

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
nukleare Sicherheit, IG I 6
Postfach 120629
53048 Bonn

IGI6@bmu.bund.de
AGIGI2@bmu.bund.de
Stefanie.Wong-Zehnpfenning@bmu.bund.de

23. Mai 2019

Positionspapier

zum Referentenentwurf des BMU zur Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU und zur Änderung und Anpassung weiterer immissionsschutzrechtlicher Verordnungen

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) hat am 07. Mai 2019 den Entwurf der o.g. Verordnung übermittelt, die die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV) neu fasst und die Verordnung über biologische Abfallbehandlungsanlagen (30. BImSchV) ändert. Bei der Neufassung zur 10. BImSchV geht es um die Einarbeitung europarechtlicher Vorgaben, die mit Anpassungen bei der Kennzeichnung von Kraftstoffen, Aktualisierungen von Normbezügen und der Einführung von Kraftstoffen einhergehen.

Der Aussenhandelsverband für Mineralöl und Energie (AFM+E) vertritt gemeinsam mit dem Bundesverband Freier Tankstellen (bft) und anderen Partnerverbänden des mittelständischen Mineralölhandels im Dachverband MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland die Interessen unabhängiger Mineralöl- und Energieunternehmen.

Ziele der Verordnung

Kernziel der 10. BImSchV ist es, durch verbindliche Vorgaben für die Zusammensetzung und damit der Qualität von Kraftstoffen die Emissionsbelastungen zu mindern. Die Verordnung ist in seiner Wirkung damit ein wichtiges umwelt- und klimapolitisches Instrument besonders mit Blick auf künftige Kraftstoffsorten.

Anlass der Neufassung sind die Angleichungen an EU-Recht sowie die aktuellen Normen. Wir plädieren darüber hinaus nachdrücklich dafür, weitere Kraftstoffqualitäten perspektivisch zu integrieren, deren Zukunftsbedeutung hoch ist. Im Mittelpunkt steht die umfassende Berücksichtigung paraffinischer Kraftstoffe, insbesondere Dieselmotorkraftstoffe aus Synthese (strombasierte synthetische Kraftstoffe), aus Hydrierungsverfahren (beispielsweise HVO-Kraftstoffe aus Hydrierung von Reststoffen) und flüssige Dieselmotorkraftstoffe aus Erdgas (gas-to-liquid, GTL), die absehbar eine zentrale Rolle für die Schadstoffminderung und die Erreichung der Klimaziele im Verkehr haben.

Politisch setzt sich die Bundesregierung mit der „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie“ unmittelbar für Innovationen und Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen ein.

Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung erkennt das Potenzial von alternativen Kraftstoffen ebenso an.

Die jüngst novellierte EU-Richtlinie für Erneuerbare Energien (RED II) ebnet den Weg in Art. 27 ebenso wie die Richtlinie für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) für den Einsatz von klimaeffizienten, alternativen Kraftstoffen in allen Wirtschaftssektoren.

Die aktuelle Debatte in der Nationalen Plattform Mobilität (NPM) und insbesondere der Zwischenbericht der Experten der Arbeitsgruppe 1 „Klimaschutz im Verkehr“ hinsichtlich der Zielerreichung 2030 im Verkehrssektor weisen den Bedarf und die Notwendigkeit strombasierter Kraftstoffe wie fortschrittlicher Biokraftstoffe nach.

1) Paraffinische Kraftstoffe in die Verordnung aufnehmen

Paraffinische Dieselmotorkraftstoffe bieten große Vorteile bei der Verbrennung. Sie zeichnen sich durch hohe Emissions- und Feinstaubminderungspotenziale aus, ihre spezifischen Partikelemissionen sind geringer als bei EN 590-Diesel. Werden sie aus erneuerbaren Rohstoffen strombasiert gewonnen, bieten sie darüber hinaus einen nachhaltigen Technologiepfad zur Defossilisierung des Verkehrs.

Dafür ist Planungs- und Investitionssicherheit geboten. Die Verankerung der Verkehrsfähigkeit heute schafft Sicherheit für die Investitionen von morgen. Das Augenmerk ist dabei nicht nur auf den Straßenverkehr, sondern ebenso auf den Luft- und der Seeverkehr gerichtet mit z.B. erneuerbaren Kerosin- und Bunkerbrennstoffen.

Diese Kraftstoffe sollten daher in die 10. BImSchV aufgenommen werden, um frühzeitig die Rahmenbedingungen entlang den genannten klimapolitischen Leit- und Richtlinien zu schaffen. Paraffinische Kraftstoffe sollten in jeder Form, als Beimischung oder in Reinform, an Tankstellen verkauft werden dürfen.

Die Verkehrsfähigkeit der verschiedenen Kraftstoffarten wird durch die 10. BImSchV mittels Bezugnahme auf die Anforderungen der jeweiligen DIN-Normen gesetzlich verankert. Mit den DIN-Normen wird gewährleistet, dass die Kraftstoffe den hohen Anforderungen moderner Motoren genügen.

