

01.03.04**Empfehlungen
der Ausschüsse**U - Wizu **Punkt** der 797. Sitzung des Bundesrates am 12. März 2004

Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen - 10. BImSchV)

A.

**Der federführende Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Wirtschaftsausschuss (Wi)**

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

Wi 1. Zu § 1 Abs. 1 Satz 3 - neu -

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 9

Dem § 1 Abs. 1 ist folgender Satz anzufügen:

"Ottokraftstoff mit einem Gehalt von bis zu 5 Volumen % Bioethanol muss während der Sommerzeit den Anforderungen gemäß den Sätzen 1 und 2 beim Erstinverkehrbringen durch den Hersteller entsprechen."

Begründung:

Der Dampfdruck für Ottokraftstoff ist gemäß europäischer und deutscher Norm in den Sommermonaten auf maximal 60 kPa und für die Wintermonate auf maximal 90 kPa begrenzt.

...

Der Mischdampfdruck von Bioethanol ist dreimal so hoch wie der maximal zulässige Sommerdampfdruck für Ottokraftstoff und damit eine Komponente mit höchstem Dampfdruck überhaupt. Beim Zumischen von Bioethanol müssen andere Dampfdruck erhöhende Komponenten aus der Ottokraftstoffmischung herausgenommen werden. Während der Wintermonate, in denen der höhere Grenzwert gilt, ist dies dadurch möglich, dass die Komponente Butan durch Bioethanol ersetzt wird.

In den Sommermonaten befinden sich jedoch keine relevanten Butananteile im Kraftstoff; die Winterlösung ist in dieser Periode daher nicht ausreichend.

Eine Zugabe von 5 % Bioethanol führt bei üblicher Sommerware zu einer Erhöhung des Dampfdrucks bei Ottokraftstoff um bis zu 7 kPa. Um den Grenzwert von 60 kPa dennoch einzuhalten, müssen Benzinanteile mit höherem Dampfdruck, die zudem noch aromatenfrei und schwefelfrei sind, aus den Mischungen genommen werden, wodurch der Aromaten- und Schwefelgehalt der Mischung erhöht wird.

So ist es technisch gerade noch möglich, bioethanolhaltigen Kraftstoff im Sommer mit einem Dampfdruck von 60 kPa ex Raffinerie auszuliefern, die damit verbundenen wirtschaftlichen Nachteile sind aber erheblich.

Auf dem Weg zum Endverbrauch sind Vermischungen von bioethanolhaltigem und bioethanolfreiem Kraftstoff in Tanklagern, Transportbehältern und Tankstellen möglich, bei der die angewendete Methode der Dampfdruckbestimmung überraschenderweise eine weitere Dampfdruckerhöhung anzeigt, obwohl beide Kraftstoffe vor der Vermischung innerhalb der Norm liegen. Dieses Phänomen kann als Dampfdruckanomalie des Bioethanols bezeichnet werden. Erste Untersuchungen zeigen, dass diese Dampfdruckanstiege bis zu 7 kPa betragen können. Da die genannten Vermischungen innerhalb der Logistikkette unvermeidlich sind und das entsprechende Vorhalten einer zusätzlichen Dampfdruck-Reserve in den Raffinerien technisch nicht machbar ist, bedeutet dies den Verzicht einer Bioethanolzugabe im Sommer, was gegen die Zielstellung der Richtlinie 2003/30/EG zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen steht.

Um die Vorgabe dieser Richtlinie dennoch zu erreichen, sollte die Einhaltung des Dampfdrucks im Sommer auf das Inverkehrbringen der Ware durch die Hersteller-Betriebe (d.h. Raffinerien und Herstellerlager) beschränkt werden; damit könnte die von der 10. BImSchV ("Ottokraftstoff darf im geschäftlichen Verkehr an den Verbraucher nur veräußert werden, wenn ...") geforderte Gewährleistung dieses Qualitätsparameters bei der Abgabe an den Verbraucher an der Tankstelle für den Zeitraum der Einführung von mit Bioethanol aufgemischten Kraftstoffen, z. B. bis zum Jahre 2006, ausgesetzt werden. Die Anforderungen der Richtlinie 98/70/EG in der durch die Richtlinie 2003/17/EG geänderten Fassung werden eingehalten. Im Rahmen der in den Erwägungsgründen 17 und 18 der Richtlinie 2003/17/EG wegen der erforderlichen Förderung der Biokraftstoffe vorgesehenen Überarbeitung der Richtlinie 98/70/EG können weiter führende endgültige Regelungen dann im Rahmen der Normenarbeit an der DIN EN 228 getroffen werden.

