

03.04.09

U - Vk - Wi

Verordnung der Bundesregierung

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe

A. Problem und Ziel

Mit der Verordnung werden die Schwefelgehalte in Schiffskraftstoffen zur Klarstellung den folgenden Verwendungsregelungen angepasst:

- der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706),
- §§ 1a und 1f der MARPOL-Zu widerhandlungsverordnung vom 19. Februar 1989 (BGBl. I S. 247), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 9. April 2008 (BGBl. I S. 698) sowie
- der Anlaufbedingungsverordnung vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. April 2008 (BGBl. I S. 698).

Die bisherige Definition von Gasöl für den Seeverkehr wird unterteilt in Gasöl für den Seeverkehr und Schiffsdiesel. Beim Gasöl für den Seeverkehr wird die Beschränkung des Schwefelgehalts in ein Verwendungs- und Inverkehrbringensverbot aufgeteilt. Die Änderungen entsprechen den Regelungen der Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 191 vom 22.07.2005, S. 59). Der Schwefelgehalt in Dieselmotorkraftstoff wird dem Wert angepasst, der zulässig ist nach

- der Richtlinie 2003/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. März 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen (ABl. L 76 vom 22.03.2003, S. 10) sowie

- der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen vom 27. Januar 2009 (BGBl. I S. 123).

B. Lösung

Änderung der Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (3. BImSchV).

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Keine.

E. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Für die Haushalte von Bund und Kommunen entstehen keine Kosten. Für die Haushalte der Länder hat diese Verordnung keine Auswirkungen, die über die der bisherigen Regelung hinausgehen.

F. Sonstige Kosten

Keine.

G. Bürokratiekosten

Durch die vorliegende Verordnung werden keine neuen Informationspflichten für die Wirtschaft eingeführt.

03.04.09

U - Vk - Wi

Verordnung
der Bundesregierung

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 3. April 2009

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Müller

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Schwefelgehalt
bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe¹⁾

Vom ...

Es verordnen:

- die Bundesregierung auf Grund des § 34 Absatz 1 und 2 sowie des § 37 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), hinsichtlich des § 34 Absatz 1 nach Anhörung der beteiligten Kreise,
- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales auf Grund des § 3 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 5 Satz 1 und 2 des Binnenschiffahrtsgesetzes, von denen die Absätze 1 und 5 zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a und b der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden sind und Absatz 2 durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert worden ist, sowie das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit auf Grund des § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 und § 9c des Seeaufgabengesetzes, von denen § 9 Absatz 1 Satz 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe a des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706), § 9 Absatz 2 Satz 2 durch Artikel 319 Nummer 1 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) und § 9c durch Artikel 1 Nummer 9 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist,

¹⁾ Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffs-kraftstoffen (ABl. L 191 vom 22.07.2005, S. 59) und der Richtlinie 2003/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. März 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Diesel-kraftstoffen (ABl. L 76 vom 22.03.2003, S. 10).

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Grund des § 36 Absatz 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, der durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b des Gesetzes vom 26. Januar 1998 (BGBl. I S. 156, 340) geändert worden ist:

Artikel 1

Die Verordnung über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe vom 24. Juni 2002 (BGBl. I S. 2243) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1 Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für den Schwefelgehalt von leichtem und schwerem Heizöl zur Verwendung als Brennstoff sowie von Dieselmotoren und von Schiffskraftstoffen zum Betrieb von Dieselmotoren. Die in dieser Verordnung festgelegten Grenzwerte für den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe, die aus Erdöl gewonnen werden, gelten nicht für Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung auf Kriegsschiffen und anderen zu militärischen Zwecken eingesetzten Schiffen.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Leichtes Heizöl und Dieselmotoren im Sinne dieser Verordnung sind Erdöl-erzeugnisse mit Ausnahme von Schiffskraftstoffen für den Seeverkehr, die nach der DIN EN ISO 3405, Ausgabe August 2001 bei 350 Grad Celsius mindestens 85 oder bei 360 Grad Celsius mindestens 95 Raumhundertteile Destillat ergeben.“

- b) In Absatz 2 wird das Wort „ASTM D86-Methode“ durch die Wörter „DIN EN ISO 3405, Ausgabe August 2001“ ersetzt.

- c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Schiffskraftstoff ist jeder zur Verwendung auf einem Schiff bestimmte oder auf einem Schiff verwendete aus Erdöl gewonnene flüssige Kraft- oder Brennstoff, einschließlich eines Kraft- oder Brennstoffs, der der Definition der DIN ISO Norm 8217, Ausgabe Dezember 1993 entspricht.“

- d) Nach Absatz 3 werden folgende Absätze 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Gasöl für den Seeverkehr im Sinne dieser Verordnung sind für Schiffe bestimmte Kraft- und Brennstoffe, deren Viskosität und Dichte im Rahmen der Werte für Viskosität und Dichte der Güteklassen DMX und DMA nach Tabelle 1 der DIN ISO Norm 8217, Ausgabe Dezember 1993 liegen.