Seit 2016 gilt die DIN EN 15940 für paraffinische Dieselmotorkraftstoffe. Im Gegensatz zu den DIN-Normen für fossilen Diesel und herkömmlichen Biodiesel findet die DIN EN 15940 jedoch noch keine Anwendung in der 10. BImSchV.

Dieser Bezug sollte dringend in die Neufassung der 10. BImSchV integriert werden. In der Mineralölwirtschaft herrscht Einvernehmen über dieses Anliegen. Hinsichtlich der notwendigen Anpassungen unterstützen wir jene Formulierungen der Stellungnahme des Mineralölwirtschaftsverbands (MWV) in deckungsgleicher Weise:

- 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. Auf den Wortlaut „einschließlich der Zubereitungen mit einem Gehalt an Mineralöl von mindestens 70 Gewichtshundertteilen, in denen diese Öle Grundbestandteil sind“ sollte verzichtet werden.

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“.

- Die Definition von Schiffskraftstoffen in § 1 des Verordnungsentwurfes lässt ausschließlich Mineralöle als Schiffskraftstoffe zu. Der Einsatz von Kraftstoffen im Bereich der Schifffahrt, die aus Biomasse oder aus PTL hergestellt werden, wird durch diese Vorschrift verhindert. Die Formulierung in § 1 (5) die Worte „aus Erdöl gewonnene“ ist daher 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 EN590“ ersetzt ist durch „DIN EN 15940“ und die Bezeichnung „B7“ ersetzt ist durch „XTL“.

2) Praxistaugliche Übergangsregelung für die Neuauszeichnung

Für die Tankstellenbetreiber ist eine praxisnahe Umsetzung geboten. Klar ist, dass eine vorfristige Kennzeichnung ohne die notwendige Rechtsgrundlage über die Anforderungen und Vorgaben der 10. BImSchV von den Betreibern nicht vorgenommen wird.

Die Anwendung an Tankstellen wird somit erst mit Veröffentlichung der Verordnung beginnen können. Der vorliegende Entwurf enthält jedoch keine geeignete Umsetzungsoption für die Tankstellenbetreiber. Das bedeutet, dass mit dem Tag der Veröffentlichung, damit der Inkraftsetzung, die Auszeichnung an Tankstellen deutschlandweit über Nacht vorgenommen werden muss, was die Unternehmen überfordern würde. Darüber hinaus bitten wir zu beachten, dass mit Blick auf eine dauerhafte Anbringung der Erfüllungsaufwand für Tankstellenbetreiber steigt, wenn Temperaturbereiche unter 5 °C erreicht werden.

Wir bitten daher nachdrücklich darum, Tankstellenunternehmen einen geeigneten Übergangszeitraum zu gewähren. Damit wird Rechtskonformität gewährt und das Risiko möglicher Ordnungswidrigkeiten vermieden. Eine tragfähige Lösung sehen wir in einer Frist von 6 Monaten. Sollten dem europa-rechtliche Hürden entgegenstehen, ist eine Umsetzung mit Augenmaß notwendig, d.h. in dem genannten Zeitraum sollte dann auf die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten verzichtet werden.

3) Weitere Anmerkungen zu konkreten Vorgaben

- **§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.
- **§14 (3):** Für das Zeichen der Zapfsäule wird eine Mindestgröße oder -breite von 40 Millimeter oder mehr empfohlen. Wir bitten um Klarstellung, dass damit rechtlich auch eine Mindestbreite von 30 mm zulässig ist. Der Wortlaut der Begründung ist in dieser

Hinsicht weniger klärend als wünschenswert wäre. Er deutet eher auf eine zwingend geforderte Mindestgröße von 40 mm hin.

- **§14 (4):** „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.“

- **Anlage 16 „Erklärung des Herstellers, Vermischers oder Lieferanten [...]“:**
 - In Zeile fünf beginnend mit „a) Dichte bei 15 Grad C [...]“ ist die DIN EN ISO 3675 als Referenzverfahren im Streitfall angegeben. Dagegen muss als Schiedsverfahren die DIN EN ISO 12185 hinterlegt sein, da z.B. in keiner Heizölnorm die DIN EN ISO 3675 zugelassen ist. In der DIN EN 590 ist die DIN EN ISO 12185 ebenfalls als Schiedsverfahren beschrieben.

 - In Zeile sieben beginnend mit „c) Siedeverlauf; [...]“ sind die Siedetemperaturen für Dieselkraftstoff mit „bis 180 Grad C“ und „bis 340 Grad C“ ausgewiesen, hier muss es jeweils „bis 250 Grad C“ bzw. „bis 350 Grad C“ heißen, dies auch gemäß DIN EN 590.

 - In Zeile acht „d) Schwefelgehalt“ bitten wir, eine der Einheiten „in mg/kg“ oder „in Gew.-%“ einheitlich zu verwenden.