotorkraftstoff und Diesel B10 als Kraftstoffsorten überwacht werden müssen. 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 derzeit nicht mit einer hohen Marktdurchdringung zu rechnen. Durch die nun verpflichtende elektronische Übermittlung der Überwachungsergebnisse an das Umweltbundesamt über das Online-Datenerfassungstool FQMS-Portal entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand, da die Übermittlung der Daten in anderen Formaten entfällt und das Portal bereits 2021 eingeführt wurde. In 2023 haben alle Länder die Überwachungsergebnisse für 2022 im FQMS-Portal berichtet.

5. Weitere Kosten

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die EU-rechtlich verbindliche normgerechte Auszeichnung von Diesel B10 und XTL geringfügig kostensteigernd auswirken wird.

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

6. Weitere Regelungsfolgen

Keine. Insbesondere hat die Verordnung keine geschlechterspezifischen Auswirkungen.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung der 10. BImSchV kommt nicht in Betracht, da unbefristet geltende gemeinschaftsrechtliche Vorgaben umgesetzt werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Der Verordnung wird ein aktualisiertes Inhaltsverzeichnis hinzugefügt.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Folgeänderung durch die Streichung der Begriffe Tankstelle, LNG-Tankstelle sowie alternative Kraftstoffe in § 1 Absätze 16, 17 und 18 der derzeit gültigen 10. BImSchV.

Zu Buchstabe b

In der Begriffsbestimmung in § 1 Absatz 3 wird die Nomenklatur durch Bezug auf die Unterpositionen 2710 20 16 anstatt den Unterpositionen 2710 20 15, 2710 20 17 dem aktuellen Stand der Nomenklatur der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 angepasst, wobei die Richtlinie 98/70/EG weiterhin eins zu eins umgesetzt wird.

Die Begriffsbestimmung Dieselkraftstoff erfasst neben den Mischkraftstoffen Diesel B7 und B10 auch paraffinische Dieselkraftstoffe (XTL). Eine Änderung der Definition für Dieselkraftstoff ist auf Grund der Einführung von Diesel B10 oder XTL daher nicht notwendig. 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 Dieselkraftstoff ist ein „ähnliches Öl“ im 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 Unterposition 2710 20 werden zudem explizit „Erdöl und Öl aus bituminösen Mineralien (ausgenommen rohe Öle) und Zubereitungen mit einem Gehalt an Erdöl oder Öl aus bituminösen Mineralien von 70 Gewichtshundertteilen (GHT) oder mehr, in denen diese Öle der Grundbestandteil sind, die Biodiesel enthalten“ genannt.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

In der Begriffsbestimmung in § 1 Absatz 4 Nummer 1 wird die Nomenklatur der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 durch Bezug auf die Unterpositionen 2710 20 16 anstatt den Unterpositionen 2710 20 15, 2710 20 17 dem aktuellen Stand der Nomenklatur angepasst, wobei die Richtlinie 98/70/EG weiterhin 1:1 umgesetzt wird.

Zu Doppelbuchstabe bb

In der Begriffsbestimmung in § 1 Absatz 4 Nummer 2 b) wird der Verweis auf die Verordnung (EU) 2016/1628 aktualisiert.

Zu Buchstabe d

§ 1 Absatz 9 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN ISO 3405, Ausgabe September 2019, an den neuesten Stand der Normung angepasst.

Zu Buchstabe e

§ 1 Absatz 10 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN ISO 3405, Ausgabe September 2019, an den neuesten Stand der Normung angepasst.

Zu Buchstabe f

Der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 wird aktualisiert.

Zu Buchstabe g

Die Begriffe Tankstelle, LNG-Tankstelle sowie alternative Kraftstoffe wurden bei der letzten Novellierung der 10. BImSchV hinzugefügt, um Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2014/94/EU umzusetzen. Da die Richtlinie 2014/94/EU nun in eine Verordnung umgewandelt wurde, gelten die Begriffsdefinitionen unmittelbar. Der Begriff LNG-Tankstelle ist in der **Verordnung (EU) Nr. XX (Verweis auf die AFIR)** nicht mehr enthalten. Allerdings werden LNG-Tankstellen von dem Begriff Tankstelle in Artikel 2 Nr. 59 der **Verordnung (EU) Nr. XX (Verweis auf die AFIR)** nun ebenfalls erfasst.

Zu Nummer 3

Die Überschrift des § 4 wird um die Wörter paraffinischer Dieseldieselkraftstoff und Bestandsschutzsortenregelung erweitert.

§ 4 Absatz 1 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN 590, Ausgabe Mai 2022, an den neuesten Stand der Normung angepasst.

