

Begründung

A. Allgemeines

1. Zielsetzung und Notwendigkeit der Verordnung

Mit der Verordnung werden insbesondere die Beimischungsgrenzen für Bioethanol in Ottokraftstoffen und von Biodiesel im Dieselkraftstoff im Rahmen der technischen Möglichkeiten erhöht. Bei den Ottokraftstoffen von bisher 5 Volumenprozent auf 10 Volumenprozent Bioethanol und beim Dieselkraftstoff von bisher 5 Volumenprozent auf 7 Volumenprozent Biodiesel.

Darüber hinaus wird aus Verbraucherschutzgründen eine Ottokraftstoffsorte als so genannte Bestandsschutzsorte mit maximal 5 Volumenprozent Bioethanol (E5) definiert. Die Beimischung weiterer sauerstoffhaltiger Biokomponenten kann in dieser Bestandsschutzsorte, wie in der DIN 51626-2 definiert, bis zu einem Sauerstoffgehalt von max. 3,7 Masseprozent, gegenüber heute 2,7 Masseprozent, erfolgen. Damit kann auch in dieser Bestandsschutzsorte ein Bioanteil (z.B. durch ETBE) von 10 Volumenprozent erreicht werden. Laut Angaben der Automobilindustrie sind aus technischen Gründen etwa 375.000 Kraftfahrzeuge auf diese Bestandsschutzsorte angewiesen.

Die Qualitätsanforderungen für Ottokraftstoffe sind im Entwurf der DIN 51626-1, Ausgabe Januar 2008, und im Entwurf der DIN 51626-2, Ausgabe Januar 2008, sowie für Dieselkraftstoff im Entwurf der DIN 51628, Ausgabe Januar 2008, festgelegt. Ottokraftstoffe nach den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe März 2004, entsprechen auch den Anforderungen für Ottokraftstoffe des Entwurfs der neuen DIN 51626-1, Ausgabe Januar 2008, und der des Entwurfs der neuen DIN 51626-2, Ausgabe Januar 2008. Dieselkraftstoff nach den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe März 2004, entspricht auch den Anforderungen für Dieselkraftstoff des Entwurfs der neuen DIN 51628, Ausgabe Januar 2008. Deshalb können Kraftstoffe nach DIN EN 228, Ausgabe März 2004 und DIN EN 590, Ausgabe März 2004, weiterhin vermarktet werden.

Ethanolkraftstoff (E85) wurde durch den Entwurf der DIN 51625, Ausgabe Oktober 2007, genormt und in die Kraftstoffqualitätsverordnung aufgenommen.

Pflanzenölkraftstoff wurde durch DIN V 51605, Ausgabe Juli 2006, genormt und in die Kraftstoffqualitätsverordnung aufgenommen.

Mit dem Entwurf der DIN 51624, Ausgabe März 2008, wird Erdgas zur Verwendung als Kraftstoff genormt. Mit dieser Norm werden erstmals Qualitätsanforderungen an Erdgas zur Verwendung in Kraftfahrzeugen definiert. Diese Anforderung wurde in die Kraftstoffqualitätsverordnung aufgenommen.

Wird eine Betriebstankstelle mit Kraftstoff beliefert, findet ein „geschäftlicher Verkehr“ zwischen dem Lieferanten des Kraftstoffs und dem Betreiber des Betriebs statt.

Vor dem in Kraft treten der Verordnung ist die Notifizierung des Entwurfs nach der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Juli 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. EG Nr. L 204 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. EU Nr. L 363 S. 81), erforderlich.

2. Alternativen, Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Zur Erreichung der o. g. 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 gegenüber der bisherigen Regelung keine Auswirkungen.

b) Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

4. Bürokratiekosten

Durch die vorliegende Verordnung werden zwei Informationspflichten für die Wirtschaft gegenüber der 10. BImSchV vom 24. Juni 2004 geändert. Hierbei handelt es sich um die Auszeichnungspflicht an den Zapfsäulen und Tankstellen nach § 9 Ziffer 1 bis 9 und um die Bekanntmachungspflichten nach § 11 Absatz 1 Satz 2 und 3, für die schon in Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge, die auf die Kraftstoffsorte Super Plus E5 schwefelfrei angewiesen sind.

