MINERALÖL WIRTSCHAFTS VERBAND e.V.

Stellungnahme

... zur Neufassung der 10. BImSchV

(Verordnungsentwurf vom 29.04.2019)

Kernanliegen und grundsätzliche Einordnung

Die Bedeutung der 10. BImSchV geht weit über die technische Frage der Novellierung der Auszeichnung von Kraftstoffen an Tankstellen entsprechend den Vorgaben des europäischen Gesetzgebers hinaus. Sie spielt eine wichtige Rolle bei der Erreichung der nationalen Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Im Auftrag der Bundesregierung hat die AG 1 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität den Einsatz von strombasierten Kraftstoffen (PtL) zur Umsetzung der THG-Minderungsziele im Verkehrs im Jahr 2030 eingehend untersucht. In ihrem im März 2019 vorgelegten Zwischenbericht definiert die AG 1 für das Jahr 2030 einen Zielkorridor von strombasierten Kraftstoffen von 2,1 bis 8,4 % bezogen auf den gesamten Endenergiebedarf des Verkehrssektors. Dazu kommt ein erheblicher Bedarf an fortschrittlichen Biokraftstoffen.

Es herrscht Einvernehmen bei den Fachleuten, dass beim Diesel als Beimischung vor allem erneuerbare paraffinische Komponenten zum Einsatz kommen werden. Es gibt darüber hinaus bereits heute Unternehmen, die diese paraffinischen Dieselkraftstoffe auch als Reinkraftstoffe vermarkten möchten. Die entsprechende Norm für paraffinische Dieselkraftstoffe aus Synthese (z. B. PtL oder E-Fuels) oder Hydrierungsverfahren (HVO z. B. aus Hydrierung von Reststoffen) ist im August 2018 veröffentlicht worden.

Wir schlagen vor diesem Hintergrund vor, mit dem laufenden Verfahren der Neufassung der 10. BIm-SchV bereits jetzt Planung- und Investitionssicherheit für den Vertrieb von paraffinischem Dieselkraftstoff zu schaffen und den Vertrieb durch Aufnahme der DIN 15940 in die 10. BImSchV zu ermöglichen. Wir wissen uns in diesem Anliegen mit dem Mineralölmittelstand - vertreten durch UNITI, bft und AFM+E, deren Stellungnahmen wir vollinhaltlich unterstützen - einig. Auch die Automobilindustrie unterstützt dieses Anliegen.

Ebenfalls besteht Einigkeit unter den Tankstellenbetreibern, dass die Änderung der Kraftstoffauszeichnung an Tankstellen zwingend mit einer Übergangsfrist von 6 Monaten zu versehen ist. Durch Fehlen einer solchen Übergangsfrist entsteht eine Vorschrift, die dem Rechtsunterworfenen Aktionen auferlegt, die innerhalb einer „logischen Sekunde“ erledigt werden müssen. Wir bezweifeln die verfassungsmäßige Rechtmäßigkeit eines solchen Vorgehens. .

Im Einzelnen fordert der MWV:

---

1) Paraffinische Kraftstoffe an öffentlichen Tankstellen zulassen

Paraffinische Kraftstoffe nach DIN EN 15940 bieten große Vorteile bei der Ver- oder Anwendung. Sie weisen eine deutlich höhere Cetanzahl als EN 590 Diesel auf. Sie enthalten keine aromatischen Kohlenwasserstoffe. Und bei ihrem Einsatz in Verbrennungsmotoren können sie einen deutlichen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in innerstädtischen Bereichen leisten, da die spezifischen Partikelemissionen (Ruß, Feinstaub) sowie die motorischen Emissionen von Stickoxiden und Kohlenmonoxid sinken. Zudem sind diese Kraftstoffe schwefelfrei; dies unterstützt ebenfalls die notwendige Verbesserung der urbanen Luftqualität.

Die Kraftstoffe nach Norm DIN EN 15940 entsprechen den Vorgaben des Anhanges II der Richtlinie (FQD) in allen Punkten. Sie fallen daher unter die Anwendung des Artikels 5 der Richtlinie, in dem bestimmt ist:

„Die Mitgliedstaaten dürfen [...] das Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen, weder untersagen noch beschränken noch verhindern."

Wir beurteilen die Tatsache, dass durch Nichtaufnahme der Norm DIN EN 15940 paraffinische Kraftstoffe nicht an öffentlichen Tankstellen in Deutschland vertrieben werden dürfen, als Verletzung eben dieser Bestimmung.