§ 4 Absatz 2 eröffnet zur Umsetzung der **Richtlinie XXX (Verweis Änderung FQD)** die Möglichkeit durch die Inbezugnahme der Norm DIN EN 16734, Ausgabe September 2022, Dieseldieselkraftstoff mit einem maximalen Fettsäuremethylester-Gehalt von 10 Volumenprozent (B10) anzubieten.

§ 4 Absatz 3 eröffnet die Möglichkeit durch die Inbezugnahme der DIN EN 15940, Ausgabe Juli 2023, paraffinischen Dieseldieselkraftstoff mit einem maximalen Fettsäuremethylester-Gehalt von 7 Volumenprozent (XTL) anzubieten.

Nach § 4 Absatz 4 werden die Anbieter, die Dieseldieselkraftstoff mit einem maximalen Fettsäuremethylester-Gehalt von 10 Volumenprozent (B10) oder paraffinischen Dieseldieselkraftstoff (XTL) anbieten, verpflichtet, sicherzustellen, dass zugleich Dieseldieselkraftstoff mit einem maximalen Fettsäuremethylester-Gehalt von 7 Volumenprozent (B7) angeboten wird. Dies ist notwendig, um die stetige Versorgung von Fahrzeugen, die nicht Diesel B10- oder XTL-verträglich sind, mit geeignetem Kraftstoff sicherzustellen. Die Einführung der Bestandsschutzsorte für Diesel B10 dient der zur Umsetzung des Artikels 3 Absatz 3 Buchstabe a der **Richtlinie XXX (Verweis Änderung FQD)**.

In § 4 Absatz 5 wird zur Erleichterung für Abgabestellen, die im Durchschnitt der zwei jeweils vorangegangenen Kalenderjahre weniger als 500 Kubikmeter Dieseldieselkraftstoff in den Verkehr gebracht haben, eine Ausnahmeregelung zu der Verpflichtung des Angebotes einer Bestandsschutzsorte nach dem Absatz 4 getroffen. Auch unter Berücksichtigung dieser Ausnahmeregelung für Kleinsttankstellen bleibt für Verbraucher, deren Fahrzeuge B10-Kraftstoff oder XTL-Kraftstoff nicht vertragen, die Versorgungsdichte nahezu unverändert. Das Vorliegen der Voraussetzungen für diese

Erleichterung ist vom Betreiber durch geeignete Belege gegenüber der zuständigen Behörde nachzuweisen.

§ 4 Absatz 6 bis 9 entsprechen den § 4 Absätzen 2 bis 5 der derzeit gültigen 10. BImSchV. Der in § 4 Absatz 5 vorgeschriebene zulässige Schwefelgehalt von 10 mg/kg für Dieselkraftstoff, der zur Verwendung in mobilen Maschinen und Geräten (einschließlich Binnenschiffe) sowie land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und Sportbooten bestimmt ist, entspricht den Vorgaben der **Richtlinie XX (Verweis Änderung FQD)** in Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe b.

Zu Nummer 4

§ 7 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN 589, Ausgabe April 2022, an den neuesten Stand der Normung angepasst.

Zu Nummer 5

Absatz 2 wird gestrichen, da das LNG Heizwerte aufweist, die der Qualität „H“ entsprechen.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a

§ 9 Absatz 1 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN 51605, Ausgabe November 2020, an den neuesten Stand der Normung angepasst.

Zu Buchstabe b

§ 9 Absatz 2 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN 51623, Ausgabe November 2020, an den neuesten Stand der Normung angepasst.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a

§ 9a wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022, an den neuesten Stand der Normung angepasst. Die Norm stimmt ebenfalls mit den Vorgaben der Verordnung EU Nr. XX (Verweis auf AFIR) nach Anhang II Nummer 3.2 überein. Die Norm soll weiterhin in der 10. BImSchV aufgeführt werden, um die Übersichtlichkeit über die Anforderungen an Kraftstoffe zu gewährleisten sowie die Überwachung der Anforderungen in § 18 sicherstellen.

Zu Buchstabe b

Die Norm DIN EN 17124, Ausgabe Dezember 2022 definiert keine verbindlichen genormten Prüfverfahren. Gemäß einer Stellungnahme des DIN-Normenausschuss Gastechnik (NAGas) vom 4. November 2020 wird auf die in der Norm DIN ISO 21087 empfohlenen Prüfverfahren verwiesen. In dieser Norm wird jede Analyseverfahren akzeptiert, die das Validierungsverfahren und die im Dokument vorgeschriebenen Anforderungen an die Standard-Messunsicherheit erfüllt.

Zu Nummer 8

In § 10 Absatz 2 Satz 2 wird der Bezug zur Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft aktualisiert.

Zu Nummer 9

Die Gleichwertigkeitsklausel in § 11 entspricht der Regelung in § 11 der derzeit gültigen 10. BImSchV unter Berücksichtigung der Einfügung von § 4 Absätze 2 und 3 sowie der Änderungen in den §§ 3 bis 9a.

