

TOOL-FUEL Services GmbH | Poststraße 33 | 20354 Hamburg

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz,
nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
Postfach 12 06 29

53048 Bonn

Freitag, 7. Juli 2023

Stellungnahme zum Referentenentwurf zur Änderung der 10. BImSchV

wir, TOOL-FUEL Services GmbH danken für die Möglichkeit, den vorgelegten Referentenentwurf zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV) zu kommentieren und nehmen sie untenstehend selbstverständlich gerne wahr.

Allgemeine Bewertung des Entwurfs und zusammengefasste Forderungen

Die im Referentenentwurf vorgesehene Änderung der 10. BImSchV hinsichtlich der Aufnahme paraffinischer Dieselmotorkraftstoffe aus Synthese oder Hydrierungsverfahren als Reinkraftstoff nach der Norm DIN EN 15940 [XTL] ist aus unserer Sicht überfällig und daher nur zu begrüßen.

Die Forderung, an jeder Abgabestelle für HVO in Reinform auch ein Angebot der Schutzsorte Dieselmotorkraftstoff [B7] zu gewährleisten, sofern die Ausnahmeregelungen aus dem Folgeparagrafen nicht erfüllt werden, kann allgemein und insbesondere für große öffentliche Tankstellen als sinnvoll erachtet werden. Allerdings schränkt die in der Ausnahmeregelung vorgesehene, sehr niedrige Grenze den Aufbau einer bedarfsgerechten Infrastruktur für Transport und Logistik unnötig ein.

Während die Verknüpfung der Änderung des Gesetzes zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) mit der Zulässigkeit des Inverkehrbringens paraffinischer Kraftstoffe bei oberflächlicher Betrachtung verständlich erscheinen mag, verstößt diese eindeutig als Behinderung zu wertende Regelung nach unserer Ansicht allgemein gegen das Prinzip der Freizügigkeit der Waren und speziell gegen Art. 5 der Kraftstoffqualitätsrichtlinie und schafft obendrein eine vor dem Hintergrund der bereits vorangeschrittenen Fortschreibung des SaubFahrzeugBeschG nur unnötige Komplikation.

Wir, TOOL-FUEL:

- begrüßen die Aufnahme paraffinischer Dieselmotorkraftstoffe in die 10. BImSchV,
- regen zur Flexibilisierung des Angebots eine Anpassung der Grenze in § 4 (4) an,
- regen an, aus Gründen der administrativen Vereinfachung auf eine Verknüpfung mit dem SaubFahrzeugBeschG gänzlich zu verzichten.

Detailbewertung

§ 4 Anforderungen an Dieselkraftstoff, paraffinischen Dieselkraftstoff, Gasöl und andere flüssige Kraftstoffe; Bestandsschutzsortenregelung; Schwefelgehalt; Verwendung für Binnenschiffe und Sportboote

(3) Paraffinischer Dieselkraftstoff 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.

Während HVO nach bestehendem Recht bereits heute in handelsüblichen fossilen Dieselkraftstoff beigemischt werden kann, begrenzt die derzeit noch gültige Vorschriftenlage die auf diesem Weg höchstens einzusparenden Treibhausgasemissionen.

Nur die Möglichkeit, synthetische Kraftstoffe in Reinform zu tanken, vermag eine deutliche Erhöhung der Emissionseinsparung sowie, und das wiegt noch schwerer, bereits heute eine zu 100% erneuerbare Option für flüssige Kraftstoffe mit technisch unverändertem, bestehendem Fuhrpark zu verwirklichen.

Die Einführung von synthetischen, paraffinischen Kraftstoffen nach EN 15940 für den allgemeinen Gebrauch trägt nicht nur zur schnelleren Erreichung unserer Klimaziele bei, sondern auch maßgeblich dazu, dass Kunden im Straßenverkehr, für die zurzeit eine Umstellung auf andere Energiealternativen (z. B. elektrische Antriebe) aus technischen oder budgetären Gründen noch nicht umsetzbar ist, bereits heute auf eine zukunftsfähige Alternative setzen können.

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

Die in diesem Referentenentwurf enthaltenen Festlegungen zur Diversifizierung des Angebots am Kraftstoffmarkt sind grundsätzlich zu begrüßen. Es werden damit die gesammelten Anforderungen der verschiedenen Marktteilnehmer in sicherer Art und Weise umgesetzt, so dass gleichzeitig die Interessen der Verbraucher gewahrt werden.

So ist sicherlich auch zu verstehen, weshalb auch das Angebot einer Schutzsorte – in diesem Fall Dieselkraftstoff nach § 4 Abs. 1 der Verordnung (B7) – an derselben Abgabestelle, an welcher alternative Kraftstoffe angeboten werden, vorgeschrieben wird.

Diese Vorschrift soll die (noch) überwiegende Mehrheit vor dem Versorgungsausfall mit einer Schutzsorte an eine öffentliche Tankstelle schützen. Bedauerlicherweise unterscheidet die Vorschrift nicht zwischen an die Allgemeinheit gerichtete Angebote oder nur für einen kleineren Kreis eng interagierender Unternehmen errichtete Abgabestellen.

