



**Bundesverband
EnergieMittelstand**

Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

Berlin, 26.06.2024

Stellungnahme

**Zur aktuellen Sach- und Rechtslage zu den technischen Anforderungen des
Verkaufs von HVO 100 an Tankstellen**

Kontakt

**UNITI Bundesverband
EnergieMittelstand e.V.**

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin

Postfach 08 07 51
10007 Berlin

T. (030) 755 414-343

F. (030) 755 414-559

info@uniti.de

www.uniti.de

Büro Brüssel

Rue de Crayer 7 · 1000 Bruxelles

T: + 32 (2) 70 989 18

Ausgangslage:

Die aktuelle Sach- und Rechtslage zum Verkauf von paraffinischen Dieselkraftstoffen an öffentlichen Tankstellen am Beispiel des Kraftstoffes HVO 100, d.h. „in Reinform“, lässt sich wie nachfolgend aufgeführt zusammenfassen:

Seit dem 29.05.2024 ist gemäß der 10. BImSchV der freie Verkauf von paraffinischen Diesel-Reinkraftstoffen der Norm DIN EN 15940:2023 (nachfolgend DIN EN 15490) wie zum Beispiel HVO 100 in Deutschland gestattet. Dies gilt ebenso für den Verkauf von B10-Diesel. Damit wäre an sich ein Verkauf an öffentlichen Tankstellen von HVO in Reinform (HVO 100) gestattet. HVO 100 ist ein paraffinischer Kraftstoff gemäß DIN EN 15940, der aus abfallbasierten Rohstoffen wie zum Beispiel pflanzlichen Rohstoffen, Rückständen oder Abfällen hergestellt wird. HVO 100 ist damit ein marktfähiger synthetischer Kraftstoff der bislang nicht als Kraftstoff vertrieben werden durfte mit Ausnahme zur Erfüllung des Sauberen-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes. In Kalifornien und vielen EU-Staaten wird HVO 100 bereits angeboten (vgl. <https://efuelsnow.de/tankstellen-karte>) und ohne jegliche Probleme in der Bestandsflotte genutzt. Laut Bundesverkehrsministerium kann man HVO in den Niederlanden, Schweden, Litauen und vielen anderen Ländern bereits tanken.

Viele Hersteller der Tankstelleninfrastruktur haben mittlerweile in ihren Herstellerbescheinigungen die Unbedenklichkeit der Verwendung von HVO 100 an der Tankstelle bestätigt.

Ebenso wurde in einer DIN-Mitteilung vom Januar 2024 bestätigt, dass die vorhandenen Wasserabscheider an Tankstellen für paraffinische Kraftstoffe als geeignet angesehen werden:

„Nach dem jetzigen Stand der Erkenntnisse wird für die Verwendung von Abscheideranlagen zur Abscheidung paraffinischer Kraftstoffe nach DIN EN 15940:2023 kein zusätzlicher Normungsbedarf gesehen.“ (siehe DIN Mitteilungen Januar 2024 Seite 105-106).¹

Behördenpraxis:

Jedoch hinterfragen immer mehr untere Wasserschutzbehörden in verschiedenen Bundesländern, ob der Verkauf von paraffinischen Dieselkraftstoffen gemäß DIN EN 15940 - dies beinhaltet den Verkauf von HVO 100 - über die bestehende Infrastruktur der Tankstellen wasserrechtlich zulässig ist oder ob eine gesonderte Eignungsfeststellung (nach § 63 WHG siehe dazu https://www.gesetze-im-internet.de/whg_2009/) durchgeführt werden muss. Sofern die Eignung vom Tankstellenbetreiber nicht nachgewiesen wird, könnte die Behörde

¹ <https://www.din.de/resource/blob/1045540/b82553d19ecec4ca4b8434e2cc239bda/aus-din-mitteilungen-2024-01-abscheidbarkeit-synthetischer-kraftstoffe-data.pdf>

den Verkauf von HVO 100 untersagen. Dies würde zu einer Verzögerung bei der Einführung führen bzw. hat bereits nach unseren Mitgliedererhebungen vereinzelt zu einer Untersagungsverfügung, d.h. zu einem „de facto Verkaufsverbot“ von HVO 100, geführt. Die Verzögerung ist umso misslicher, weil HVO 100 einen sofort wirksamen Beitrag zur THG-Absenkung im Verkehr leistet. Der CO₂-Fußabdruck pro gefahrenen Kilometer sinkt bei Betrieb mit HVO 100 je nach biogener Rohstoff-Basis sofort um bis zu 90 Prozent im Vergleich zu einem rein fossilen Diesel.