Zu Nummer 10

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des § 4 Absatz 2 bis Absatz 4 und der Ummummerierung der Folgeabsätze.

Zu Nummer 11

Zu Buchstabe a

In § 13 Absatz 1 wird die Kennzeichnungspflicht zur Kompatibilität von Fahrzeugen und Kraftstoffen gemäß Artikel 19 Absatz 1 und 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 10.1 der **Verordnung (EU) Nr. XX (Verweis AFIR)** um die bestehenden nationalen Vorgaben in der derzeit gültigen 10. BImSchV erweitert. Außerdem wird in § 13 Absatz 1 Nummer 4 und 5 die Auszeichnung für Diesel B10 und XTL konkretisiert.

Zu Buchstabe b

In § 13 Absatz 3 wird Satz 1 und der darin enthaltene Verweis auf die DIN EN 16942 gestrichen, da die Norm in Anhang II Nummer 10.1 der **Verordnung (EU) Nr. XX (Verweis AFIR)** enthalten ist.

Zu Buchstabe c

In § 13 Absatz 6 wird die Kennzeichnungspflicht zur Kompatibilität von Fahrzeugen und Kraftstoffen nach Artikel 19 Absatz 1 und 2 in Verbindung mit Anhang II Nummer 10.2 der **Verordnung (EU) Nr. XX (Verweis AFIR)** um die bestehenden nationalen Vorgaben in der derzeit geltenden 10. BImSchV erweitert.

Zu Nummer 12

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des § 4 Absatz 2 und 3.

Zu Nummer 13

In § 15 wird die Kennzeichnungspflicht zur Kompatibilität von Fahrzeugen und Kraftstoffen nach Artikel 19 Absatz 1 und 2 der **Verordnung (EU) Nr. XX (Verweis AFIR)** um die bestehenden nationalen Vorgaben in der derzeit geltenden 10. BImSchV erweitert.

Zu Nummer 14

Zu Buchstabe a

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des § 4 Absatz 2 und 3.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung aufgrund der Streichung des § 1 Absatz 17.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des § 4 Absatz 2 bis 5 und der Ummummerierung der Folgeabsätze.

Zu Nummer 15

Zu Buchstabe a

§ 18 Absatz 1 wird redaktionell an die Änderungen der §§ 9a und 13 angepasst. 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 Norm DIN EN 17124 definiert keine verbindlichen genormten Prüfverfahren. Daher wurde der DIN-Normenausschuss Gastechnik (NAGas) um Stellungnahme gebeten. Gemäß dieser Stellungnahme vom 4. November 2020 wird auf die in der Norm DIN ISO 21087 (Tabelle 2) empfohlenen Prüfverfahren für Wasserstoff als Kraftstoff verwiesen. Das DVGW Arbeitsblatt G 264 wurde mit der Ausgabe Februar 2019 dem aktuellen Stand der Wissenschaft angepasst. Die Probenahme für Autogas wird durch die DIN EN ISO 4257, Ausgabe März 2002, angepasst. Näheres regelt jeweils die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur 10. BImSchV.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung aufgrund der Einfügung von Anlage 6 und Anlage 7 und der Ummummerierung der folgenden Anlagen.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des § 4 Absatz 2 bis 5 und der Ummummerierung der Folgeabsätze.

Zu Buchstabe d

Zu Doppelbuchstabe aa

§ 18 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019, an den neuesten Stand der Normung angepasst.

Zu Doppelbuchstabe bb

§ 18 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022, an den neuesten Stand der Normung angepasst.

Zu Doppelbuchstabe cc

Folgeänderung aufgrund der Anpassung an den neuesten Stand der Normung in § 18 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2.

Zu Buchstabe e

Zu Doppelbuchstabe aa

Der Verweis wird auf die Auszeichnung von Kraftstoffen in § 13 Absatz 4 Nummer 1 aktualisiert.

Zu Doppelbuchstabe bb

§ 18 Absatz 5 Satz 3 Nummer 1 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019, an den neuesten Stand der Normung angepasst.

Zu Doppelbuchstabe cc

§ 18 Absatz 5 Satz 3 Nummer 2 wird durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022, an den neuesten Stand der Normung angepasst.

Zu Doppelbuchstabe dd

Der Verweis wird auf die Auszeichnung von Kraftstoffen in § 13 aktualisiert. Durch Inbezugnahme der aktuellen Norm, DIN 51444, Ausgabe Oktober 2020, wird § 18 Absatz 5 Satz 4 an den neuesten Stand der Normung angepasst. Im Übrigen entspricht der Wortlaut des § 18 Absatz 5 Satz 4 dem des § 18 Absatz 5 Satz 4 der derzeit gültigen 10. BImSchV.