Aufgrund der in der Praxis doch sehr stark unterschiedlichen abgegebenen Volumina zwischen Otto- und Dieselkraftstoff, insbesondere im gewerblichen Bereich, halten wir eine Erhöhung der Bemessungsgrenze von über zwei Jahre durchschnittlich 500 Kubikmeter auf 2.000 Kubikmeter für angebracht.

§ 21 Übergangsvorschriften

(2) § 4 Absatz 3 [...] ist erst ab dem Tag anzuwenden, an dem erstmals eine Änderung des [...] SaubFahrzeugBeschG [...], die paraffinische Dieselkraftstoffe, die aus fossilen Rohstoffen und strombasierte Kraftstoffe, die aus nicht erneuerbaren Energien erzeugt wurden, von der Definition in § 2 Satz 1 Nummer 5 SaubFahrzeugBeschG ausnimmt. [...] Bis zu dem nach Satz 1 maßgeblichen Tag darf paraffinischer Dieselkraftstoff [...] nicht in Verkehr gebracht werden.

In der Übergangsvorschrift des § 21 Abs 2 wird versucht, die in der Koalition gefundenen Einigung in den Vorschriftentext einzubringen. Bedauerlicherweise gelingt dieser Versuch aus unserer Bewertung nicht, da handwerkliche Mängel vorliegen.

Auch wenn die Verknüpfung der Änderung des SaubFahrzeugBeschG mit der Zulässigkeit des Inverkehrbringens paraffinischer Kraftstoffe vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit bei oberflächlicher Betrachtung verständlich erscheinen mag, verstößt diese nach unserer Ansicht eindeutig als Behinderung zu wertende Herangehensweise nach erster fachlicher Bewertung allgemein gegen das Prinzip der Freizügigkeit der Waren und speziell gegen Art. 5 der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieseldieselkraftstoffen.

Gleichzeitig wird der Versuch unternommen, Festlegungen zur Rohstoffeignung einzubringen, für die bereits andere Vorschriften als 10. BImSchV einschlägig sind (vgl. 38. BImSchV).

Wir regen also an, auf diese vor dem Hintergrund der ohnehin zeitgleich stattfindenden und unterdessen weiter vorangeschrittenen Fortschreibung des SaubFahrzeugBeschG gänzlich zu verzichten, § 21 (2) ersatzlos zu streichen und stattdessen lieber eine mit den Grundprinzipien des gemeinsamen Binnenmarktes vereinbaren Vorschrift zu erlassen.

Dieser Schritt würde zu einer Entzerrung der von steigender Komplexität gekennzeichneten Vorschriften verhelfen.

§ 22 Inkrafttreten

(3) § 4 Absatz 3 tritt am maßgeblichen Tag im Bundesgesetzblatt nach § 21 Absatz 1 in Kraft.“

Unbeschadet unserer Anregung zur Löschung des § 21 Abs 2, müsste dieser Abschnitt auf vorgeannten Absatz verweisen. Ein weiteres Hinauszögern der Einführung paraffinischer Dieseldieselkraftstoffe kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein.

Über TOOL-FUEL Services GmbH

Mit ihrem Hauptsitz in Hamburg setzt sich TOOL-FUEL bereits seit 2013 für die Einführung von HVO als Reinkraftstoff im deutschen Markt ein und beliefert seit vielen Jahren Großkunden, wie z. B. Flughäfen, Logistikbetriebe, Baufirmen und Kommunen.

Als Begründerin der HVO-Marke C.A.R.E Diesel® und über die Mitgliedschaft im DIN Fachausschuss Mineralöl- und Brennstoffnormung an der Fortschreibung der für die Qualität einschlägigen Norm DIN EN 15940 beteiligt, gehört TOOL-FUEL zu den führenden Pionieren im deutschen Markt für synthetische, paraffinische Dieseldieselkraftstoffe und setzt sich auch gleichzeitig dafür ein, den Verkauf auf den Straßenverkehr auszuweiten.

Als langjähriger Anbieter für nachhaltige Kraftstofflösungen, kennen wir nämlich die Bedürfnisse und Herausforderung vor denen kleine bis große Betriebe in der Praxis stehen, wenn sie ihren Fuhrpark klimatechnisch günstiger gestalten möchten.

Viele dieser Unternehmen haben sich über die letzten Jahre verpflichtet, einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten. Auch stellen deutsche Unternehmen, die an internationalen Ausschreibungen z.B. in der Transportlogistik teilnehmen, weitergehende Anforderungen an Klimaschutzziele.

Wie bereits in dem branchenübergreifenden Positionspapier am 24. Januar mit Verbänden und Partnern aus der Logistikbranche zu Ausdruck gebracht, sehen viele dieser Unternehmen einem vielfältigen Angebot an Lösungsoptionen, darunter auch HVO in Reinform entgegen.