Darstellung der Bürokratiekosten aufgrund der Informationspflicht nach § 9 Ziffer 1 bis 9:

Die bisherigen Plaketten an den Zapfsäulen müssen, bis auf zwei Plaketten für Biodiesel und Flüssiggas, durch neue Plaketten ersetzt werden. An den ca. 15.000 Tankstellen (Stand 01.01.2007: 15.036) mit schätzungsweise 90.000 Zapfsäulen müssen daher geschätzte 720.000 Plaketten angebracht werden.

Wie in der Begründung zur vorliegenden Verordnung erläutert, fallen für die Wirtschaft nach der Umsetzung der vorliegenden Verordnung für die Beschaffung und das Anbringen von Plaketten sowie der Erfüllung der sonstigen Auszeichnungspflicht an den Tankstellen eine geschätzte Grundbelastung für die inländischen Tankstellenbetreiber in Höhe von ca. 1,2 Mio. € an. In den darauf folgenden Jahren (ab 2009) minimieren sich diese Bürokratiekosten auf Ersatzbeschaffungen, die jährlich auf 5 % des Tankstellen- und Zapfsäulenbestands geschätzt werden. Die Bürokratiekosten für die deutsche Wirtschaft werden für die Ersatzbeschaffungen daher auf jährlich ca. 60.000 € geschätzt.

Die Neufassung der Kraftstoffqualitätsverordnung sieht für die Informationspflichten einen geringst möglichen Aufwand vor. Für die Auszeichnungspflicht, den Bezug der Plaketten, können die vorhandenen Einrichtungen und bestehende Vertriebsstrukturen der Mineralölwirtschaft genutzt

werden. Der zeitliche Aufwand für den Erwerb einer Plakette ist, wie bisher, möglichst gering ausgestaltet. Er verläuft in der Praxis unbürokratisch.

Der durchschnittliche zeitliche Aufwand für die Beschaffung (erfolgt als Sammelbestellung) und das Anbringen der Plaketten (zuvor muss die alte Plakette entfernt werden) betragen schätzungsweise 2 Minuten pro Plakette. Die durchschnittlichen Beschaffungskosten je Plakette betragen schätzungsweise 1 € Der zeitliche Aufwand für die Kennzeichnung der Kraftstoffsorten an den ca. 15.000 Tankstellen durch Umstellung der Preistafeln wird mit schätzungsweise durchschnittlich mit 3 Minuten veranschlagt (größtenteils erfolgt diese elektronisch).

Da alle Mineralölhandelsunternehmen gleichermaßen von dieser Regelung betroffen sind und das Qualifikationsniveau zur Beschaffung der Plaketten und der Auszeichnung an den Zapfsäulen und Tankstellen als niedrig zu betrachten ist, wird aufgrund der Tariftabelle des Statistischen Bundesamtes zur Exante-Abschätzung, Ausgabe 2003 (WZ 2003) der Betrag von 19,30 €/Stunde für den finanziellen Beschaffungsaufwand als Mittelwert zugrunde gelegt. Demnach ergeben sich geschätzte Bürokratiekosten für die deutsche Wirtschaft in Höhe von insgesamt 1.197.674,90 € gerundet 1,2 Mio. € [*Plakettenerneuerung: 2 min. x 19,30 €/60 min. x 720.000 Plaketten = 463.199,90 €, zuzüglich der Beschaffungskosten für 720.000 Plaketten von je 1,00 € = 720.000,00 € zuzüglich weitere Auszeichnung: 3 min. x 19,30 €/60 min. x 15.000 Tankstellen = 14.475,00 €*].

Die ausländische Wirtschaft ist nicht betroffen. Daher entstehen für diese auch keine Bürokratiekosten.

Diese Bürokratiekosten entstehen nach Inkrafttreten der Neufassung der Kraftstoffqualitätsverordnung. In den darauf folgenden Jahren, entstehen Bürokratiekosten für die deutsche Wirtschaft nur bei Ersatzbeschaffungen (z.B. neuen Tankstellen oder neuen Zapfsäulen). Diese werden auf 5 % des Bestands geschätzt, so dass die geschätzten Bürokratiekosten anteilig ca. 60.000 €pro Jahr betragen.