Bislang können die Emissionsvorteile von paraffinischen Kraftstoffen nur teilweise genutzt werden, nämlich, wenn diese den konventionellen, fossilen Kraftstoffen normgerecht beigemischt werden. Der Verkauf reiner paraffinischer Kraftstoffe an öffentlichen Tankstellen unter der Norm DIN EN 590 ist bislang nicht möglich, weil ihre Dichte niedriger ist als die der zugelassenen Dieselkraftstoffe.

Werden paraffinische Kraftstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen erzeugt (z.B. PtL-Fuels), weisen sie zudem hohe Treibhausgasminderungspotenziale gegenüber fossilen Kraftstoffen auf. Diese Tatsache hat auch das Umweltbundesamt dazu bewogen, zu dokumentieren, dass PtL-Fuels zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands unverzichtbar sind.

Die Herstellverfahren befinden sich derzeit noch im Stadium der Demonstrationsanlagen. Wenn sie aber spätestens im Jahr 2050 den benötigten Beitrag zu einem nahezu emissionsneutralen Verkehrssektor leisten sollen, dann müssen diese Technologien deutlich gefördert werden, um Industriemaßstab zu erreichen.

Die notwendigen Investitionen müssen durch dauerhaft tragbare Geschäftsmodelle langfristig gesichert werden. Auch bei Anträgen auf Forschungsförderung für Reallabore wird der Nachweis von dauerhaften Geschäftsmodellen gefordert. Ohne Möglichkeit, paraffinische Kraftstoffe an öffentlichen Tankstellen zu verkaufen, bleibt ihre Anwendung ein Nischenprodukt ohne langfristige Perspektive und Akzeptanz durch den Verbraucher.

Die späteren Zielsektoren Luft- und Schifffahrt werden aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs die benötigten Qualitätsprämien für die neuen Produkte nicht zu zahlen bereit sein.

Wir verweisen hier auch auf die PROGNOS Studie „Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende"[1] und fordern auf dieser Grundlage, paraffinische Kraftstoffe mit ihrer Norm DIN EN 15940 als an öffentlichen Tankstellen frei verkäufliche Kraftstoffe in die 10. BImSchV neu aufzunehmen.

Zu diesem Zweck halten wir im Detail folgende Änderungen für notwendig:

- in § 1 in den Absätzen (2), (3) und (4) wird auf die kombinierte Nomenklatur (KN) verwiesen. Wie in der Begründung richtig angeführt ist, ist seit Einfügung der Anmerkung 2 zum Kapitel 27 der KN klargestellt, dass deren Geltungsbereich auch paraffinische Öle aus anderer Rohstoffquelle als Erdöl umfasst. Es muss sichergestellt werden, dass die 10. BImSchV diese Definition nicht abweichend einschränkt. Wir fordern deshalb, auf den Wortlaut „einschließlich der Zubereitungen mit einem Gehalt an Mineralöl von mindestens 70 Gewichtshundertteilen, in denen diese Öle Grundbestandteil sind" zu verzichten. Alternativ kann der Wortlaut der KN unverändert wiedergegeben werden: „und Zubereitungen mit einem Gehalt an Erdöl oder Öl aus bituminösen Mineralien von 70 Gewichtshundertteilen oder mehr, in denen diese Öle Grundbestandteil sind".

[1] Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende
Studie der PROGNOS AG, des Fraunhofer-Instituts für Umwelt- Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT und des deutschen Biomasseforschungszentrums DBFZ, Mai 2018
(https://www.mwv.de/presse/prognos-studie-e-fuels-sichern-das-erreichen-der-klimaziele/)

- Wir weisen zusätzlich darauf hin, dass die Definition von Schiffskraftstoffen in § 1 des Verordnungsentwurfes ausschließlich Mineralöle als Schiffskraftstoffe zulässt. Der vom UBA als unverzichtbar erkannte Einsatz von Kraftstoffen im Bereich der Schifffahrt, die aus Biomasse oder aus PTL hergestellt werden, wird durch diese Vorschrift verhindert. Wir fordern deshalb, in § 1 (5) die Worte „aus Erdöl gewonnene“ zu streichen.
- In § 4 (1) muss es lauten: „...wenn er den Anforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Oktober 2017 **oder der DIN EN 15940, Ausgabe August 2018** genügt.
- In § 12 Nr. 1. muss ein neuer Punkt aufgenommen werden (vorzugsweise als Punkt c); alle nachfolgenden Punkte erhalten entsprechend den nachfolgenden Buchstaben): „**DIN EN 15940, Ausgabe August 2018,“**
- In § 14 (1) ist eine neue Nummer 4 aufzunehmen (die nachfolgenden Nummern werden um 1 erhöht) wie folgt: „Dieselkraftstoff, der den Anforderungen der DIN EN 15940, Ausgabe August 2018, genügt oder gleichwertig nach § 12 ist, wird mit der Bezeichnung „Paraffinischer Dieselkraftstoff“ und dem Zeichen nach Anlage 5a gekennzeichnet“.
- Es ist eine neue Anlage 5a aufzunehmen entsprechend der Anlage 5, in der das Wort „Diesel“ in allen vorkommenden Fällen ersetzt ist durch „paraffinischer Diesel“, der Verweis „zu § 14 Absatz 1 Nummer 3“ geändert ist auf „zu § 14 Absatz 1 Nummer 4“, die Angabe „DIN EN 590“ ersetzt ist durch „DIN EN 15940“ und die Bezeichnung „B7“ ersetzt ist durch „XTL“.

