

Verkaufsverbot für Diesel-Additive (aus *yachtfernsehen.com*)

Ab 1. Dezember 2018 dürfen keine Diesel-Additive mit bestimmten krebserregenden Zutat mehr an Privatpersonen verkauft werden. Darunter sind vermutlich unter anderem Grotamar, Yachticon Diesel plus, Liqui Moly Dieselschutz und das ERC Diesel Plus. Zu verdanken haben wir das der REACH-Verordnung (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) der EU, die ab dem 1. Dezember 2018 in Kraft tritt. Es geht um den als krebserregend geltenden Formaldehydabspalter MBO, der Hauptsubstanz, die dafür verantwortlich ist, dass die gefürchteten Bakterien im Bio-Diesel im Zaum gehalten werden. Sie bilden in Verbindung mit Wasser einen zähen Schleim, der Filter und Leitungen zusetzt. Die Additive werden künftig nur noch an Fachbetriebe ausgeliefert. Versand und Direktverkauf an Privatleute sind ausgeschlossen. Denkbar ist, dass Tankstellen oder auch Yacht-service-Betriebe das Zeug in die Tanks schütten dürfen.

Hersteller von Additiven arbeiten nach eigenen Angaben bereits an Alternativen, aber die dürften erfahrungsmäßig "milder" ausfallen als die Originale wie Grotamar 71 und 82.

Welche Alternativen gibt es für Diesel-Zusätze? Zurzeit keine. Tipp: Man sollte grundsätzlich Bio-freien Diesel tanken wie Aral Ultimate Diesel, C.A.R.E-Diesel oder Shell GTL. Bei dem von der Tool Fuel-Unternehmensgruppe vertriebenen C.A.R.E. Diesel® handelt es sich nach Unternehmensangaben "um einen Hochleistungskraftstoff, der überwiegend aus Rest- und Abfallstoffen nach einem speziellen Verfahren hergestellt wird. C.A.R.E. Diesel zählt zu den paraffinischen Kraftstoffen nach EN 15940". Er verfüge im Wesentlichen über die stoffliche Struktur des fossilen Diesels, übertreffe jedoch die Spezifikationen von allen bisher an Tankstellen erhältlichen Dieselmotorkraftstoffen mehr als deutlich. Die Grundsubstanz des C.A.R.E. Diesels werde von führenden deutschen Mineralölproduzenten in Mengen von bis zu 20 % ihrem Premium Diesel beigemischt. Tool Fuel Services GmbH vertreibe das bisher nur zur Veredelung genutzte Produkt zu 100 % in Reinform.

Ohne Mineralöle (und Bio-Anteile) kommt der GTL-Diesel aus, der im "Gas to liquids"-Verfahren aus Erdgas hergestellt wird.

In den Niederlanden ist GTL-Diesel bereits in vielen Häfen erhältlich, in Norddeutschland vertreibt die Bremer Mineralölhandel (BMÖ) GmbH Shell GTL Fuel, unter anderem im Yachthafen Accumersiel. Man sei in der Lage, kleine und große Mengen zu liefern und bei Bedarf Tankanlagen zur Verfügung zu stellen, so das Unternehmen. Die Belieferung per Tankwagen an Yachtclubs etc. könne in Norddeutschland flächendeckend gewährleistet werden: "Es können Tanks/Behältnisse zur Verfügung gestellt werden." An der Hoftankstelle in Bremen-Industrieäfen, Windhukstraße 1 in 28237 Bremen, könne man Pkw bzw. Kanister mit GTL-Diesel betanken. In naher Zukunft sei das auch an einigen Tankstellen im Großraum Bremen möglich. In Norddeutschland beliefert BMÖ schon einige Yachtclubs mit GTL. Informationen unter www.bmo.de.

Verkaufsverbot für Dieseladditive (aus *Sail24.com*)

Die Nachricht, dass biozidhaltige Diesel-Additive nicht mehr im freien Handel für Privat-Verbraucher verfügbar sein sollen, dürfte zum Beginn der Wintersaison in der Wassersportszene auf Unverständnis stoßen, denn gerade diese Dieselzusätze gelten derzeit als die einzig wirksame Waffe gegen die gefürchtete Dieselpest.