Darstellung der Bürokratiekosten aufgrund der Informationspflicht nach § 11 Absatz 1 Satz 2 und 3:

Die Informationspflicht über die technische Notwendigkeit zur Verwendung von E5 Kraftstoff in bestimmten Kraftfahrzeugen müssen vor allem die Kraftfahrzeughersteller und -importeure erfüllen. Darüber hinaus sind auch die Tankstellen verpflichtet diese Informationen für den Verbraucher verfügbar zu halten.

Die Informationspflicht der Kraftfahrzeughersteller und -importeure kann mit dem geringsten Verwaltungsaufwand erfüllt werden, in dem die betreffenden Kraftfahrzeuge listenmässig erfasst werden. Diese Listen können dann mit einem Schreiben an die Vertragswerkstätten und -händler sowie an die Tankstellen über die Mineralölwirtschaft und den Mineralölhandel verteilt werden. Dabei kann auf bereits vorhandene Vertriebsstrukturen zurückgegriffen werden. Neben dem üblichen Postweg wird es zweckmäßig sein, diese Informationen auch auf elektronischem Wege zu verteilen und verfügbar zu machen.

Die Information der Öffentlichkeit kann mit geringem Aufwand durch Annoncen in Zeitungen und Zeitschriften erfolgen, die wiederum auf die bei den Vertragswerkstätten, -händlern und Tankstellen und im Internet bereitstehenden Daten verweisen.

Die Tankstellen müssen lediglich bei Bedarf auf diese Informationen zurückgreifen und diese dem Verbraucher vor Ort zur Verfügung stellen. Hierzu bedarf es lediglich der Bereithaltung der von den Kraftfahrzeugherstellern und -importeuren übermittelten Listen.

Die Daten der betroffenen Kraftfahrzeuge wurden bereits im Vorfeld der Normungsarbeiten ermittelt und stehen zur Verfügung. Daher fallen für die Datenerhebung keine Verwaltungskosten an.

Als Berechnungsgrundlage zur Ermittlung der durch diese Berichtspflicht entstehenden Bürokratiekosten werden Aufwendungen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), deren 7 Mitgliedsunternehmen, des Verbandes der Importeure von Kraftfahrzeugen e.V. (VDIK), sowie deren 25 betroffene Mitgliedsunternehmen und -konzerne zugrunde gelegt. Der Bürokratieaufwand

für die drei Verbände der Mineralölindustrie und des Mineralölhandels besteht in der Weiterleitung der Daten und Informationen an die insgesamt rund 15.000 Tankstellen in Deutschland. Der Bürokratieaufwand für die Vertragswerkstätten, -händler und Tankstellen ist vernachlässigbar gering, weil dort lediglich Informationsblätter, die von den Kraftfahrzeugherstellern zur Verfügungen gestellt werden, bereitgehalten und ausgegeben werden. Diese Bereitstellung kann zusammen mit anderen Materialien (z.B. Prospekte) an Informationsständen erfolgen. hierdurch entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Für die firmen- und verbandsinterne Aufbereitung und Kommunikation der bereits vorhandenen Kfz-Daten sowie die Übermittlung der Informationen an Dritte sind pro Unternehmen und Verband schätzungsweise durchschnittlich 100 Personenstunden an Arbeitsleistungen zzgl. der Material- und Versandkosten zu erbringen. Da alle Unternehmen und Verbände gleichermaßen von dieser Regelung betroffen sind und das Qualifikationsniveau zur Beschaffung, Aufbereitung und Kommunikation der Daten aufgrund der zu erbringenden Ingenieurleistungen als hoch zu betrachten ist, wird aufgrund der Tariftabelle des Statistischen Bundesamtes zur Exante-Abschätzung, Ausgabe 2003 (WZ 2003) der Betrag von 42,70 €/Stunde für den finanziellen Gesamtaufwand als Mittelwert zugrunde gelegt. Demnach ergeben sich geschätzte Bürokratiekosten für die deutsche Wirtschaft, darunter fallen neben den deutschen Automobilhersteller auch die deutschen Importeure, in Höhe von insgesamt 500.000 €