Nach unserem Kenntnisstand hat sich bislang (Stand: 26.06.2024) in den jeweiligen Bundesländern noch keine einheitliche Verwaltungspraxis herausgebildet. Es scheint dazu in den Bundesländern und auch in den einzelnen Kreisen der Länder unterschiedlichen Auffassungen der Behörden zu geben. Dafür wäre an sich der Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI) das richtige koordinierende Gremium, um eine länderübergreifende einheitliche Verwaltungspraxis und Rechtsanwendung sicherzustellen. Leider hat sich der LASI dieser Aufgabe nicht angenommen und blockiert unter Hinweis auf Formalien. Auch der Bund-/ Länder-Arbeitskreis Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (BLAK UmwS) oder das Deutsche Institut für Bautechnik (DIBT) könnten für Klarheit in der Verwaltungspraxis sorgen, scheinen sich jedoch ebenfalls zu verweigern.

Die derzeitig zu beobachtende Behördenpraxis, die teilweise zu der Untersagung des Verkaufes von HVO 100 an öffentlichen Tankstellen führt, steht auch im Widerspruch zu der seit Jahren geübten Verwaltungspraxis, an Betriebstankstellen den Verkauf von HVO 100 zu ermöglichen. Für öffentliche Tankstellen gelten die gleichen wasserrechtlichen Anforderungen wie für Betriebstankstellen. Gründe, warum öffentliche Tankstellen nicht genauso HVO 100 über die bestehende Infrastruktur verkaufen können sollen wie Betriebstankstellen sind nicht ersichtlich.

Nach Auffassung von einigen Behörden (untere Wasserschutzbehörden) handelt es sich bei dem Verkauf von HVO 100 an bestehenden (öffentlichen) Tankstellen um eine wesentliche Änderung an der Abfüll-/Lageranlage. Eine wesentliche Änderung setzt - ebenso wie die Errichtung oder das Betreiben - voraus, dass die Eignung von der zuständigen Behörde festgestellt worden ist, vgl. § 63 Absatz 1 WHG. In der Eignungsfeststellung muss auf die Verträglichkeit sämtlicher Anlagenteile, die mit HVO 100 in Berührung stehen, eingegangen werden. Unklar ist derzeit, was ein Tankstellenbetreiber den Behörden vorlegen muss, um die Eignung nachzuweisen:

Im Wesentlichen geht es um die Materialbeständigkeit von Anlagenteilen (u.a. Abfüllfläche, Lagerbehälter, Rohrleitungen, Zapfsäule, Zapfventile, Dichtungen, Sicherheitseinrichtungen) sowie vom Entwässerungssystem (Zulaufleitungen, Abscheider). Zusätzlich scheinen wohl

einige Behörden auch noch die Eignung der Flüssigkeitsundurchlässigkeit der Fugen der Abfüllfläche zu hinterfragen.

Das bei einem neu genormten Kraftstoff wie HVO 100 keine Langzeiterfahrungen oder Daten vorliegen (können), ist offensichtlich. Die Erfahrungen mit dem Verkauf von HVO 100 aus den oben genannten Ländern - Kalifornien, Niederlanden, Schweden, Litauen und vielen anderen EU-Staaten belegen die Umwelt- und Materialverträglichkeit ebenso wie den großen Klimaschutzbeitrag dieses Kraftstoffes.

Im Einzelnen:

Materialbeständigkeit

Aus unserer Sicht können hierzu die Herstellererklärungen herangezogen werden. Nach den uns vorliegenden Herstellererklärungen wird die Verträglichkeit mit HVO 100 bestätigt. Ob dies als Nachweis für die Behörden ausreichend ist, ist leider noch nicht geklärt. Die Behörden könnten einwenden, dass bislang keine Untersuchungen, Ergebnisse und keine Langzeiterkenntnisse über die Materialbeständigkeit von Anlagenteilen (u.a. Abfüllfläche, Lagerbehälter, Rohrleitungen, Zapfsäule, Zapfventile, Dichtungen, Sicherheitseinrichtungen) sowie vom Entwässerungssystem (Zulaufleitungen, Abscheider) in Deutschland vorliegen. Deshalb könnte die Vorlage von Herstellererklärungen von einigen Behörden als nicht ausreichend bewertet werden.

Als „Ersatzmaßnahme“ könnten kürzere Sachverständigen-Prüfintervalle z. B. nach 1 Jahr Betrieb und häufigere Eigenkontrollen am Abscheider (z. B. alle 2 Wochen Sichtkontrollen auf Blasenbildung/Abplatzungen, unmittelbare Entleerung bei Schadensfällen mit HVO 100) vorgeschlagen werden.

