

Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) 1 Postfach 8 04 62 1 10004 Berlin

An
Frau [REDACTED] und
Frau [REDACTED]

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
nukleare Sicherheit
per Email an
[REDACTED] [@bmu.bund.de](mailto:[REDACTED]@bmu.bund.de),
[REDACTED] [@bmu.bund.de](mailto:[REDACTED]@bmu.bund.de)

cc an IG16@bmu.bund.de, AGIGI2@bmu.bund.de

Verband der
Automobilindustrie e.V. (VDA)

Behrenstraße 35
10117 Berlin

T +49 30 [REDACTED] [REDACTED]

F +49 30 [REDACTED] [REDACTED]

[REDACTED] [@vda.de](mailto:[REDACTED]@vda.de)

www.vda.de

Twitter @VDA online

Datum

21.05.2019

Seite

1/4

Verordnungsentwurf über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen 0. BlmSchV)

Sehr geehrte [REDACTED]
sehr geehrte [REDACTED]

vielen Dank für die Möglichkeit zum Entwurf der 10.BlmschV Stellung zu
nehmen. Wir begrüßen die Überarbeitung der 10.BlmschV und möchten in
diesem Zusammenhang gerne auf 3 Punkte eingehen:

1.Paraffinischer Dieselkraftstoff nach EN 15940

Problembeschreibung:

Strombasierte synthetische Dieselkraftstoffe nach EN 15940, auch als E-Fuels bezeichnet, haben das Potenzial, sowohl die Schadstoffemissionen, als auch die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr deutlich zu reduzieren. Die Europäische Automobil- und Kraftstoffwirtschaft hat das Potenzial dieser Kraftstoffe erkannt und deswegen die Normung dieser Kraftstoffe unterstützt, so dass dieser Kraftstoff mit einheitlicher Qualität produziert und in dafür geeigneten Fahrzeugen genutzt werden kann. Der aktuelle Referentenentwurf der 10. BlmSchV schreibt noch immer vor, dass Dieselkraftstoff nur dann gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmen gegenüber dem Endverbraucher in den Verkehr gebracht werden kann, wenn er den Anforderungen der DIN EN 590 entspricht. Paraffinischer Dieselkraftstoff nach DIN EN 15940 wird nicht genannt. Damit ist der Vertrieb von paraffinischem Diesel im gewerblichen Einsatz nur mit Einzelgenehmigungen möglich. In der Folge ist derzeit auch E-Fuels nach EN 15940 der direkte Weg an die öffentliche Tankstelle verwehrt, obwohl zahlreiche kompatible Fahrzeuge bereits im Markt vorhanden sind.

Commerzbank AG
IBAN DE69 5008 0000 0097 1893 00
BIC DRESDEFFXXX

Deutsche Bank AG
IBAN DE33 5007 0010 0096 5335 00
BIC DEUTDEFFXXX

Bankhaus Löffbecker
IBAN DE29 1003 0500 1000 6100 66
BIC LOEBDE33XXX

USt-IdNr. DE114108668 Steuer-
Nr. 27/622/51460 FA Berlin

Die EN 15940 ist mittlerweile in fast allen EU-Ländern anerkannt bzw. umgesetzt, zum Beispiel in §3(1), Nr. 10 der Kraftstoffverordnung in Österreich.

Datum
21.05.2019
Seite
2/4

Lösungsvorschlag:

Um den Weg für E-Fuels für den freien Kraftstoffmarkt zu öffnen und den Vertrieb dieser Kraftstoffe auch in der Reinform zu ermöglichen, sollte §4(1) um die DIN EN 15940, Ausgabe August 2018, erweitert werden.

Begründung:

Auf erneuerbarem Strom basierte synthetische Kraftstoffe können einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Straßenverkehr leisten. Erneuerbare, synthetische Kraftstoffe unter Berücksichtigung weiterer Nachhaltigkeitskriterien (wie Zusätzlichkeit und Netz- und Systemdienlichkeit) spielen auch in vielen anderen Regulierungen (Flottenregulierung, RED II) eine wichtige Rolle. Die LBST-DENA-E-Fuels-Studie (The potential of electricity based fuels for low-emission transport of the EU) kommt zu dem Ergebnis, dass unabhängig vom untersuchten Szenario bis 2050 mindestens 50% der Energieversorgung im europäischen Verkehr über sogenannte E-Fuels (in gasförmiger und flüssiger Form) gedeckt werden muss, um das Ziel der Klimaneutralität im Verkehrssektor zu erreichen. E-Fuels sind langfristig eine notwendige Alternative vor allem für den See- und Flugverkehr, aber auch für den Straßengüterverkehr und ggf. in Teilen für den motorisierten Individualverkehr. Ein Vertriebsverbot dieser Kraftstoffe behindert die Strategie der Klimaneutralität im Verkehrssektor bis 2050 und die Einhaltung der Pariser Klimaziele. Die SPD-Bundestagsfraktion schlägt vor, schon heute synthetische paraffinische Kraftstoffe als ein wichtiges Element bei der weiteren Verbesserung der Luftqualität in Innenstädten zu nutzen, insbesondere da ein solcher synthetischer Diesel zu geringeren Stickoxidemissionen führen kann. Damit können diese Kraftstoffe einen Beitrag dazu leisten, lokale Emissionen zu reduzieren und die Luftqualität in Großstädten zu verbessern. Rohstoffquellen und Kraftstoffeigenschaften sind sinnvollerweise getrennt voneinander reguliert. Die 10.BlmschV regelt in diesem Zusammenhang ausschließlich die Kraftstoffqualität. Umweltpolitisch motivierte Beschränkungen des Rohstoffeinsatzes sollten in der RED II geregelt werden. Die Befürchtung, dass unter den EN15940 Kraftstoffe auf Palmöl-Basis eingesetzt werden, ist unseres Erachtens für die Zukunft unbegründet. In der im letzten Jahr finalisierten „Renewable Energy Directive II“ wird der Rohstoffeinsatz reguliert. Ein Phase-out von Palmöl ist hier festgeschrieben.