2) 6 Monate Übergangsfrist zur Auszeichnung

Der Verordnungsentwurf dient unter Anderem der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU (AFID). Insbesondere Artikel 7 über die Auszeichnung von Kraftstoffen an Tankstellen ist Anlass für die Neufassung der 10. BImSchV. Mit Verabschiedung der Norm DIN EN 16942 in 2016 wurden Mindestanforderungen für die Umsetzung festgelegt. Die Bestimmungen der Richtlinie resultieren in der Verpflichtung, bis Oktober 2018 die Auszeichnungselemente an Tankstellen den Anforderungen der Richtlinie entsprechend zu ändern.

Der für die Umsetzung notwendige Entwurf der 10. BImSchV wurde aus Gründen, die nicht dem Einfluss der Tankstellenbetreiber unterliegen, erst jetzt - mehr als 6 Monate nach Ablauf der Umsetzungsfrist der AFID - vorgelegt.

Da aber wesentliche Festlegungen – wie z.B. die genauen Bezeichnungen der einzelnen Kraftstoffe – der nationalen Umsetzung vorbehalten sind und das BMU verlautbart hatte, über die Mindestanforderungen der Norm hinausgehen zu wollen, war den Tankstellenbetreibern die Anwendung der EU Vorgaben nicht möglich. Da auch im Verordnungsgebungsverfahren maßgebliche Änderungen nicht ausgeschlossen werden können, ist auch eine vorauseilende Anwendung der Inhalte des Verordnungsentwurfes nicht ratsam. Die Anwendung an Tankstellen wird somit erst mit Veröffentlichung der Verordnung beginnen können.

Durch Verzicht auf eine Übergangsregelung resultiert juristisch die Forderung, am Tage nach der Veröffentlichung die Auszeichnung an Tankstellen deutschlandweit geändert zu haben. Wie bereits dargelegt, können die Tankstellenbetreiber vor Veröffentlichung der Verordnung nicht mit dem Austausch der Auszeichnungselemente beginnen. Da die Veröffentlichung vorhersehbar erst gegen Ende 2019 erfolgen wird, fällt die Verpflichtung zur Änderung der Auszeichnung in einen Zeitraum, in dem die Tagestemperaturen häufig die zur Anbringung der Aufkleber notwendigen 5 °C über Null unterschreiten. Der Wechsel kann damit erst 6 Monate nach Veröffentlichung der Verordnung abgeschlossen sein.

Ohne Festlegung einer Übergangsfrist in der 10. BImSchV werden die Tankstellenbetreiber nicht nur dem Risiko behördlicher Ordnungswidrigkeitsverfahren ausgesetzt. Wir fordern daher vom Gesetzgeber, mit einer Umsetzungsfrist von 6 Monaten gesetzeskonformes Verhalten der Rechtsunterworfenen zu ermöglichen.

3) Details der Auszeichnungsvorschriften korrigieren

Zu § 14 (1), 2: Das Labeling wurde entsprechend der DIN EN 16942, Ausgabe Dezember 2016, eingefügt. Auszeichnung der Ottokraftstoffe in Sektion A ist angegeben als: „Dieser Kraftstoff entspricht der DIN EN 228 / ROZ 95 bzw. ROZ 98."

Weil die ROZ eine Mindestanforderung nach der DIN EN 228 ist, sollte der Wortlaut „min. ROZ 95" bzw. „min. ROZ 98" lauten.

Wir weisen zusätzlich darauf hin, dass nach Auskunft der Auomobilhersteller nahezu die gesamte Fahrzeugflotte inzwischen E10 verträgt. Wir beantragen daher, den für E10 verpflichtend vorgeschriebenen Warnhinweis zu streichen.

Wir vermissen unverändert eine Vorgabe zur Auszeichnung von Zweitaktkraftstoffen. Durch die Mischung mit Schmieröl entsprechend diese Kraftstoffe bei Abgabe nicht mehr der DIN EN 228. Die im Entwurf vorgeschriebene Auszeichnung enthält aber zwingend die – sachlich nicht zutreffende – Aussage „Dieser Kraftstoff entspricht der DIN EN 228".

