



7. Juli 2023

Az.: 74a-U8722.1-2023/6-9

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Zuleitung des Referentenentwurfs zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV) im Rahmen der Länderbeteiligung danken wir Ihnen.

Die im Rahmen der Änderung der 10. BImSchV geplante Aufnahme von B10 (Dieselkraftstoff mit Beimischung von bis zu 10 % Fettsäuremethylester) und paraffinischem Dieselkraftstoff XtL nach DIN EN 15940 in die 10. BImSchV wird grundsätzlich begrüßt. Dabei gehen wir davon aus, dass durch die bestehenden Regelungen in der 38. BImSchV sichergestellt ist, dass die Nutzung von Biokraftstoffen aus Rohstoffen mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderung wirksam ausgeschlossen wird.

Wir bitten jedoch um Berücksichtigung folgender Bedenken:

1. Änderungsbedarf bei der Begriffsdefinition nach § 1 Abs. 4

Nach Punkt 3 des Referentenentwurfs dürfen gemäß dem geplanten § 4 Abs. 6 Dieselkraftstoffe zur Verwendung in mobilen Maschinen und Geräten, für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen für Binnenschiffe und Sportboote für das in Verkehr bringen einen Schwefel-gehalt von 10 mg/kg nicht überschreiten. In der aktuell gültigen Fassung der 10. BImSchV ist gemäß der Begriffsbestimmung nach § 1 Abs. 4 Satz 1 festgelegt, dass dieser Dieselkraftstoff „... jeder aus Erdöl gewonnene flüssige Kraftstoff im Sinne des Kapitels 27 der Kombinierten Nomenklatur, ...“ ist. Gemäß dem Referentenentwurf ist nicht geplant, diese Passage anzupassen. Abweichend davon ist bei der Definition des Dieselkraftstoffs nach § 1 Abs. 3 Satz 1 der aktuellen 10. BImSchV keine Festlegung auf den Rohstoff Erdöl gegeben. Zur Vereinheitlichung mit § 1 Abs. 3, aber vor allem auch um zukünftig im Bereich der Non-Road Anwendungen Kraftstoffe verwenden zu können, die nicht aus Erdöl gewonnen werden und damit einen Beitrag zur Defossilisierung leisten könnten, sollte die Begriffsdefinition in § 1 Abs. 4 auch auf nicht erdölbasierte flüssige Kraftstoffe erweitert werden.

Daher sollten die Wörter „aus Erdöl gewonnene“ in § 1 Abs. 4 gestrichen werden. Soweit der Umsetzung dieses Vorschlags europarechtliche Vorgaben entgegenstehen, könnte ggf. eine



analoge Anpassung der Begriffsbestimmungen in das noch laufende Verfahren zur Novelle der FQD eingebracht werden.

2. Prüfung der Begriffsdefinition nach §1 Abs. 5, Abs. 6 und Abs. 7

Um zukünftig auch im Bereich der Schifffahrt Kraftstoffe auf nicht fossiler Basis einsetzen zu können, ist analog zu obenstehenden Ausführungen zu prüfen, ob dies mit den derzeit in der 10. BImSchV enthaltenen Begriffsdefinitionen möglich ist.

3. Streichung der Übergangsvorschriften für die Aufnahme von Kraftstoffen nach DIN EN 15940

Gemäß Punkt 15 des Referentenentwurfs ist geplant, in der 10. BImSchV einen § 21 Abs. 2 einzuführen, der das Inverkehrbringen von Kraftstoffen nach DIN EN 15940 erst nach einer dort näher konkretisierten Novellierung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) ermöglicht. Begründet wird diese aufschiebende Bedingung damit, dass Anreize zur Nutzung von Kraftstoffen nach DIN EN 15940 aus fossilen Ausgangsstoffen infolge der gegenständlichen Änderung der 10. BImSchV im Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG verhindert werden sollen.

Die Begründung für das Erfordernis, eine solche aufschiebende Bedingung einzuführen, erscheint uns nicht stichhaltig. Denn bereits nach geltender Rechtslage ist im Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG der Einsatz von Kraftstoffen nach DIN EN 15940 (auch fossilen Ursprungs) eröffnet (vgl. Schreiben des BMUV, Az. IG I 6 – 5021/010 vom 19.07.2021). Zusätzliche Anreize zum Einsatz solcher Kraftstoffe fossilen Ursprungs durch die beabsichtigte Novelle der 10. BImSchV sind für den Anwendungsbereich des SaubFahrzeugBeschG nicht ersichtlich und werden in der Begründung auch nicht vorgetragen.

Daher sollte § 21 Abs. 2 gestrichen werden.

4. Festlegung des zu beprobenden Parameterumfangs

Im Rahmen der Novelle der AVV zur 10. BImSchV im Jahr 2022 bestanden im Bundesratsverfahren verschiedene Sichtweisen dahingehend, ob die 10. BImSchV eine Beprobung sämtlicher, in der jeweiligen DIN-Norm aufgeführten Kraftstoffparameter fordert.

Die nun neu hinzutretenden Kraftstoffsorten XtL und B10 führen zu zusätzlichen Überwachungspflichten und steigern damit den Gesamtaufwand für die Überwachung. Aus



unserer Sicht sollte daher umso mehr der vorgegebene Parameterumfang für jede Kraftstoffsorte grundsätzlich den europarechtlich vorgegebenen Kriterien entsprechen. Derzeit geht der im Bereich der Otto- und Dieselmotoren im nationalen Recht vorgegebene Parameterumfang deutlich über die EU-Vorgaben hinaus.