Wi 2. Zu § 5

In § 5 sind nach dem Wort "Erdgas" die Wörter "als Kraftstoff" einzufügen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Durch diese Ergänzung wird klargestellt, dass die Anforderung nur für Erdgas gilt, das als Kraftstoff veräußert wird. Grundsätzlich muss möglich bleiben, dass Erdgas - wenn es nicht ins öffentliche Netz eingespeist wird (dann gelten die Regeln der Technik, die im DVGW-Regelwerk enthalten sind) - auch ohne diese besonderen DVGW-Qualitätsanforderungen verwendet werden kann. Dieser Fall ist nicht völlig auszuschließen.

U 3. Zu § 8 Satz 1 Nr. 3 - neu -,

§ 11 Nr. 3

a) § 8 Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 1 ist das Wort "oder" durch ein Komma zu ersetzen.

bb) In Nummer 2 ist der Punkt durch das Wort "oder" zu ersetzen.

cc) Nach Nummer 2 ist folgende Nummer 3 anzufügen:

"3. Kraftstoffe im Sinne von § 7 Nr. 8 oder Nr. 9 darstellen."

b) In § 11 Nr. 3 ist die Angabe "oder Nr. 2" durch die Angabe ", Nr. 2 oder Nr. 3" zu ersetzen.

Begründung

Zu Buchstabe a:

§ 7 Nr. 8 und 9 regeln die Auszeichnung von Mischkraftstoffen mit mehr als 5 Volumenprozent Bioethanol bzw. mehr als 5 Volumenprozent Biodiesel. Um die sachgerechte Auszeichnung zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass der Auszeichnungspflichtige über diesbezügliche Informationen verfügt. Durch die Ergänzung unter Nummer 3 wird der Lieferer verpflichtet, den Auszeichnungspflichtigen entsprechend zu unterrichten.

Zu Buchstabe b:

Durch die Aufnahme der Nummer 3 in § 8 ist die Neufassung der Nummer 3 des § 11 zwingend erforderlich.

Wi 4. Zu § 8 Satz 2

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 5

In § 8 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Die gegenüber der derzeitigen Regelung in § 6 zusätzliche Forderung, dass die Unterrichtung schriftlich erfolgen muss, mindestens mit einem dem Auszeichnungspflichtigen auszustellenden Lieferschein, ist nicht sachgerecht. Sie steht im Widerspruch zu den Deregulierungsbemühungen auf Bundes- und Landesebene.

Die überwiegende Anzahl der Tankstellen in Deutschland verkauft Kraftstoffe im Namen und auf Rechnung der jeweiligen Mineralölgesellschaft. Da Lieferant und Auszeichnungspflichtige in diesen Fällen identisch sind, ist die vorgeschlagene Regelung nicht sinnvoll. Im Interesse der Vereinfachung der Geschäftsabläufe strebt die Mineralölwirtschaft in diesen Fällen sogar einen Verzicht auf Lieferscheine an. Dies würde durch § 8 Satz 2 konterkariert.

Zudem können sich Durchführungsprobleme in den Fällen ergeben, in denen die Belieferung einer Tankstelle in Zeiten erfolgt, zu denen kein Personal zur ordnungsgemäßen Entgegennahme der Lieferscheine zugegen ist.

Auch bei Belieferung von Tankstellen mit Erdgas, die nicht per Tankwagen, sondern über Rohrleitungen erfolgt, ist keine Erstellung von Lieferscheinen vorgesehen.

U 5. Zu § 8 Satz 2 und 3 - neu -

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 4

In § 8 ist Satz 2 durch folgende Sätze zu ersetzen:

"Die Unterrichtung erfolgt elektronisch oder schriftlich, bei schriftlicher Unterrichtung mindestens mit einem dem Auszeichnungspflichtigen auszustellenden Lieferschein. Die elektronischen oder schriftlichen Unterrichtungen sind für ein Jahr gesichert zu speichern oder aufzubewahren."

Begründung:

In der heutigen Kraftstoffverteilungslogistik sind elektronische Warenanforderungen und Unterrichtungen nach Lieferung Stand der Technik. Es ist einer modernen Wirtschaft nicht zuzumuten, eine Buchhaltung der 50iger Jahre neben einer elektronischen Buchführung wieder einzuführen.