Zu § 14 (1), 7:

a) Erdgas der Qualität H (und entsprechend an der Zapfsäule gelabelt):
Entspricht der DIN 16723-2 gemäß Tabelle D.1 mit min Wobbe Index 41,9 MJ/Sm^3 und Heizwert von min 44 MJ/kg.

In Deutschland kann aber auch weiter Qualität L vertrieben werden. Dann gilt für den Wobbe-Index nur min 36,3 MJ/Sm^3 und für den Heizwert nur min 39 MJ/kg. Damit ist also Tabelle D.1 nicht mehr erfüllt.

Es ist nicht klar geregelt, ob für Qualität L alle anderen Anforderungen aus Tabelle D.1 gelten - insbesondere auch der Schwefelgehalt von max 10 mg/m^3?

b) In Tabelle D.1 sollte – entsprechend zur Tabelle 1 - beim Gesamtschwefel explizit hingewiesen werden auf die Anforderung „Gesamtschwefel nach Odorierung".

c) Für die Qualität H Wäre im Label besser geeignet: "dieser Kraftstoff entspricht DIN EN 16723-2 Tabelle D.1"

Zu § 14 (3):
Der Entwurfstext definiert den Ort der Anbringung der Auszeichnungselemente nicht ausreichend. Wir halten es für unverhältnismäßig, wenn jeder Auszeichnungspflichtige gezwungen wird, kostenpflichtig die Anforderungsnorm DIN EN 16942 zu erwerben, um die Bestimmungen befolgen zu können. Wir fordern, den Ort der Anbringung mit dem Wortlaut der Norm zu beschreiben: „Das Etikett muss auf dem Zapfventil und der Zapfsäule angebracht werden und zwar an einer geschützten und gut sichtbaren Stelle, die eine eindeutige 1:1-Beziehung zwischen Kraftstoff und Zapfventil bzw. zwischen Kraftstoff und Zapfeinrichtung vermittelt."

Für das Zeichen an der Zapfsäule wird eine Mindestgröße oder -breite von 40 Millimeter oder mehr empfohlen. Der Wortlaut der Begründung ist in dieser Hinsicht weniger klärend als wünschenswert wäre. Er deutet eher auf eine zwingend geforderte Mindesgröße von 40 mm hin. Wir bitten um Klarstellung, dass damit rechtlich auch eine Mindestbreite von 30 mm zulässig ist.

Zu § 14 (4):

Der Entwurf formuliert wie folgt: „Leichtes Heizöl, das nach § 11 Absatz 1 in den Verkehr gebracht wird, kann als „schwefelarm“ bezeichnet werden, wenn sein Schwefelgehalt 50 Milligramm pro Kilogramm leichtes Heizöl nicht überschreitet und als „stickstoffarm“, wenn sein Stickstoffgehalt 140 mg/kg leichtes Heizöl nicht überschreitet.“

Bei der Überarbeitung der deutschen Norm für leichtes Heizöl DIN 51603 Teil 1 ist nur die kombinierte Qualität schwefelarmes und stickstoffarmes Heizöl vorgesehen. Daher fordern wir die Anpassung des Wortlautes auf „und als schwefelarm und stickstoffarm zu bezeichnen, wenn der Schwefelgehalt 50 Milligramm pro Kilogramm leichtes Heizöl und sein Stickstoffgehalt 140 mg/kg leichtes Heizöl nicht überschreitet.“

Zu Anlage 16:

Der Entwurf gibt in Buchstabe a) für alle Produkte die Bestimmung der Dichte nach DIN EN ISO 3675 vor. Diese Bestimmungsmethode ist in den Normen der möglicherweise betroffenen Heizöle nicht vorgesehen. Hier muss aus unserer Sicht zwingend mindestens die DIN EN ISO 12185 als Schiedsverfahren festgelegt werden.

In Buchstabe c) erste Spalte wird der Siedeverlauf für Dieselkraftstoff mit den aufgefangenen Destillatmengen bei 180 °C bzw. bei 340 °C definiert. Die Norm DIN EN 590 sieht dagegen die bei 250 °C bzw. 350 °C aufgefangenen Mengen vor. Die Vorgaben des Anhanges sind entsprechend anzupassen.

Ansprechpartner beim MWV: Dr[redacted]

Mineralölwirtschaftsverband e.V. Georgenstraße 25, 10117 Berlin Tel.: +49 (0)30-202 205-30, Fax.: +49 (0)30-202 205-55 Vorsitzender des Vorstands: Wolfgang Langhoff Hauptgeschäftsführer: Prof. Dr. Christian Küchen Amtsgericht Berlin: Registernummer