Zu Buchstabe f

In § 18 Absatz 8 werden die zuständigen Landesbehörden verpflichtet, die jährliche Übersicht der Überwachungsergebnisse elektronisch über das Online-Datenerfassungstool FQMS-Portal dem Umweltbundesamt zu übermitteln. Dies dient der Verwaltungsvereinfachung und der Qualitätssicherung.

Zu Nummer 16

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des § 4 Absatz 2 bis Absatz 5 und der Umnummerierung der Folgeabsätze.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des § 4 Absatz 2 bis 3.

Zu Doppelbuchstabe cc

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des § 4 Absatz 4.

Zu Doppelbuchstabe dd

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des § 4 Absatz 2 bis 5 und der Umnummerierung der Folgeabsätze.

Zu Buchstabe b

In § 20 Absatz 3 wird der Bezug auf das Binnenschiffahrtsgesetz aktualisiert.

Zu Nummer 17

Zu Buchstabe a

In Anlage 6 werden die Zeichen für Diesel B10 entsprechend § 4 Absatz 2 aufgeführt. In Anlage 7 werden die Zeichen für paraffinischen Dieselkraftstoff entsprechend § 4 Absatz 3 aufgeführt. Das Symbol für Diesel B10 und paraffinische Dieselkraftstoffe ist gemäß der DIN EN 16942 „B10“ und „XTL“.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des Zeichens für Diesel B10 in Anlage 6 und des Zeichens für paraffinischen Dieselkraftstoff in Anlage 7 sowie der Einfügung des § 13 Absatz 1 Nummer 4 bis 5 und der Umnummerierung der Folgenummern.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des Zeichens für Diesel B10 in Anlage 6 und des Zeichens für paraffinischen Dieselkraftstoff in Anlage 7 sowie der Einfügung des § 13 Absatz 1 Nummer 4 bis 5 und der Umnummerierung der Folgenummern.

Zu Buchstabe d

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des Zeichens für Diesel B10 in Anlage 6 und des Zeichens für paraffinischen Dieselkraftstoff in Anlage 7 sowie der Einfügung des § 13 Absatz 1 Nummer 4 bis 5 und der Umnummerierung der Folgenummern.

Zu Buchstabe e

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des Zeichens für Diesel B10 in Anlage 6 und des Zeichens für paraffinischen Dieselkraftstoff in Anlage 7 sowie der Einfügung des § 13 Absatz 1 Nummer 4 bis 5 und der Umnummerierung der Folgenummern.

Zu Buchstabe f

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des Zeichens für Diesel B10 in Anlage 6 und des Zeichens für paraffinischen Dieselkraftstoff in Anlage 7 sowie der Einfügung des § 13 Absatz 1 Nummer 4 bis 5 und der Umnummerierung der Folgenummern.

Zu Buchstabe g

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des Zeichens für Diesel B10 in Anlage 6 und des Zeichens für paraffinischen Dieselkraftstoff in Anlage 7 sowie der Einfügung des § 13 Absatz 1 Nummer 4 bis 5 und der Umnummerierung der Folgenummern.

Zu Buchstabe h

Folgeänderung aufgrund der Streichung des Absatz 2 in § 8 Absatz 3.

Zu Buchstabe i

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des Zeichens für Diesel B10 in Anlage 6 und des Zeichens für paraffinischen Dieselmotoren in Anlage 7 sowie der Einfügung des § 13 Absatz 1 Nummer 4 bis 5 und der Umnummerierung der Folgenummern.

Zu Buchstabe j

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des Zeichens für Diesel B10 in Anlage 6 und des Zeichens für paraffinischen Dieselmotoren in Anlage 7 sowie der Einfügung des § 13 Absatz 1 Nummer 4 bis 5 und der Umnummerierung der Folgenummern.

Zu Buchstabe k

Folgeänderung aufgrund der Einfügung des Zeichens für Diesel B10 in Anlage 6 und des Zeichens für paraffinischen Dieselmotoren in Anlage 7 sowie der Einfügung des § 13 Absatz 1 Nummer 4 bis 5 und der Umnummerierung der Folgenummern.

Zu Buchstabe l

Anlage 17 entspricht der Anlage 16 der derzeit gültigen 10. BImSchV. Durch Inbezugnahme der aktuellen Normen DIN EN ISO 3104, Ausgabe Januar 2021, DIN EN ISO 3405, Ausgabe September 2019, DIN EN ISO 3924, Ausgabe Dezember 2019, DIN EN ISO 20846, Ausgabe Dezember 2019, DIN EN ISO 20884, Ausgabe Januar 2022, DIN 51444, Ausgabe Oktober 2020 wird Anlage 18 an den neuesten Stand der Normung angepasst.

Zu Artikel 2

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Das Inkrafttreten der Verordnung wird an das Inkrafttreten **der Verordnung (EU) Nr. (Verweis AFIR)** geknüpft.