



STELLUNGNAHME

Stand: 21.06.2022

Stellungnahme zum Entwurf einer Neufassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur 10. BImSchV vom 24. Mai 2022

Zusätzliche Belastungen vermeiden!

Die Mineralölwirtschaft hat schon lange gefordert, die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift den Neuerungen der Anforderungsnormen anzupassen. Der vorliegende Entwurf wird daher grundsätzlich begrüßt. Es ist aber zu bedenken, dass die Branche insbesondere in Krisenzeiten wichtige Dienste bei der Sicherung der Versorgung leistet. Die aktuellen Diskussionen zeigen deutlich, dass die Öffentlichkeit sehr empfindlich reagiert, wenn sich zusätzliche Kosten in den Tankstellenpreisen widerspiegeln. Der Entwurf für eine Neufassung der Verwaltungsvorschrift zur 10. BImSchV enthält mehrere zum Teil unbegründete Verschärfungen gegenüber der Fassung von 2012 mit kostentreibender Wirkung. Diese sind zurückzunehmen, da sie insbesondere für Betreiber kleiner und mittelständischer Tankstellennetze eine Belastung darstellen, die nicht intern ausgeglichen werden kann.

1. Korrekturbedarf

Der im Entwurf vorgeschlagene Mindestumfang der bei Ottokraftstoff zu prüfenden Anforderungswerte umfasst inzwischen die Mehrzahl der in der Norm enthaltenen Analysen. Untersuchungen in diesem Umfang waren auch bisher möglich. Die Erweiterung des Mindestumfanges bedingt eine Anhebung der Kosten für die durchzuführenden Analysen. Diese zusätzlichen Kosten sind vom Betreiber zu tragen, wie in Nummer 7 der Verwaltungsvorschrift nochmals dokumentiert ist.

Insbesondere für mittelständische Tankstellenbetreiber stellt diese Kostensteigerung eine besondere Belastung dar. Da auf Grund der EU Bestimmungen keine Reduzierung der Anzahl Überprüfungen möglich ist, steht den Mehrkosten kein kompensierendes Element gegenüber. Die in der Begründung getätigte Aussage „Durch die AVV entsteht für die Wirtschaft kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand“ entspricht somit nicht den Tatsachen. Wir fordern, den Umfang der bei Ottokraftstoff mindestens durchzuführenden Analysen auf den Stand der Verwaltungsvorschrift von 2012 zurückzunehmen.

In den Anlagen sind mehrere korrekturbedürftige Festlegungen festzustellen. Einerseits werden Normen festgelegt, die zum Zeitpunkt der Verabschiedung der 10. BImSchV noch nicht existiert haben. Andererseits sind mehrere Parameter nicht nachvollziehbar verschärft worden.



STELLUNGNAHME

Stand: 21.06.2022

Ein Beispiel dafür ist der Ablehnungsgrenzwert für den VLI in den Anlagen 3 und 4, der auf den Anforderungswert der Norm festgelegt wird. Der Wert wird aber aus Ausfallwerten von Analysen errechnet, deren Methoden – wie in den Nummern 15 und 16 dokumentiert ist – durchaus eine Schwankungsbreite haben.

Durch diese Festlegung werden die Hersteller gezwungen, bei Herstellung der Kraftstoffe die Anforderung der Norm für E70 und VP um die Präzision der Analysemethoden zu unterschreiten, um die Einhaltung des VLI zu gewährleisten. Damit ist unweigerlich Mehraufwand bei der Produktion verbunden, der die Herstellungskosten steigen lässt.

Weitere Beispiele sind in Anhang 5 zu finden, wo der Cetanindex als berechnete Größe ebenfalls auf die Normenanforderung festgelegt wird. Wie auch beim VLI weisen die der Berechnung zugrundeliegenden Analysen eine Schwankungsbreite auf, die berücksichtigt werden muss. Zudem beziffert Nummer 7 den Ablehnungsgrenzwert für den Flammpunkt auf 54,1 °C bei Normenforderung von >55 °C. Nach übereinstimmenden Aussagen von Branchenexperten beträgt die Schwankungsbreite der Methode ± 4 °C. Nachkommastellen sind nicht in dieser Genauigkeit bestimmbar, was auf einen Fehler bei der Berechnung des Ablehnungsgrenzwertes hindeutet.

Wie auch bei Ottokraftstoffen wird durch diese Verschärfung den Herstellern auferlegt, die zusätzliche Unsicherheit der Analysemethode als zusätzlichen Abstand zur Anforderung der Norm zu berücksichtigen. Der dafür notwendige zusätzliche Aufwand schlägt sich ebenfalls in erhöhten Herstellungskosten nieder. Wir fordern, an dieser Stelle den Ablehnungsgrenzwert aus der Verwaltungsvorschrift von 2012 zu übernehmen.

Auch ist detailliert zu prüfen, ob durch die implizite Verschärfung der Anforderungen über die Europäischen hinaus ein Handelshemmnis entsteht, das den Bestimmungen der EU Kraftstoffqualitätsrichtlinie direkt entgegenstehen würde.

Wir bieten an - wie in der Vergangenheit auch – in konstruktiver Zusammenarbeit die technisch notwendigen Zahlenwerte auch für die hier kritisierten Messwerte gemeinsam mit BMUV zu diskutieren.

Mit freundlichen Grüßen

██████████
Leiter Produktregulierungen
**En2x Wirtschaftsverband
Fuels und Energie**

Rechtsanwalt

██████████
Geschäftsführer
**UNITI Bundesverband mittelständischer
Mineralölunternehmen e. V.**