U 6. Zu § 9 Abs. 1

In § 9 Abs. 1 sind die Wörter "entsprechend der §§ 1 bis 5" zu streichen.

Begründung:

In § 9 Abs. 2 Satz 1 wird auf die nach § 7 vorgeschriebenen Auszeichnungen Bezug genommen. Hieraus ergibt sich, dass sich die Verpflichtung zur Bekanntgabe und Angabe der empfohlenen und verwendbaren Kraftstoffqualitäten nicht nur auf die in den §§ 1 bis 5 genannten Kraftstoffqualitäten beschränkt. Durch die vorgesehene Streichung wird dies klargestellt.

B.

Der **federführende Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender

E n t s c h l i e ß u n g e n:

7. Der Bundesrat begrüßt, dass durch die Novellierung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV) der Geltungsbereich auf weitere Kraftstoffe erweitert wird und für Biodiesel und Erdgas konkrete Anforderungen in Bezug auf Beschaffenheit und Auszeichnung aufgenommen werden.

Der Bundesrat hält es in diesem Zusammenhang für erforderlich, auch für Kraftstoffe mit Biokraftstoffbeimischungen von über 5 % Fettsäuremethylester (FAME) bzw. Bioethanol (sowie für weitere Biokraftstofferzeugnisse) geeignete Qualitätsanforderungen festzuschreiben.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zudem, schnellstmöglich geeignete Anforderungen an die Beschaffenheit von Kraftstoffen mit Biokraftstoffbeimischungen von über 5 % (sowie anderer Biokraftstoffherzeugnisse für den Verkehrssektor) festzulegen.

8. Der Bundesrat weist zudem auf die Notwendigkeit hin, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV) vom 21. März 2002 umgehend im Sinne der novellierten Fassung der 10. BImSchV zu aktualisieren, um einen wirkungsvollen Vollzug im Hinblick auf die Überwachung der Kraftstoffqualitäten zu gewährleisten.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, eine aktualisierte Fassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur 10. BImSchV vorzulegen.

Begründung zu Ziffern 7 und 8 (nur gegenüber dem Plenum):

Die mit der Neufassung der 10. BImSchV verbundenen Änderungen und Ergänzungen haben erhebliche Auswirkungen auf die Umsetzung der Verordnung in der Praxis. Durch die Aufnahme weiterer Kraftstoffqualitäten in die 10. BImSchV ergibt sich im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Überwachung der Kraftstoffqualitäten die Notwendigkeit, die zugehörige Allgemeine Verwaltungsvorschrift unverzüglich anzupassen. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei der Ergänzung um entsprechende Ablehnungsgrenzwerte zu.

In § 7 Nr. 8 oder 9 der Vorlage wird die Auszeichnung von Mischkraftstoffen mit mehr als 5 Volumenprozent Bioethanol bzw. Biodiesel geregelt. Für derartige Mischkraftstoffe werden jedoch im Gegensatz zu den übrigen in § 7 angesprochenen Kraftstoffqualitäten bisher keine Normen oder technischen Spezifikationen angeführt. Im Hinblick auf die Überwachung der Kraftstoffqualitäten ist auch für diese Kraftstoffe die Festlegung geeigneter Qualitätsanforderungen erforderlich.

Neben den bisher von der 10. BImSchV erfassten Kraftstoffqualitäten werden inzwischen weitere Biokraftstoffherzeugnisse auf dem Markt angeboten. Auch hierfür sollten geeignete Qualitätsanforderungen festgelegt werden. Hierdurch könnte die Akzeptanz dieser Kraftstoffe gefördert und deren Verbreitung auf dem Markt unterstützt werden.

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

9. Der Bundesrat hält es für erforderlich, dass zur Absicherung der Einführung der Zumischung von Bioethanol zum Ottokraftstoff mit einem Gehalt von bis zu 5 Volumenprozent Regelungen aufgenommen werden, die dem Problem des erhöhten Dampfdrucks der Sommerqualität Rechnung tragen. Während der Sommermonate können die Hersteller den derzeit geforderten Dampfdruck nur bis zur Verladung in der Raffinerie garantieren. Mit Beginn der Logistikkette bis zur Abgabe an der Zapfsäule kann es aus noch nicht abschließend erforschten Gründen zu einer Erhöhung des Dampfdrucks von bis zu 7 kPa kommen.

10. Neben der technischen Weiterentwicklung der Kraftfahrzeuge stellt die Verbesserung der Kraftstoffe und der Einsatz alternativer Kraftstoffe eine wesentliche Voraussetzung dar, die Emissionen des Verkehrs zu reduzieren.

11. Der Bundesrat stellt jedoch fest, dass nach allen bisher vorliegenden Erkenntnissen die technischen Potenziale zur Emissionsminderung im Verkehr nicht ausreichen werden, um in Deutschland flächendeckend die neuen europäischen Luftqualitätsanforderungen zu erfüllen. Der Länderausschuss für Immissionsschutz geht davon aus, dass ohne die Einleitung weiterer Maßnahmen in ca. 70 bis 120 Kommunen in Deutschland in den Jahren 2005 bzw. 2010 mit Überschreitungen der Grenzwerte für PM10 und NO₂ zu rechnen ist. Für diese Kommunen wird daher voraussichtlich die Erarbeitung von Luftreinhalteplänen nach § 47 Abs. 1 des BImSchG erforderlich.

12. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Einhaltung der Grenzwerte in der Regel nicht durch Einzelmaßnahmen, sondern nur durch ein ganzes Bündel von Maßnahmen erreichbar sein wird. Neben Maßnahmen der Verkehrsplanung und -organisation müssen auch zeit- und gebietsbezogene Verkehrsbeschränkungen

in Betracht gezogen werden. Über Benutzervorteile für besonders emissionsarme Fahrzeuge wäre es möglich, die Eingriffe in den Verkehr zu minimieren und verträglich zu gestalten sowie Anreize zur beschleunigten Modernisierung der Fahrzeugflotte zu setzen.

13. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, eine Rechtsverordnung nach § 40 Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorzulegen, mit der die Kriterien und die amtliche Kennzeichnung von Fahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung festgelegt und die Voraussetzungen für die Gewährung von Benutzervorteilen innerhalb von Luftreinhalteplänen geschaffen werden.

Begründung zu Ziffern 10 bis 13 (nur gegenüber dem Plenum):

Derzeit sind in Deutschland bereits ca. 20 Luftreinhaltepläne in Vorbereitung. Bei der Erarbeitung von Luftreinhalteplänen spielen die Emissionen durch den Verkehr eine wesentliche Rolle. Die zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Maßnahmen müssen auf den Verursacheranteil der jeweiligen Emittenten ausgerichtet sein. In der Regel wird die Einhaltung der Grenzwerte nicht durch Einzelmaßnahmen, sondern nur durch ein ganzes Bündel von Maßnahmen erreichbar sein. Zu solchen Maßnahmen können u. a. gehören

- die Verlagerung von Verkehr z. B. in andere Gebiete oder andere Verkehrsträger (ÖPNV, Bahn),
- zeit- und gebietsbezogene Verkehrsbeschränkungen (z. B. Tempolimit),
- der Einsatz besonders emissionsarmer Technik,
- die Gewährung von Benutzervorteilen für besonders emissionsarme Technik,
- die Umsetzung von Logistik-Konzepten.

Die Gewährung von Benutzervorteilen für besonders emissionsarme Fahrzeugtechnik spielt bei möglicherweise notwendigen Verkehrsbeschränkungen eine besondere Rolle, um Eingriffe in den Verkehr zu minimieren und verträglich zu gestalten. Benutzervorteile üben darüber hinaus nachweislich Anreize zur beschleunigten Modernisierung der Fahrzeugflotte aus. Es wäre auch nicht zu vermitteln, wenn Fahrzeuge von Unternehmen oder Bürgern, die technisch dem neuesten Stand entsprechen, bei Verkehrsbeschränkungen mit stark emittierenden Altfahrzeugen gleichgestellt würden.

Die gegenwärtige Rechtslage erlaubt bei Verkehrsbeschränkungen jedoch keine Differenzierung der Fahrzeuge nach ihrem Beitrag zur Schadstoffbelastung und keine Ausnahmen für bestimmte Fahrten oder Personen, z.B. aus

Gründen des Allgemeinwohls. Voraussetzung für die Gewährung von Benutzervorteilen und Ausnahmeregelungen ist eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 40 Abs. 3 BImSchG, in welcher bundeseinheitlich die Kriterien und die amtliche Kennzeichnung von Fahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung festgelegt werden.