Zusätzliche Parameter sollten aus unserer Sicht auch im Hinblick auf das Ziel harmonisierter Kraftstoffqualitätsanforderungen in der EU nur im Einzelfall dann national beprobt werden müssen, wenn ihre Beprobung aus Gründen des Immissionsschutzes oder aus technischen Gründen, denen im EU-Recht nicht hinreichend Rechnung getragen ist, geboten ist.

Das BMUV hat im Nachgang zum Bundesratsverfahren zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift in Bund-Länder-Gesprächen signalisiert, den derzeit zu beprobenden Parameterumfang zu überprüfen. Diese Ankündigung wird seitens des StMUV ausdrücklich begrüßt. Wir gehen davon aus, dass die entsprechende Prüfung derzeit noch nicht abgeschlossen ist und ihre Ergebnisse nicht in die Novelle der 10. BImSchV einfließen konnten. Entsprechende Anpassungen könnten jedoch im Rahmen der aufgrund der vorliegenden geplanten Änderung der 10. BImSchV ohnehin erforderlichen nachgelagerten Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur 10. BImSchV vorgenommen werden, wenn die 10. BImSchV hierzu entsprechende Gestaltungsspielräume eröffnet.

Daher schlagen wir vor, in § 18 Abs. 1 folgenden Satz anzufügen:

„Den jeweils zu beprobenden Parameterumfang regelt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu dieser Verordnung.“

5. Zuständigkeit für die Überwachung der Auszeichnungspflicht für Ladepunkte für Elektrofahrzeuge

Zur Klarstellung, dass zur Überwachung für die ordnungsgemäße Kennzeichnung der Ladesäulen gemäß § 13 Absatz 6 die Bundesnetzagentur zuständig ist, sollte § 18 Absatz 1 ferner wie folgt ergänzt werden:

„Die Überwachung der in § 13 Absatz 6 gestellten Anforderungen an die Auszeichnungspflicht für Ladepunkte für Elektrofahrzeuge erfolgt durch die Bundesnetzagentur.“

6. Überwachung von Wasserstoff

Aus Sicht des Vollzugs ist darauf hinzuweisen, dass die bereits bisher in der derzeit geltenden 10. BImSchV enthaltenen Vorgaben zur Beprobung von Wasserstoff aktuell durch die Länder nicht vollzogen werden können, da derzeit keine entsprechend akkreditierten



Labore zur Verfügung stehen. Dem Umstand sollte durch eine entsprechende Übergangsvorschrift in der 10. BImSchV Rechnung getragen werden.

Sollten entsprechende Labore zur Verfügung stehen, wird in Fachkreisen für die erforderliche Wasserstoffbeprobung mit deutlich höheren Kosten im Vergleich zur Probenahme z. B. bei Otto- und Dieseldieselkraftstoff gerechnet. Gerade in Ländern, in denen erst eine sehr geringe Anzahl von H₂-Tankstellen existiert, wären die Behörden zukünftig, wenn akkreditierte Labore bereitstehen, gezwungen, in sehr kurzen Intervallen (und damit wesentlich häufiger als bei klassischen Kraftstoffen) diese wenigen Tankstellen kostenpflichtig zu beproben. Wenn im Extremfall nur eine einzige H₂-Tankstelle im Land existiert, müsste diese Tankstelle halbjährlich zur Beprobung herangezogen werden.

Die damit verbundene übermäßige Kostenbelastung eines einzelnen Betreibers erscheint hier nicht verhältnismäßig. Im Hinblick auf die derzeit in der Regel eher geringen Abgabemengen bei H₂ und in Verbindung mit den erwarteten hohen Kosten für eine H₂-Beprobung könnte die Regelung auch ein Hemmnis für den erforderlichen weiteren Hochlauf der H₂-Tankstelleninfrastruktur werden. Wir bitten daher das BMUV, die derzeitigen materiellen Vorgaben zur Beprobung von Wasserstoff insbesondere im Hinblick auf die erforderliche Probenanzahl aus unserer Sicht kritisch zu prüfen und durch Übergangsregelungen sicherzustellen, dass sich für die einzelnen, häufig mittelständisch geprägten H₂-Tankstellen kein unverhältnismäßig kurzer und teurer Überprüfungszyklus ergibt.

7. Weitere redaktionelle Hinweise

- Zur Inhaltsübersicht: § 13 „Auszeichnung von Kraftstoffen“ sollte in § 13 „Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen“ geändert werden.
- Zur Inhaltsübersicht: Anlage 7 „Zeichen Paraffinischer Diesel XTL“ sollte in „Zeichen Paraffinischer Diesel XtL“. Diese Änderung ist auch an den weiteren Stellen im Verordnungstext vorzunehmen.
- Zu § 4 Absatz 3: „Paraffinischer Dieseldieselkraftstoff darf nur dann gewerbsmäßig...“ sollte geändert werden in „Paraffinischer Dieseldieselkraftstoff der Qualität XtL darf nur dann gewerbsmäßig...“.
- Zu § 4 Absatz 9: „...Dieseldieselkraftstoff nach Absatz 5...“ sollte geändert werden in „...Dieseldieselkraftstoff nach Absatz 6...“.
- Zu § 22 Absatz 3: „...nach § 21 Absatz 1...“ sollte in „...nach § 21 Absatz 2...“ geändert werden.