



## Stellungnahme zum Referentenentwurf zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen - 10. BImSchV (Stand 18.06.2023, 21:34 Uhr)

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Referentenentwurf zur Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen – 10. BImSchV.

Der ADAC begrüßt, dass aus Sicht der Autofahrer wichtige Anliegen im Referentenentwurf aufgegriffen wurden. So sind paraffinische Dieselmotorkraftstoffe im Entwurf zur Novelle der 10. BImSchV berücksichtigt. Ebenso ist positiv zu bewerten, dass Dieselmotorkraftstoff der Qualität „B10“ als weitere, treibhausgasemissionsmindernde Variante aufgenommen wurde und dies mit der zentralen Bedingung verknüpft wird, dass der bisher genutzte Dieselmotorkraftstoff der Qualität „B7“ verpflichtend parallel angeboten wird (Bestandsschutz). Vergleichbar war dies auch 2011 bei der Einführung von „Super E10“ mit bisherigem „Super“ (E5) der Fall, um die Mobilität jener Fahrzeuge zu gewährleisten, die nicht für den neu verfügbaren Kraftstoff freigegeben sind. Ähnlich soll nun auch bei einem Angebot paraffinischen Dieselmotorkraftstoffs als Bestandsschutzsorte weiterhin Diesel der Qualität „B7“ angeboten werden müssen (§ 4 Absatz 4). Dies bewertet der ADAC als sinnvolle und notwendige Vorgabe, da damit eine verbraucherfreundliche, mobilitätserhaltende Lösung sichergestellt wird.

Da in der „Begründung“ dazu (Nummer 3, Absatz 5) die Bestandsschutzsorte „B7“ jedoch nur bei Angebot von „B10“ gefordert wird, müsste auch hier ein Bezug zu paraffinischen Dieselmotorkraftstoffen aufgenommen werden.

Die Kennzeichnung der Kraftstoffe entspricht der geltenden Norm DIN EN 16942. Die zusätzlichen Warnhinweise, ob die neu anzubietenden Dieselmotorkraftstoffe für das jeweilige Fahrzeug geeignet (d.h. freigegeben) sind, wurden analog zu Super E10 verfasst und sind damit in logischer Konsequenz fortgesetzt. In diesem Zusammenhang regt der ADAC an, dass Automobilhersteller rasch weitere Fahrzeugmodelle für paraffinische Dieselmotorkraftstoff freigegeben sollten. Umweltvorteile, insbesondere die Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, könnten dann in größerem Maße zeitnah realisiert werden. Die Bundesregierung könnte die Steigerung der Anzahl der Fahrzeugfreigaben durch die aktive Aufforderung an die Automobilindustrie unterstützen, verbindliche Freigaben zu erteilen und Sicherheit für den

Verbraucher zu schaffen, da nur dadurch die Einführung von paraffinischen Dieselmotoren erfolgreich verlaufen kann.

Die Vorgabe, den Einführungszeitpunkt paraffinischer Dieselmotoren an das Inkrafttreten des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes zu koppeln, war bereits im Vorfeld bekannt und erscheint sinnvoll, um damit Anreize für den Einsatz oder die Produktion paraffinischer Diesels aus fossilen Quellen auszuschließen. Allerdings sieht der ADAC den Gesetzgeber gefordert beide Rechtssetzungsverfahren baldmöglichst zum Abschluss zu bringen. Dies dient unmittelbar der Minderung der THG-Emissionen im Verkehr.

Vermutlich nur ein redaktionelles Versehen, dennoch möchte der ADAC darauf aufmerksam machen, dass § 22 Abs. 3 des Entwurfs auf § 21 Abs. 1 Bezug nimmt. Gemeint war hier vermutlich § 21 Abs. 2.

Der ADAC bedauert allerdings, dass eine Anrechnung von alternativen Kraftstoffen, und zwar insbesondere von HVO100, im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut und in Kombination mit der Änderung der 10. BImSchV bislang nicht möglich ist und diese alternativen Kraftstoffe weiterhin wie ihre fossilen Äquivalente behandelt werden. Die Neuzulassungs- sowie Bestandszahlen von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeugen (FCEV) sind derzeit noch vergleichsweise gering, eine speziell auf den Lkw ausgerichtete Tank- und Ladeinfrastruktur ist bislang kaum vorhanden – gerade, wenn es um das für den Fernverkehr wichtige Megawatt-Laden geht.

Somit bestehen für Logistikunternehmen, abgesehen von alternativen Kraftstoffen, aktuell kaum Möglichkeiten, die Entrichtung des CO<sub>2</sub>-Aufschlags durch den Einsatz klimafreundlicher Antriebe zu umgehen. Ohne den Anreiz für eine Anrechnung und für einen Markthochlauf kann sich das volle Potential des Einsatzes von HVO100 für den Klimaschutz nicht entfalten.

Der ADAC fordert daher in diesem Zusammenhang, dass eine Anrechnung von HVO100 im Rahmen der LKW-Maut noch nachträglich ermöglicht wird, damit dieser kurzfristig zu höheren Emissioneneinsparungen im Straßengüterverkehr beitragen kann.

ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
E-Mail: [REDACTED]