

Berlin, 07. Juli 2023

Stellungnahme

zum Referentenentwurf zur Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen - 10. BImSchV

Der Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e. V. (bft) dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum o. g. Referentenentwurf und nimmt diese nachfolgend gerne wahr. Hierbei beziehen wir uns auf die mit der Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschland e.V. (MEW) und deren Mitgliedsverbänden Außenhandelsverband für Mineralöl und Energie e.V. (AFM+E), Fuel Power Energy e.V. (FPE) und Unabhängiger Tanklagerverband e.V. (UTV) erörterten Positionen. Der bft zählt über 520 unabhängige mittelständische Unternehmen aus den Bereichen Tankstelle, Mineralöl- und Heizölhandel. Zusammen betreiben die Mitglieder mehr als 2.760 Stationen und damit fast jede fünfte Tankstelle im deutschen Netz.

Der bft begrüßt die Aufnahme der Norm DIN EN 15940 in die 10. BImSchV. Hierdurch wird der Vertrieb paraffinischer Dieselmotortreibstoffe aus Synthese oder Hydrierungsverfahren als Reinkraftstoff ermöglicht. Der bft setzt sich seit langem für diese Möglichkeit ein und hat bereits viele Aktionen für eine Erlaubnis zum Verkauf paraffinischer Dieselmotortreibstoffe ohne Einschränkungen durchgeführt. Die nun geplante Aufnahme der Norm in die 10. BImSchV wird insbesondere für die Bestandsflotte sowohl für Pkw als auch für Lkw und Busse zur Reduktion von CO₂-Emissionen beitragen, da beispielsweise HVO schon heute bereits in ausreichenden Mengen zur Verfügung steht.

Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, dass die Anpassung der 10. BImSchV an die Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) geknüpft wurde. Eine solche Auflage würde zu einer weiteren Verzögerung bei der Umsetzung führen.

Die Einführung von B10 Diesel befürwortet der bft als pragmatische Möglichkeit zur Verringerung der CO₂ Emissionen im Verkehr. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, weshalb B10 nach §21 Abs. 1 erst 18 Monate nach Inkrafttreten der Novelle auf europäischer Ebene eingeführt werden soll. Die Umsetzung in nationales Recht wird keinen derart langen Zeitraum benötigen, da die Einführung keine großen Änderungen im entsprechenden deutschen Recht erfordern.

Der bft plädiert außerdem im Zuge der Einführung von B10 für eine Abschaffung der Bestandsschutzsorte B7, die im europäischen Recht (FQD) verankert ist. Die begrenzte

1

Tankkapazität an den Tankstellen wird die Einführung von B10 als zusätzlichen Kraftstoff neben B7 in vielen Fällen praktisch nicht möglich machen. Gerade mittelständische und freie Tankstellen werden hier ein logistisches Problem bekommen. Die Aufhebung der Schutzsorte B7 würde mehr Kapazitäten für B10 und klimaneutrale Dieselkraftstoffe (HVO, E-Fuels) schaffen. Somit würde der Klimaschutz im Verkehrssektor deutlich gestärkt werden.

Die Einführung einer diskriminierenden Plakettenpflicht für B10 und XTL-Produkte lehnt der bft ab. Die Zapfsäulen (-Plaketten) sollten lediglich einen neutralen Hinweis auf die Produkte zeigen. Die Kunden könnten ansonsten unnötig verwirrt bzw. abgeschreckt werden und aus Sicherheitsbedürfnis weiter B7 tanken. Damit wäre dem Klimaschutz nicht geholfen. Zudem ist über die Auszeichnung für B10 und XTL in der Tankklappe und im Bordbuch der Fahrzeuge eine praxissichere Verwendung dieser Kraftstoffe gewährleistet.

Für die Bestandsschutzsorte E5 schlägt der bft mindestens eine Flexibilisierung vor. Es sollte den Tankstellen überlassen sein, ob sie Super E5 vorhalten. Grundsätzlich sollte die Bestandsschutzsorte E5 analog zu anderen europäischen Ländern kurzfristig abgeschafft werden. Das beinhaltet die Möglichkeit, Tankkapazitäten für B10 oder paraffinische Dieselkraftstoffe zu schaffen. Damit erhalten die Bürger die Möglichkeit, ihr Fahrzeug mit klimafreundlichen Kraftstoffen zu betanken.

Ein weiteres Argument für die Abschaffung der verpflichtenden Schutzsorte E5 folgt aus den Preisnotierungen. Die Preisbasis für nahezu alle Marktteilnehmer im Handel mit Kraftstoffen bilden die Argus-Produktnotierungen. Aufgrund der flächendeckenden Verbreitung von E10 im europäischen Umfeld, wird das Grundprodukt für die Herstellung des Kraftstoffs E5 „oxy Bob“ deutlich weniger gehandelt. Basierend auf der ausbleibenden Handelsfrequenz wird die entsprechende Argus-Produktnotierung ab 2024 eingestellt. Dies wird zu erheblichen Komplikationen bei der Bereitstellung der Schutzsorte E5 führen. Für Mittelständler ist dies eine nicht unerhebliche Erschwernis.

Zuletzt weisen wir noch auf folgendes hin: Mit der verpflichtenden Schutzsorte E5 verpflichtet der Gesetzgeber Unternehmen Produkte anzubieten, die den gesetzlichen Emissionsminderungszielen/-auflagen konträr gegenüberstehen. So ist es mit einer maximalen Beimischung von 5% Ethanol, wie es für die Sorte E5 vorgeschrieben ist, nicht möglich, die THG-Quoten zu erfüllen und es müssen Pönale entrichtet werden.

In diversen europäischen Ländern ist die Sorte E5 u. a. aus den vorgenannten Gründen bereits vor vielen Jahren aus dem Verkehr gezogen worden. Nun wäre es dringend an der Zeit, dass Deutschland nachzieht und den Weg zu klimafreundlicheren Kraftstoffen ermöglicht. Die Neuformulierung der 10. BImSchV bietet an dieser Stelle einen willkommenen Anlass.

Unsere Forderungen sind zusammengefasst:

- **Die Abschaffung der Schutzsorten E5 und B7, um logistisch die Möglichkeit zum Vertrieb klimafreundlicher Kraftstoffe an Tankstellen zu schaffen.**
- **Ein zeitnahes Inkrafttreten der Änderung der 10. BImSchV und die Entkoppelung von der SaubFahrzeugBeschG.**
- **Die Verunsicherung der Autofahrer durch irreführende Plaketten zu vermeiden. Stattdessen die schnelle Verbreitung klimafreundlicher Kraftstoffe propagieren.**