Ein Großteil aller Rettungs-Einsätze bei Motorproblemen ist laut der DGzRS und SeaHelp auf verunreinigten Kraftstoff – in erster Linie durch die „Dieselpest“ – zurück zu führen. Vorbeugung ist also dringend angeraten. Doch wirksame Produkte wie beispielsweise Grotamar, Liqui Moly Dieselschutz oder ERC Diesel Plus enthalten den sogenannten Formaldehyd-Abspalter MBO, für den eine Genehmigung als Konservierungsmittel (gemäß der Biozid-Verordnung EU Nr 528/2012) noch aussteht. Bis ins Jahr 2020 ist die Verkehrsfähigkeit zwar noch gewährleistet, allerdings wird MBO ab dem 1.12.2018 in die Stoffliste der harmonisierten Einstufungen und Kennzeichnungen der CLP-Verordnung aufgenommen und muss verpflichtend als krebserzeugend (Gefahrenkategorie Carc. 1B)

eingestuft werden. Derart gekennzeichnete Gemische unterliegen der Chemikalienverbotsverordnung und müssen strengste Anforderungen in Bezug auf die Abgabe erfüllen. Beispielsweise wird die Abgabe an private Endverbraucher in Selbstbedienung und im Versandweg/Online-Handel ausgeschlossen.

Wie die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAUA) auf Anfrage mitteilte, „...werden im Rahmen der CLP-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen) chemische Stoffe auf ihr Gefährdungspotential hin überprüft. Für den Stoff MBO wurde dabei festgestellt, dass dieser unter anderem als krebserzeugend (Kategorie 1B) eingestuft werden muss. Nun besagt wiederum eine weitere Verordnung, die REACH-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe), dass Stoffe, die als krebserzeugend der Kategorie 1A oder 1B eingestuft sind, nicht in Gemischen in Verkehr gebracht werden dürfen, die zum Verkauf an die breite Öffentlichkeit bestimmt sind. Dies gilt für Konzentrationen oberhalb von 0,1%.“

Als Lösung für dieses Problem wäre es laut der Bundesanstalt denkbar, die Konservierungsmittel schon vor dem Verkauf den Dieselmotoren unter zu mischen. Somit wäre die MBO-Konzentration im Dieselmotor unterhalb der Einstufungsrelevanten Konzentration und dürfte auch an den privaten Verwender abgegeben werden.

Gewerbliche Kunden mit entsprechender Sachkunde sind von dem Abgabeverbot nicht betroffen. Damit könnte auf die Marinas und die Servicebetriebe die Aufgabe zukommen, die Tanks der Kundenschiffe mit einem Additiv zu befüllen und so der Dieselmotoren vorzubeugen, was letztlich natürlich Kostensteigerungen für den Skipper nach sich ziehen dürfte.

Allerdings wird auf Herstellerseite z.T. bereits reagiert. Tobias Gerstlauer, Leiter der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit/ DACH des deutschen Additiv- und Schmierstoffherstellers Liqui Moly aus Ulm erklärte auf Nachfrage: „Die Thematik betrifft auch uns. Wir arbeiten derzeit mit Hochdruck an einer Lösung, damit unsere Additive auch nach Dezember frei verkauft werden können. Wir sind zuversichtlich bis Dezember eine Lösung zu haben.“ Genauer wird derzeit zwar noch nicht bekannt geben, doch könnte das darauf hindeuten, dass in Ulm derzeit daran geforscht wird, eine gesundheitlich unkritischere chemische Formulierung für das Additiv zu entwickeln.

Ob man sich rechtzeitig zur Wintersaison also noch vor dem Stichtag am 1. Dezember mit einem Vorrat eindeckt, bleibt letztlich jedem selbst überlassen. In jedem Falle sollte man sich eventueller gesundheitlicher Risiken bewusst sein. Ein sorgsamer Umgang mit eventuellen Restbeständen und die Vermeidung von Hautkontakt durch entsprechende Schutzkleidung sollten daher selbstverständlich sein.