[100 Pers/Std. x 42,70 €/60 min. x 35 Mitgliedunternehmen und Verbände = 149.450,00 €, zuzüglich der Material- und Versandkosten geschätzt auf 350.000,00 € ergeben Bürokratiekosten insgesamt in Höhe von 499.450,00 €, aufgerundet 500.000 €]

Bürokratiekosten für die ausländische Wirtschaft entstehen, wenn überhaupt, nur im vernachlässigbaren Umfang, da die Aufbereitung und zur Verfügungsstellung der erforderlichen Daten in der Regel durch in Deutschland ansässige Konzernniederlassungen erfolgt. Daten hierüber liegen nicht vor.

Alternativ wäre eine individuelle Benachrichtigung der rund 350.000 Kfz-Halter denkbar. Diese Lösung ist jedoch in der Praxis nur schwer durchführbar, weil die Ermittlung der Kfz-Halter sehr aufwendig sein wird, vor allem bei mehrfachem Halterwechsel. Auch werden dadurch andere Kfz-

Besitzer, die zwar nicht betroffen, aber ggf. verunsichert sind, nicht informiert. Insofern stellt die vorgestellte Umsetzung der Informationspflichten die zweckmäßigste Lösung dar.

Für die beiden zusätzlichen Informationspflichten aufgrund dieser Verordnung ergeben sich für die deutsche Wirtschaft dem nach geschätzte Bürokratiekosten in Höhe von 1,2 Mio. € + 0,5 Mio. € = 1,7 Mio. € Hinzu kommen noch die Ersatzbeschaffungskosten von geschätzten 60.000 € pro Jahr für zu ersetzende Auszeichnungen an Zapfsäulen und Tankstellen.

Bürokratiekosten aufgrund der beiden Informationspflichten für die ausländische Wirtschaft ergeben sich schätzungsweise keine.

Zu der vorliegenden Neufassung der Verordnung gibt es keine zweckmäßigeren und wirtschaftlicheren Regelungsalternativen.

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

Zu § 1

Durch § 1 wird die bisherige Norm DIN EN 228, Ausgabe März 2004, für Ottokraftstoffe durch den Entwurf der neuen Normen DIN 51626-1, Ausgabe Januar 2008, und den Entwurf der DIN 51626-2, Ausgabe Januar 2008, für Ottokraftstoffe, durch die eine Erhöhung des Bioethanolgehalts in Ottokraftstoffsorten möglich ist, ersetzt.

Ottokraftstoffe nach den Anforderungen der DIN EN 228, Ausgabe März 2004, entsprechen auch den Anforderungen für Ottokraftstoffe des Entwurfs der neuen DIN 51626-1, Ausgabe Januar 2008, und des Entwurfs der neuen DIN 51626-2, Ausgabe Januar 2008. Deshalb können Kraftstoffe nach DIN EN 228, Ausgabe März 2004, weiterhin vermarktet werden.

Zu § 2

Durch § 2 wird die bisherige Norm DIN EN 590, Ausgabe März 2004, für Dieseldieselkraftstoff durch die neue Norm des Entwurfs der DIN 51628, Ausgabe Januar 2008, für Dieseldieselkraftstoff, durch die eine Erhöhung des Biodieselgehalts im Dieseldieselkraftstoff möglich ist, ersetzt.

Dieseldieselkraftstoff nach den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe März 2004 entspricht auch den Anforderungen für Dieseldieselkraftstoff des Entwurfs der neuen DIN 51628, Ausgabe Januar 2008. Deshalb kann Dieseldieselkraftstoff nach DIN EN 590, Ausgabe März 2004 weiterhin vermarktet werden.

Zu § 3

§ 3 entspricht dem § 3 der bisherigen Kraftstoffqualitätsverordnung. Der Wortlaut wurde den Änderungen angepasst.