(3b) Schiffsdiesel ist jeder Schiffskraftstoff, dessen Viskosität und Dichte im Rahmen der Werte für Viskosität und Dichte der Güteklassen DMB und DMC nach Tabelle 1 der DIN ISO Norm 8217, Ausgabe Dezember 1993 liegen.“

- e) In den Absätzen 4 und 5 werden die Wörter „Gasöl für den Seeverkehr“ jeweils durch das Wort „Schiffskraftstoff“ ersetzt.
- f) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter „Gasöl für den Seeverkehr“ werden durch das Wort „Schiffskraftstoff“ ersetzt.
 - bb) Folgender Satz wird angefügt:
„Das Verteilen nach Satz 1 schließt die Abgabe an Schiffe ein.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) Leichtes Heizöl darf gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen anderen nur überlassen werden und Gasöl für den Seeverkehr nur verwendet werden, wenn ein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, von 0,10 Massenhundertteile nicht überschritten wird.“
- b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
„(1a) Schiffsdiesel darf gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen anderen nur überlassen werden, wenn ein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, von 1,5 Massenhundertteile nicht überschritten wird. Gasöl für den Seeverkehr darf gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen ab dem 1. Januar 2010 anderen nur überlassen werden, wenn ein Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, von 0,1 Massenhundertteile nicht überschritten wird.“
- c) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „ab dem 1. Januar 2003“ gestrichen.
- d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe „350 mg/kg“ durch die Angabe „10 mg/kg“ ersetzt.
 - bb) Satz 2 wird gestrichen.

- e) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:
„(5) Dieselkraftstoff für die Binnenschifffahrt darf gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen anderen nur überlassen werden, wenn ein Höchstgehalt an Schwefel von 0,1 Massenhundertteilen nicht überschritten wird. Ab 1. Januar 2010 darf Schiffskraftstoff, der einen Gehalt an Schwefelverbindungen, berechnet als Schwefel, von 0,1 Massenhundertteile überschreitet, in der Binnenschifffahrt nicht verwendet werden.“
- f) Absatz 6 wird aufgehoben.
4. In § 4 Absatz 1 werden nach den Wörtern „Bundesamt für Wirtschaft“ die Wörter „und Ausfuhrkontrolle“ eingefügt.
5. § 5 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden die Wörter „Gasöl für den Seeverkehr“ durch das Wort „Schiffskraftstoffs“ ersetzt.
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „verwendeten“ die Wörter „und in Verkehr gebrachten“ eingefügt.
- bb) Satz 3 wird wie folgt geändert:
- aaa) In Buchstabe a werden die Wörter „Gasöl für den Seeverkehr“ durch das Wort „Schiffskraftstoff“ und die Angabe „ISO 8754 (1995)“ durch die Angabe „DIN EN ISO 8754 (2003)“ ersetzt.
- bbb) In Buchstabe b wird die Angabe „ISO 8754 (1995)“ durch die Angabe „DIN EN ISO 8754 (2003)“ ersetzt.
6. In der Überschrift zu § 6 werden die Wörter „Gasöl für den Seeverkehr“ durch das Wort „Schiffskraftstoff“ ersetzt.
7. § 7 wird wie folgt gefasst:

„§7 Zugänglichkeit der Normen

Die in den §§ 2 und 5 sowie in der Anlage genannten ISO-, DIN ISO- und DIN EN ISO-Normen sind beim Beuth-Verlag GmbH, Berlin, erhältlich. Die genannten

Normen sind beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.“

8. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

b) Im neuen Absatz 1 Nummer 1 wird die Angabe „§ 3 Abs. 1 oder 2 Satz 1 oder Abs. 3“ durch die Angabe „§ 3 Absatz 1, Absatz 1a, Absatz 2 Satz 1, Absatz 3 oder Absatz 5 Satz 1“ ersetzt.

c) Folgende Absätze 2 bis 4 werden angefügt:

„(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 7 Absatz 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 3 Absatz 1 oder Absatz 5 Satz 2 Gasöl für den Seeverkehr oder Schiffskraftstoff verwendet.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des § 15 Absatz 1 Nummer 2 des Seeaufgabengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 3 Absatz 1 Gasöl für den Seeverkehr auf einer der in § 1 Absatz 1 Satz 3 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3209, 1999 I S. 193), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. April 2008 (BGBl. I S. 741) geändert worden ist, bezeichneten Seeschiffahrtsstraße, einer Seewasserstraße oder in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland verwendet.