Flüssigkeitsundurchlässigkeit Abfüllfläche

Nach der DAfStb-Richtlinie (Stand März 2024)² ist das Eindringverhalten von HVO 100 rechnerisch dem von herkömmlichem Diesel sehr ähnlich. Deshalb ist zu vermuten, dass die Flüssigkeitsundurchlässigkeit auch bei HVO 100 gegeben ist. Über die Flüssigkeitsundurchlässigkeit der Fugenabdichtungen liegen derzeit in Deutschland keine aktuellen Erkenntnisse vor. Als „Ersatzmaßnahme“ könnten auch hier kürzere Sachverständigen-Prüfintervalle z. B. nach 1 Jahr Betrieb vorgeschlagen.

Leichtflüssigkeitsabscheider als Rückhalteeinrichtung

Es spricht viel dafür, dass die Rückhaltung von HVO 100 im Leichtflüssigkeitsabscheider aufgrund der Dichte gewährleistet ist. Insofern kann auf die oben genannte DIN-Mitteilung

² https://www.dafstb.de/application/richtlinien/RiLi_Uebersicht_Stand_03_2024.pdf

verwiesen werden. Als zusätzliche Maßnahme könnten kürzere Sachverständigen-Prüfintervalle z. B. nach 1 Jahr Betrieb und häufigere Eigenkontrollen am Abscheider (z. B. alle 2 Wochen Sichtkontrollen auf Blasenbildung/Abplatzungen, unmittelbare Entleerung bei Schadensfällen mit HVO 100) vorgeschlagen werden.

UNITI Aktivitäten

- 1) Die Auffassung einiger Behörden, bei dem Verkauf von HVO 100 handele es sich um eine wesentliche Änderung i.S.d. § 63 WHG und deshalb sei eine Eignungsfeststellung notwendig, ist aus unserer Sicht rechtlich zu hinterfragen. Vor dem Hintergrund, dass HVO 100 sich chemisch und physikalisch nicht signifikant von fossilem Diesel unterscheidet, ist es rechtlich gut vertretbar, den Verkauf von HVO 100 nicht als wesentliche Änderung im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes anzusehen. Vielmehr wäre ein Verkauf von HVO 100 unter wasserrechtlichen Voraussetzungen dem Verkauf von fossilem Diesel nach DIN EN 590 gleichzusetzen.
- 2) Unterstellt, man würde der Auffassung einer wesentlichen Änderungen folgen, wird derzeit noch in einigen Forschungsprojekten untersucht, ob ein Anpassungsbedarf der Anlagenteile für HVO 100 erforderlich ist:

Als kurzfristige Lösungsansätze, die ein de facto Verkaufsverbot verhindern könnten, halten wir die Einbindung der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) sowie eine Stellungnahme der DWA-Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall für kurzfristig erfolgversprechend. Die DWA erstellt die Arbeitsblätter „Technische Regel wassergefährdender Stoffe – Tankstellen für Kraftfahrzeuge (DWA-Arbeitsblatt DWA A 781, konkret TRwS 781). Wir unterstützen fachlich die Arbeiten an und für die TRwS 781. In der TRwS 781 werden derzeit Vorschläge/Empfehlungen zum Umgang mit HVO 100 an bestehenden Tankstellen erstellt, die kurzfristig zur Verfügung stehen sollen. Parallel soll die TRwS 781 geändert werden, dies wird allerdings nicht kurzfristig umgesetzt werden können, sondern voraussichtlich 12-18 Monate dauern.

UNITI unterstützt zudem aktiv ein Projekt bei der BAM. Wir erwarten erste Ergebnisse der BAM und der TRwS 781-Beratungen im August/September 2024.

- 3) Zusätzlich können wir Sachverständige benennen, die für einzelne Tankstellen bzw. für mehrere Tankstellen ein „Mustergutachten“ zur technischen Eignung erstellen können. Das sollte den Behörden aus unserer Sicht als Grundlage der Eignung

ausreichen. Teilweise werden vereinzelt - anders als bislang üblich – sogar Gutachten von öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen in Zweifel gezogen.

- 4) LASI, BLAK UmwS und DiBT werden sich - soweit für uns ersichtlich - nicht, eindeutig positionieren. Hier könnte eine Unterstützung aus der Politik möglicherweise sinnvoll sein. Bei der seinerzeitigen Einführung des neuen Kraftstoffes E 10 hatte der LASI noch unterstützt und eine einheitliche Sichtweise hergestellt.
- 5) Schließlich verschaffen wir uns über unsere Mitglieder einen Eindruck über die Behördenpraxis in den einzelnen Bundesländern.

Kontakt

RA Elmar Kühn

Hauptgeschäftsführer

E-Mail: kuehn@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-300

Dipl. Verw. Wiss

Dominik Hellriegel

Leiter Politik

E-Mail: hellriegel@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-416

RA Markus Robrecht

Leiter Recht

E-Mail: robrecht@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-406

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4 Millionen Kunden die rund 6.200 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 80 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.