Zu § 4

Mit § 4 wird Ethanolkraftstoff (E85), der durch den Entwurf der DIN 51625, Ausgabe Oktober 2007 genormt ist, erstmals in diese Verordnung aufgenommen. Da aufgrund klimatischer Bedingungen der Ethanolgehalt in der Sommer- und Winterware unterschiedlich ist (z.B. Winterware mit 75 Volumenprozent) steht die Bezeichnung „E85“ in Klammern.

Zu § 5

§ 5 ist identisch mit dem § 4 der bisherigen Kraftstoffqualitätsverordnung. Der Wortlaut wurde den Änderungen angepasst.

Zu § 6

Durch § 6 wird das bisherige – in der geltenden Fassung in § 5 in Bezug genommene – technische Regelwerk, das Arbeitsblatt G 260 des Deutschen Vereins für Gas- und Wasserwirtschaft durch den Entwurf der neuen Norm DIN 51624, Ausgabe März 2008, mit der erstmals Qualitätsanforderungen zur Verwendung in Verbrennungsmotoren definiert werden, ersetzt.

Zu § 7

Mit § 7 wird Pflanzenölkraftstoff, der durch die DIN V 51605, Ausgabe Juli 2006, genormt ist, erstmals in diese Verordnung aufgenommen.

Zu § 8

Die Gleichwertigkeitsklausel nach § 8 ist identisch mit der Regelung nach § 6 der bisherigen Kraftstoffqualitätsverordnung. Der Wortlaut wurde den Änderungen angepasst.

Zu § 9

§ 9 umfasst die bisherigen Regelungen zum Inhalt und Form der Auszeichnung nach § 7 der bisherigen Kraftstoffqualitätsverordnung. Der Wortlaut wurde entsprechend den Änderungen der neuen Normen angepasst. In der Anlage 1c ist hinter dem Kürzel „E5“ die Bezeichnung „(DIN EN 228)“ angefügt, um zu verdeutlichen, dass der Ethanolgehalt von 5 Prozent dem der DIN EN 228 entspricht. Die Anforderungen der DIN 51626-1 weichen in anderen Punkten, wie dem Sauerstoffgehalt, von der DIN 228 ab. Es wurden darin außerdem die neuen Kraftstoffe Ethanolkraftstoff (E85) nach § 4 und Pflanzenölkraftstoff nach § 7 aufgenommen.

Um den Kraftfahrzeughalter deutlich aus Verbraucher- und Umweltschutzgründen über nicht normgerechte Kraftstoffe zu informieren, wird unter der Nr. 10 eine gesonderte Auszeichnung eingeführt.

Zu § 10

§ 10 ist identisch mit dem § 8 der bisherigen Kraftstoffqualitätsverordnung. Der Wortlaut wurde den Änderungen angepasst.

Zu § 11

§ 11 ist identisch mit dem § 9 der bisherigen Kraftstoffqualitätsverordnung und wurde um die Informationspflicht hinsichtlich der im Bestand befindlichen Fahrzeuge, die auf die Bestandsschutzsorte Super Plus E5 schwefelfrei angewiesen sind, ergänzt. Die Bundesregierung setzt hierbei wie schon bei der Einführung von bleifreiem Benzin auch auf die Unterstützung der Automobilclubs bei der Information der Kraftfahrer.

Zu § 12

§ 12 ist gleichbleibend mit dem § 10 der bisherigen Kraftstoffqualitätsverordnung. Der Wortlaut wurde den Änderungen angepasst.

Zu § 13

Die Vorschrift regelt die Ordnungswidrigkeiten und deren Ahnungsmöglichkeiten und ist identisch mit dem § 11 der bisherigen Kraftstoffqualitätsverordnung. Der Wortlaut wurde den Änderungen angepasst.

Zu § 14

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung sowie das Außerkrafttreten der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen – 10. BImSchV vom 24. Juni 2004. Die Vorschrift soll sechs Wochen nach der Verkündung in Krafttreten, damit der Industrie (Mineralölwirtschaft und Kfz-Hersteller) ein angemessener Zeitraum für die notwendigen Umstellungs- und Anpassungsmaßnahmen verbleibt.