2. Qualitätsanforderungen an Diesel-Kraftstoff EN 590

Problembeschreibung:

Seit gut zwei Jahren erreicht kontaminierter Dieselkraftstoff den deutschen Markt, überwiegend an der Ost- und Nordseeküste. Dabei handelt es sich um Importware, die mit harten, abrasiven Partikeln verunreinigt ist. Die Ware kann in den Markt kommen, weil in der EN 590, auf die sich die 10. BlmschV bezüglich der Dieselkraftstoffqualität bezieht, eine Spezifikationslücke besteht. Die Folgen sind

Fahrzeugausfälle, überwiegend im Lkw-Sektor, da diese Fahrzeuge einen hohen Kraftstoffumsatz haben und entsprechend viele abrasive Partikel in das Einspritzsystem gelangen. Die bestehende Spezifikationslücke kann auf nationaler Ebene, also in der DIN EN 590, aus normativen Gründen nicht zeitnah geschlossen werden.

Datum
21.05.2019
Seite
3/4

Lösungsvorschlag:

Wir bitten das BMUB zu prüfen, ob in der 10. BlmSchV z.B. im Rahmen der Überwachung nach §19 ein zusätzlicher Abschnitt eingefügt werden kann, der den zulässigen Partikelgehalt der Kraftstoffe auf maximal ISO Klasse 20 (bis 10000 Partikel > 4 µm) begrenzt. Als Partikelzählmethode ist die ASTM D7619 etabliert.

Begründung:

Die 10.BlmschV regelt die in den Verkehr gebrachte Kraftstoffqualität. Dabei stützt sich die 10.B1mSchV i.d.R. auf die in Europa definierten Kraftstoffqualitätsnormen.

Da über die Normung von Dieseldieselkraftstoff nach DIN EN 590 das Inverkehrbringen für den Markt ungeeigneter Dieseldieselkraftstoffe nicht verhindert werden kann, müssen auf nationaler deutscher Ebene in der 10.BInnschV zusätzliche Regelungen getroffen werden.

Die Partikelkontamination war Gegenstand der Diskussion in den nationalen und europäischen Normungsgremien. Ergebnisse von Normungssitzungen sind von den an der Normung beteiligten Organisationen/Firmen vertraulich zu halten. Daher verzichten wir in dieser Stellungnahme auf die Nennung von Ergebnissen dieser Normungsgremien. Das BMU ist jedoch Mitglied in dem entsprechenden DIN-Expertenkreis und über die Ergebnisse der Diskussion informiert.

3.Übergangsfristen bei der Kennzeichnung

Problembeschreibung:

§16(1) verpflichtet den Kraftfahrzeughersteller bzw. den Händler, die empfohlenen und verwendbaren Kraftstoffqualitäten in den Vertragswerkstätten, in den Betriebshandbüchern und am Tankeinfüllstutzen anzugeben.

Diese Verpflichtung steht in Verbindung mit der entsprechenden Auszeichnung der Kraftstoffe an den Tankstellen nach §14 und wird prinzipiell vom VDA begrüßt.

Da keine Übergangsfrist vorgesehen ist, gilt diese Anforderung sofort nach Veröffentlichung der 10. BlmschV.

Die für die Auszeichnung notwendige Änderung der Handbücher, der Tankeinfüllstutzen und der Informationen in den Werkstätten benötigt einen zeitlichen Vorlauf und ist ohne eine angemessene zeitliche Frist nicht umsetzbar. Das gilt insbesondere für das „Elektrolabelling“ nach DIN EN 17186, Ausgabe Juni 2019, für elektrischen Strom für das Laden von Elektrofahrzeugen, da die Norm erst in Kürze erscheinen wird und ein Vorgehen analog dem Labelling für Kraftstoffe mit einer Frist von 24 Monaten nach dem Erscheinen der Norm erwartet wird.

Lösungsvorschlag:

§16 sollte um eine 3-monatige Umstellungsfrist für das Labelling nach DIN EN 16942 ab Veröffentlichung der überarbeiteten 10.BlmschV erweitert werden.

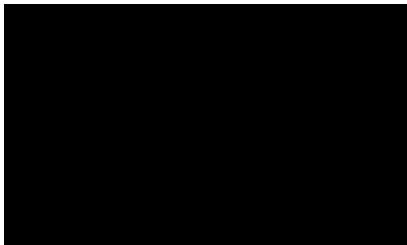
§16 sollte um eine 24-monatige Umstellungsfrist für das Labelling nach DIN EN 17186 ab Veröffentlichung dieser Norm erweitert werden.

Datum
21.05.2019
Seite
4/4

Begründung:

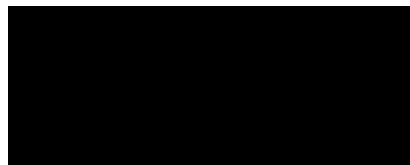
Die Umstellung der Handbücher muss geschrieben, umgesetzt, gedruckt und in den Produktionsprozess und Lieferprozess der Fahrzeuge eingepasst werden. Hierfür benötigen Hersteller und Werkstätten entsprechende Vorlaufzeit. Eine AdHoc-Umstellung dieser Informations- und Produktionsprozesse ist nicht möglich.

Wir bitten wohlwollend um Kenntnisnahme und Berücksichtigung und stehen für einen fachlichen Austausch gerne zur Verfügung.



Geschäftsführer Technik

Mit freundlichen Grüßen



Referent Technik