(4) Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 3 wird auf das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie übertragen.“

9. Nummer 1 der Anlage (zu § 5 Abs. 2) wird wie folgt gefasst:

„1. Erklärung des Herstellers oder Vermischers über die Beschaffenheit flüssiger Kraft- und Brennstoffe
Nummer der Ausfertigung

	Leichtes Heizöl	Dieselmotorenkraftstoff	Gasöl für den Seeverkehr	Schiffsdiesel	Schiffskraftstoffe (außer Gasöl für den Seeverkehr und Schiffsdiesel)
Menge in t					

Erster Bestimmungsort der Sendung					
Kenndaten					
a) Dichte bei 15 Grad nach DIN EN ISO 3675 (1998) und DIN EN ISO 12185 (1997) in kg/cbm:					
b) Viskosität bei 40 Grad C nach DIN EN ISO 3104, Ausgabe Dezember 1999:					
c) Siedeverlauf nach DIN EN ISO 3405 Ausgabe August 2001: Bis 250 Grad C aufgefangene Destillatmenge in Vol.-%: Bis 350 Grad C aufgefangene Destillatmenge in Vol.-%: Bis 360 Grad C aufgefangene Destillatmenge in Vol.-%:					
d) Schwefelgehalt nach DIN EN ISO 8754 (2003), DIN EN ISO 14596 (2007) und DIN EN 24260 (1994) in Gew.-%:					
Ort, Datum und Nummer der Prüfung:“					

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Die Bundeskanzlerin

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung

A. Allgemeines

1. Zielsetzung und Notwendigkeit der Verordnung

Mit der Verordnung werden die Schwefelgehalte in Schiffskraftstoffen zur Klarstellung den folgenden Verwendungsregelungen angepasst:

- der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706),
- §§ 1a und 1f der MARPOL-Zuwerhandlungsverordnung vom 19. Februar 1989 (BGBl. S. 247), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 9. April 2008 (BGBl. S. 698) sowie
- der Anlaufbedingungsverordnung vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. April 2008 (BGBl. I S. 698).

Die bisherige Definition von „Gasöl für den Seeverkehr“ wird unterteilt in „Gasöl für den Seeverkehr“ und „Schiffsdiesel“. Beim Gasöl für den Seeverkehr wird die Beschränkung des Schwefelgehalts in ein Verwendungs- und Inverkehrbringensverbot aufgeteilt. Die Änderungen entsprechen den Regelungen der Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 191 vom 22.07.2005, S. 59). Der Schwefelgehalt in Dieselmotorkraftstoff wird dem Wert angepasst, der zulässig ist nach

- der Richtlinie 2003/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. März 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen (ABl. L 76 vom 22.03.2003, S. 10) sowie
- der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen vom 27. Januar 2009 (BGBl. I S. 123).

Der Entwurf der Änderungsverordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

2. Alternativen, Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Zur Erreichung der oben genannten Ziele gibt es keine Alternative.

3. Kosten und Preiswirkungen

a) Kosten für die öffentlichen Haushalte

Für die Haushalte von Bund und Kommunen entstehen keine Kosten. Für die Haushalte der Länder hat diese Verordnung keine Auswirkungen, die über die der bisherigen Regelung hinausgehen.

b) Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

Mehrkosten für die Wirtschaft werden nicht verursacht. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau liegen nicht vor.

4. Bürokratiekosten

Durch die vorliegende Verordnung werden keine neuen Informationspflichten für die Wirtschaft eingeführt.

5. Gleichstellung von Frauen und Männern

Im Zuge der gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) vorzunehmenden Relevanzprüfung sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen zuwiderlaufen.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1

Zu Nr. 1

Der Anwendungsbereich wird durch die Aufnahme des Begriffs „Schiffskraftstoff“ präzisiert. Die Einschränkung des Anwendungsbereiches ergibt sich aus Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe e der Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 191 vom 22.07.2005, S. 59). Mit dieser Ausnahme kann sichergestellt werden, dass Kriegsschiffe im Rahmen ihres weltweiten Einsatzes auch mit Kraftstoffen, die nicht den Qualitätsanforderungen der Richtlinie entsprechen, die Häfen in Nord- und Ostsee anlaufen können. Die Ausnahme umfasst auch den Verbrauch der vorhandenen Kraftstoffrestmengen. Die Definition von Kriegsschiffen gemäß Artikel 2 Nummer 3h der Richtlinie 2005/33/EG schließt Kriegsschiffe anderer Nationen ein.

Zu Nr. 2

Die Änderungen dienen der Klarstellung und der Definition von Schiffsdiesel und Gasöl für den Seeverkehr. Die bisherige Definition von Gasöl für den Seeverkehr umfasste sowohl das in der Vorschrift neu definierte Gasöl für den Seeverkehr als auch den in der Vorschrift neu definierten Schiffsdiesel. Unter dem Begriff „Schiffskraftstoffe“ sind zudem die übrigen Kraftstoffe zum Betrieb von Schiffen erfasst, die bisher unter den Begriffen „Heizöl“ aufgeführt wurden. Dies entspricht folgenden Verwendungsregelungen:

- der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706),
- §§ 1a und 1f der MARPOL-Zuwiderhandlungsverordnung vom 19. Februar 1989 (BGBl. S. 247), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 9. April 2008 (BGBl. I S. 698),
- der Anlaufbedingungsverordnung vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. April 2008 (BGBl. I S. 698) und
- der Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (ABl. L 191 vom 22.07.2005, S. 59).

Die Richtlinie 2005/33/EG und die Richtlinie 1999/32 EG verweisen bei den Begriffsbestimmungen zu Schweröl und Gasöl auf die ASTM D86-Methode. Anstelle der ASTM D86-Methode wird im Entwurf der Änderungsverordnung auf die DIN EN ISO 3405 verwiesen. Der Grund hierfür liegt darin, dass die ASTM D86-Methode nur auf Englisch und nicht auf Deutsch vorliegt. Die DIN EN ISO 3405 ist technisch gleichwertig zur ASTM D86-Methode. Insbesondere sind Anwendungsbereiche und Präzisionsangaben identisch. Somit wird auch bei einem Verweis auf die DIN EN ISO 3405 gewährleistet, dass die Begriffsbestimmungen zu Kraft- und Brennstoffen mit den Begriffsbestimmungen der Richtlinie 1999/32/EG und der RL 2005/33/EG übereinstimmen.

Zu Nr. 3

Die Schwefelbegrenzung für Gasöl für den Seeverkehr wird in ein Verwendungs- und in ein Inverkehrbringensverbot aufgeteilt. Dies entspricht der Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehaltes von Schiffskraftstoffen (ABl. L 191 vom 22.07.2005, S. 59). Der Grenzwert für das Inverkehrbringen von Schiffsdiesel wird zur Klarstellung den Verwendungsregeln folgender Normen angepasst:

- der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. April 2008 (BGBl. I S. 706),
- §§ 1a und 1f der MARPOL-Zuwiderhandlungsverordnung vom 19. Februar 1989 (BGBl. S. 247), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 9. April 2008 (BGBl. S. 698) sowie
- der Anlaufbedingungsverordnung vom 18. Februar 2004 (BGBl. I S. 300), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. April 2008 (BGBl. I S. 698).

In Verkehr bringen im Sinne des § 34 Absatz 1 und Absatz 2 sowie des § 37 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830) ist jedes Überlassen eines Produkts an einen anderen (vgl. § 2 Abs. 8 des Geräte- und Produktsicherheitsgesetz vom 6. Januar 2004 (BGBl. I S. 2 (219))), zuletzt geändert durch Artikel 3 Abs. 33 des Gesetzes vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970).

Der Schwefelgehalt in Dieselmotorkraftstoff wird dem Wert angepasst, der zulässig ist nach

- der Richtlinie 2003/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. März 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen (ABl. L 76 vom 22.03.2003, S. 10) sowie

- der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen vom 27. Januar 2009 (BGBl. I S. 123).

Es ist beabsichtigt, den Schwefelgehalt von Dieselmotorkraftstoff für die Binnenschifffahrt in einer weiteren Änderungsverordnung an den Wert von 10 mg/kg anzupassen, der nach Art. 4 des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölmotorkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen bei der Verwendung von für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffen, zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG ab 1. Januar 2011 zulässig sein wird.

§ 3 Absatz 5 (alt) wird aufgrund der hierzu oben genannten einschlägigen Verordnungen aufgehoben.

Zu Nr. 4

§ 4 wird der neuen Bezeichnung des Bundesamtes für Wirtschaft angepasst.

Zu Nr. 5

§ 5 wird an die Änderung des § 2 angepasst.

Zu Nr. 6

Die Überschrift des § 6 wird den Änderungen des § 2 angepasst.

Zu Nr. 7

§ 7 wird zur Klarstellung um einen Verweis auf die Anlage ergänzt und der Verweis auf die ASTM D86-Methode im Verordnungstext gestrichen.

Zu Nr. 8

§ 8 wird an die Änderungen des § 3 angepasst.

Zu Nr. 9

Nummer 1 der Anlage zu § 5 Absatz 2 wird den Änderungen des § 2 angepasst.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
Nr. 671 Erste Verordnung zur Änderung der Dritten Verordnung zur
Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der o.g. Verordnung auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf Informationspflichten für Wirtschaft, Bürger und Verwaltung. Der Nationale Normenkontrollrat hat daher keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Catenhusen
Stellv. Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichtersteller