

DER UMWELT BEAUFTRAGTE

Informationsdienst für Kreislauf- und Abfallwirtschaft sowie Gewässer- und Immissionsschutz

oekom verlag

In diesem Heft

Beiträge

Umsetzung der
RED II-Richtlinie in
Deutschland 1

Bundestag beschließt
Änderungen des ElektroG 4

Über die Gültigkeit der
Referenzlösungen des
Ausbreitungsmodells für
Luftschadstoffe AUSTAL2000 7

Verbleib von Kunststoffen
in der Umwelt 8

Umweltzustand 2020:
Umweltbundesamt zieht
gemischte Bilanz 10

Einigung bei
EU-Klimagesetz 12

Rubriken

Kurz gemeldet 13

Impressum 13

Rechtsentscheid:
Konzentrationswirkung
immissionsschutzrechtlicher
Genehmigungen 14

Neue und geänderte
Vorschriften 15

Publikationen & Produkte 16

Termine 16

Umsetzung der RED II-Richtlinie in Deutschland

Das Bundeskabinett hat im Februar einen Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote beschlossen und dem Bundestag zur Zustimmung vorgelegt. Das Gesetz dient der Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) und soll in Form einer Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erfolgen. Das Gesetzesvorhaben gilt als besonders eilbedürftig, da nach den Vorgaben der RED II-Richtlinie die Umsetzung in nationales Recht bis zum 30. Juni 2021 zu erfolgen hat.

Vorgaben der RED II-Richtlinie

2018 wurde mit der Novellierung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 auf EU-Ebene das verbindliche Ziel bestimmt, den Anteil der erneuerbaren Energien am Bruttoendenergieverbrauch bis zum Jahr 2030 europaweit auf mindestens 32 Prozent anzuheben. Für die Sektoren Strom, Wärme, und Transport (Verkehr) werden jeweils gesonderte Zielwerte vorgegeben. Im Sektor Transport beträgt der Zielwert nach Artikel 25 RED II mindestens 14 Prozent Anteil der erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch bis 2030. Dabei ist ein schrittweises Anheben des Anteils erneuerbare Energien vorgesehen, den die Mitgliedstaaten selbst bestimmen können. Innerhalb des Mindestanteils von 14 Prozent müssen fortschrittliche Biokraftstoffe und Biogas innerhalb bestimmter Fristen Mindestwerte erreichen. So muss ihr

Anteil 2022 mindestens 0,2 Prozent, im Jahr 2025 mindestens ein Prozent und 2030 mindestens 3,5 Prozent betragen. Um die verschiedenen Zielwerte für den Transportsektor zu erreichen, können die EU-Mitgliedstaaten Maßnahmen einführen, die sich auf Mengen, Energiegehalt oder Treibhausgasemissionen beziehen.

Änderungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz

Die vorgesehenen Änderungen betreffen sämtlich den zweiten Abschnitt (Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen) des dritten Teils des BImSchG. In § 37a BImSchG wird ein neuer Absatz eingefügt, demzufolge auch Inverkehrbringer von Flugbenzin – ebenso wie bisher schon die Inverkehrbringer von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen – zukünftig bestimmten Verpflichtungen zur Treibhausgasminderung unterliegen werden. Die Ver-

Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Mit der „Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ sollen weitere Vorgaben der 2018 neu gefassten Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) umgesetzt werden. Ein Referentenentwurf dieser Verordnung wurde bereits im September 2020 zusammen mit dem Referentenentwurf des Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote vorgestellt. Die Verordnung dient der Umsetzung der Anforderungen der RED II-Richtlinie im Verkehrsbereich.

Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 verpflichtet die Mitgliedstaaten zu einer Reihe weiterer Vorgaben für den Verkehrssektor. Alle Unternehmen, die in Deutschland Kraftstoffe in Verkehr bringen, müssen die Treibhausgasemissionen ihrer gesamten in Verkehr gebrachten Kraftstoffmenge um einen der Treibhausgasminderungs-Quote entsprechenden Prozentsatz senken. Diese Pflicht wird durch das Inverkehrbringen erneuerbarer Energieerzeugnisse erfüllt, für die in der RED II-Richtlinie Nachhaltigkeitskriterien sowie weitere Vorgaben zur Begrenzung und zur besonderen Förderung einzelner erneuerbarer Energieerzeugnisse festgelegt sind.

Der Verordnungsentwurf sieht folgende Maßnahmen vor:

- Der Anteil von Biokraftstoffen, die aus Nahrungs- und Futtermitteln produziert werden, sollen begrenzt werden, um umweltschädliche Effekte durch die Ausweitung von Anbauflächen zu minimieren.
- Die energetische Menge des Stroms, der in Elektrofahrzeugen genutzt wird, soll gemäß der RED II-Richtlinie mit dem vierfachen seines Energiegehaltes für die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet werden, um den Aufbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu unterstützen.
- Der Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe aus den in Anhang IX der RED II-Richtlinie genannten Rohstoffen soll bis zum Jahr 2030 schrittweise angehoben werden. Um einen Anreiz zum Inverkehrbringen zusätzlicher Mengen zu schaffen, wird der Energiegehalt dieser Kraftstoffe, die über die Erfüllung des Mindestanteils hinausgehen, mit dem Doppelten ihres Energiegehaltes für die Erfüllung der Treibhausgasminderungsquote angerechnet.
- Der Anteil gemäß RED II-Richtlinie von Biokraftstoffen aus Abfällen wie z.B. gebrauchten Speiseölen soll eingeschränkt werden, da Biokraftstoffe aus Abfallstoffen nur begrenzt zur Verfügung stehen.

Die genannten Neuregelungen sollen durch Änderungen der 38. BImSchV und daneben auch durch Anpassungen der 36. BImSchV (Verordnung zur Durchführung der Regelungen der Biokraftstoffquote) umgesetzt werden. In der 38. BImSchV (Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen) sollen folgende Änderungen vorgenommen werden:

Elektrischer Strom, der von Letztverbrauchern zum Betrieb von Elektrofahrzeugen aus dem Netz entnommen wurde, soll mit dem Vierfachen seines Energiegehaltes auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden. Der Betreiber der Ladesäule wird zum Dritten im Sinne des § 37a Abs. 6 BImSchG. Auf diesen Dritten kann ein zur Einhaltung der Treibhausgasminderungsquote verpflichteter Inverkehrbringer von Kraftstoffen seine Verpflichtung vertraglich durch Quotenhandel übertragen. Dies gilt sowohl für öffentlich zugängliche als auch für privat oder von Firmen betriebene Ladepunkte. Mit der vorgesehenen Regelung soll der Betrieb von Ladepunkten, der derzeit noch nicht ausreichend wirtschaftlich ist, durch zusätzliche Einnahmen des Ladepunktbetreibers durch den Handel mit den quotenverpflichteten Inverkehrbringern von Kraftstoffen gefördert werden. Zudem wird die Möglichkeit des sogenannten Poolings eröffnet. Betreiber von nicht öffentlich zugänglichen Ladepunkten können ein Unternehmen, etwa einen Stromanbieter, bestimmen, das die betreffenden Strommengen sammelt, bei der zuständigen Behörde bescheinigen lässt und anschließend an einen Quotenverpflichteten veräußert.

Bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen aus Kraftstoffen fossilen Ursprungs werden die gleichen Basiswerte wie bisher zugrunde gelegt. Die Treibhausgasemissionen fossiler Ottokraftstoffe berechnen sich demnach durch Multiplikation der in Verkehr gebrachten energetischen Menge fossiler Ottokraftstoffe mit dem Wert 93,3 kg CO₂-Äquivalent pro Gigajoule. Die Treibhausgasemissionen fossiler Dieseldieselkraftstoffe berechnen sich durch Multiplikation der in Verkehr gebrachten energetischen Menge fossiler Dieseldieselkraftstoffe mit dem Wert 95,1 kg CO₂-Äquivalent pro Gigajoule.

Die Anrechenbarkeit spezieller fossiler Energieträger, die in Anlage 2 der 38. BImSchV aufgeführt sind, auf die Treibhausgasminderungsquote soll mit dem Verpflichtungsjahr 2021 beendet werden, weil der Verordnungsgeber zur Erreichung der Klimaschutzziele und der Treibhausgasneutralität eine vollständige Abkehr von fossilen Energieträgern für erforderlich hält. Dies betrifft

- Flüssiggaskraftstoff (LPG) aus fossilen Quellen (EU-Mix),
- komprimiertes oder verflüssigtes Erdgas (CNG) (EU-Mix),
- komprimierter Wasserstoff in Brennstoffzellen, erzeugt aus Erdgas mit Dampfreformierung oder aus Kohle, auch mit Abscheidung und Speicherung von CO₂ aus Prozessemissionen,
- Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoff, erzeugt aus Altkunststoffen, die aus fossilen Rohstoffen stammen.

Die Obergrenze für Biokraftstoffe hinsichtlich ihrer Anrechenbarkeit soll neu festgelegt werden. Bisher wird, wenn der energetische Anteil der für die Erfüllung der Treibhausgasminderungsquote anrechenbaren konventionellen Biokraftstoffe 6,5 Prozent übersteigt, für die Treibhausgasemissionen der diesen Anteil übersteigenden konventionellen Biokraftstoffe der Basiswert zugrunde gelegt. Nunmehr soll die Obergrenze ab dem Jahr 2022 von 6,5 Prozent auf 3,2 Prozent und danach schrittweise weiter auf drei Prozent (ab 2024) und 2,7 Prozent (ab 2026) abgesenkt werden. Eine analoge Obergrenze soll für abfallbasierte Biokraftstoffe neu eingeführt werden; sie beträgt 1,9 Prozent. Weiterhin soll für die Anrechnung von Biokraftstoffen mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderung gemäß der EU-Verordnung 2019/807 ab 2022 eine Obergrenze von 0,5 Prozent eingeführt werden; diese Obergrenze sinkt 2024 auf 0,3 Prozent. Ab 2026 soll mit einer Obergrenze von null Prozent eine Anrechnung solcher Kraftstoffe nicht mehr möglich sein. Ausgenommen sind Biokraftstoffe, die nach der Verordnung (EU) 2019/807 als Biokraft- und Brennstoff mit geringem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen zertifiziert sind. Derzeit betrifft diese Regelung nur den Einsatz von Palmöl aus dem Anbau von Ölpalmen, bei dem durch Rodung von Wäldern oder Trockenlegung von Feuchtgebieten hohe Treibhausgasemissionen zu erwarten sind. Die Richtlinie 2018/2001 gibt für solche Energiepflanzen eine vollständige Beendigung der Förderung vor.

In ihrer bisherigen Fassung sieht die 38. BImSchV eine Verpflichtung der Hersteller und Inverkehrbringer vor, fortschrittliche Biokraftstoffe in einem schrittweise wachsenden Mindestanteil in Verkehr zu bringen. Bis 2025 soll dieser Anteil auf 0,5 Prozent gesteigert werden. In der geänderten Fassung soll diese Regelung in Umsetzung der RED II-Richtlinie wie folgt fortgeschrieben werden: Ab 2026 sollen 0,65 Prozent, ab 2028 1,1 Prozent und ab 2030 1,75 Prozent Mindestanteil an fortschrittlichen Biokraftstoffen erreicht werden. Erstmals soll bei Nichterreichen der Quote eine Fehlabbgabe festgelegt werden. Zur Schaffung zusätzlicher Anreize sollen Mengen an fortschrittlichen Biokraftstoffen, die den Mindestanteil übersteigen, bis zu einem Anteil von 1,75 Prozent mit dem Doppelten ihres Energiegehaltes auf die Treibhausgasminderungsquote angerechnet werden. Anlage 1 der 38. BImSchV, die eine Aufstellung der Rohstoffe zur Herstellung fortschrittlichen Biokraftstoffe enthält, wird überarbeitet. Zukünftig sollen neben Gülle und Klärschlamm auch Mist, bei forstwirtschaftlichen Reststoffen auch Zweige, Blätter, Nadeln und Baumspitzen zu den hier gelisteten Rohstoffen zählen. Dagegen sollen die Abfallrohstoffe gebrauchtes Speiseöl und tierische Fette, die in die Kategorien 1 und 2 der europäischen Verordnung über tierische Nebenprodukte (1069/2009) eingestuft sind, nicht mehr als Rohstoffe zur Herstellung fortschrittlicher Biokraftstoffe zugelassen werden.

pflchtigungen sollen wie folgt gefasst werden:

- Inverkehrbringer von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen: Bisher bestand ab 2020 die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen durch die in Verkehr gebrachten fossilen und Biokraftstoffe um sechs Prozent gegenüber dem Referenzwert (geltender § 37a Abs. 4 BImSchG). Der Referenzwert der Treibhausgasemission berechnet sich aus einem Basiswert von 83,8 kg CO₂-Äquivalent pro Gigajoule multipliziert mit der in Verkehr gebrachten energetischen Menge der Kraftstoffe. Nunmehr soll die Treibhausgasemission gegenüber dem Referenzwert ab 2022 um 6,5 Prozent, ab 2023 um sieben Prozent, ab 2024 um acht Prozent, ab 2026 um zehn Prozent, ab 2028 um 14,5 Prozent und ab 2030 um 22 Prozent gemindert werden. Diese Zielvorgaben sind somit deutlich höher als in der RED II-Richtlinie (14 Prozent Minderung) gefordert. Der zur Berechnung des Referenzwertes herangezogene Basiswert soll zukünftig allein durch Verordnung nach § 37d BImSchG (38. BImSchV, siehe Kasten) festgelegt werden. Hiernach betragen die Basiswerte für fossilen Ottokraftstoff 93,3 und für fossilen Dieselmotorkraftstoff 95,1 kg CO₂-Äquivalent pro Gigajoule
- Inverkehrbringer von Flugbenzin: Diese müssen künftig (ab 2026) einen Mindestanteil an Flugkraftstoff aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs sicherstellen, der konventionellen Flugturbinenkraftstoff ersetzt. Der Mindestanteil beträgt ab 2026 0,5 Prozent, ab 2028 ein Prozent und ab 2030 zwei Prozent. Die Anforderungen an Flugkraftstoff aus erneuerbaren Energien soll eine Rechtsverordnung nach § 37d BImSchG regeln.

Zur Erfüllung ihrer Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemission sollen dem Inverkehrbringern von Otto- und Dieselmotorkraftstoff nunmehr folgende Optionen (im Gesetz zukünftig

Erfüllungsoptionen genannt) zur Auswahl stehen:

- Beimischung von Biokraftstoff zu fossilem Otto- oder fossilem Dieselmotorkraftstoff,
- Inverkehrbringen von reinem Biokraftstoff,
- Beimischung von Biomethan zu fossilem Erdgaskraftstoff (komprimiert oder verflüssigt) oder Inverkehrbringen von reinem Biomethan,
- Verwendung von elektrischem Strom für den Antrieb von Straßenfahrzeugen entsprechend den Vorgaben einer Verordnung nach § 37d BImSchG (siehe Kasten),
- Einsatz von Upstream-Emissionsminderungen entsprechend den Vorgaben einer Verordnung nach § 37d BImSchG,
- Inverkehrbringen von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs entsprechend den Vorgaben einer Verordnung nach § 37d,
- Inverkehrbringen von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs, wenn sie als Zwischenprodukt zur Produktion konventioneller Kraftstoffe verwendet werden, entsprechend den Vorgaben einer Verordnung nach § 37d BImSchG,
- Inverkehrbringen von flüssigen oder gasförmigen erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs, die in einem raffinerietechnischen Verfahren gemeinsam mit mineralölstämmigen Ölen verarbeitet werden, entsprechend den Vorgaben einer Verordnung nach § 37d BImSchG,
- Inverkehrbringen anderer Kraftstoffe, soweit die Vorgaben einer Verordnung nach § 37d eingehalten werden.

Die Erfüllungsoptionen in Form von flüssigen und gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs sind neu und beziehen sich auf strombasierte Kraftstoffe, die sogenannten Power-to-X-Kraftstoffe sowie auf flüssige und gasförmige Kraftstoffe nicht-biogener Herkunft

zur Produktion konventioneller Kraftstoffe (z.B. „grüner – durch Elektrolyse mit Strom aus erneuerbaren Energien – erzeugter Wasserstoff“ in Raffinerien). Diese Erfüllungsoptionen sollen mindestens mit dem Doppelten ihres Energiegehaltes auf die Erfüllung der Verpflichtung der Inverkehrbringer von Otto- und Dieselmotorkraftstoff angerechnet werden. Es entfällt gegenüber der bisherigen Fassung des § 37a BImSchG die Vorgabe, dass zur Substitution von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen aus fossilen Quellen ein bestimmter Anteil an Biokraftstoffen beigemischt werden muss (frühere Biokraftstoffquote).

Die Verpflichtung der Inverkehrbringer von Flugbenzin wird durch Lieferung von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nichtbiogenen Ursprungs erfüllt, soweit die Vorgaben einer Verordnung nach § 37d eingehalten werden.

Die Erfüllung aller Verpflichtungen, einschließlich derer der Inverkehrbringer von Flugbenzin, kann durch Vertrag auf einen Dritten übertragen werden. Der Vertrag muss in schriftlich gefasster Form vorliegen und mengenmäßige Angaben zum Umfang der eingegangenen Verpflichtung enthalten sowie Angaben, für welche der oben genannten Erfüllungsoptionen die Übertragung gilt. Unterliegt der Dritte selbst der Verpflichtung zur Treibhausgasemissionsminderung, können die übertragenen Treibhausgasemissionsminderungs- und Kraftstoffmengen nicht zur Erfüllung der eigenen Verpflichtung oder zur Verpflichtung eines weiteren Verpflichteten eingesetzt werden. Ist der Dritte nicht selbst Verpflichteter, kann er Verträge auch durch Erfüllungsoptionen erfüllen, die er bereits im Vorjahr des Verpflichtungsjahres in Verkehr gebracht hat. In beiden Fällen kann der Dritte die Quotenverträge ausschließlich durch Biokraftstoffe und sonstige Erfüllungsoptionen erfüllen, die er selbst in Verkehr bringt oder gebracht hat.

Bestimmte Kraftstoffe können nicht auf die Erfüllung von Verpflichtungen zur Minderung der Treibhausgasemission angerechnet werden. Dazu soll gemäß dem geänderten § 37b BImSchG nunmehr auch Wasserstoff aus

biogenen Quellen zählen. Dies wird damit begründet, dass für den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz Anreize zum Ausbau von Elektrolysekapazitäten geschaffen werden sollen, um aus erneuerbarem Strom nicht-biogenen Ursprungs Wasserstoff zu gewinnen; somit würde eine Anrechnung von Wasserstoff, der beispielsweise aus Biogas oder durch elektrischen Strom aus der energetischen Verwertung von Biomasse gewonnen wird, dieses Ziel gefährden. Ebenso können wie bisher Biokraftstoffe, die vollständig oder teilweise aus tierischen Ölen oder Fetten hergestellt wurden, nicht auf die Erfüllung der Verpflichtungen angerechnet werden. Allerdings wurde eine neue Ausnahme geschaffen, derzufolge Biokraftstoffe, sofern sie mindestens teilweise aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorien 1 und 2 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 (Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte) bestehen, doch auf die Erfüllung von Verpflichtungen zur Treibhausgasemissionsminderung angerechnet werden. Die Mitteilungspflichten der zur Treibhausgasemissionsminderung Verpflichteten gegenüber der zuständigen Stelle (der Biokraftstoffquotenstelle beim Hauptzollamt Frankfurt/Oder mit Dienstsitz in Cottbus) sollen wie folgt gefasst werden: Bis zum 15. April des Folgejahrs sind für das vergangene Verpflichtungsjahr

- die in Verkehr gebrachte Menge fossilen Otto- und Dieselmotorkraftstoffs oder fossilen Flugturbinenkraftstoffs,
- die eingesetzte Menge an Erfüllungsoptionen, bezogen auf die verschiedenen jeweils betroffenen Erfüllungsoptionen, und
- die Treibhausgasemissionen in Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent der jeweiligen Mengen schriftlich mitzuteilen. Damit wird der Erweiterung der Verpflichtung auf die Inverkehrbringer von Flugbenzin Rechnung getragen. Die Mitteilungspflichten gehen im Fall einer vertraglichen Übertragung der Verpflichtung auf einen Dritten auf diesen über.

Neuer

Anpassungsmechanismus

Mit einem neuen § 37h soll ein Mechanismus geschaffen werden, der sicherstellt, dass die Treibhausgasminderungsquote angepasst wird, wenn die anzurechnende Menge an Strom für Elektrofahrzeuge einen bestimmten Schwellenwert überschreitet. Zunächst wird bestimmt, dass das Bundesumweltministerium die Summe der für ein Verpflichtungsjahr an die zuständige Stelle (nach 37d Abs. 1: das Umweltbundesamt) gemeldeten Mengen an elektrischem Strom zur Verwendung in Straßenfahrzeugen im Bundesanzeiger bekannt gibt. Übersteigt die Summe der bekannt gemachten Menge an elektrischem Stroms die Schwelle von

- fünf Petajoule im Kalenderjahr 2022,
- neun Petajoule im Kalenderjahr 2023,
- 13 Petajoule im Kalenderjahr 2024,
- 19 Petajoule im Kalenderjahr 2025,
- 25 Petajoule im Kalenderjahr 2026,
- 38 Petajoule im Kalenderjahr 2027,
- 53 Petajoule im Kalenderjahr 2028,
- 71 Petajoule im Kalenderjahr 2029, und
- 88 Petajoule im Kalenderjahr 2030,

erhöht die Bundesregierung per Verordnung den in § 37a Abs. 4 BImSchG-Entwurf festgelegten Prozentsatz für die Minderung der Treibhausgasemissionen gegenüber dem Referenzwert für alle nachfolgenden Verpflichtungsjahre. Eine derartige Erhöhung ist frühestens für das übernächste Verpflichtungsjahr einer festgestellten Überschreitung zulässig.

Die Erhöhung muss sicherstellen, dass andere Erfüllungsoptionen in gleichem Maße zur Erfüllung der Verpflichtung des Inverkehrbringers eingesetzt werden können. Die Erhöhung muss der 0,5- bis 1,5-fachen Treibhausgasminderung durch die Menge an elektrischem Strom, die die gemeldete Menge übersteigt, gegenüber der Summe der Referenzwerte aller Verpflichteten entsprechen. Der Referenzwert für einen Verpflichteten ergibt sich aus § 37a Absatz 4 Satz 3 BImSchG-Entwurf unter Zugrundelegung des Basiswerts.

Ordnungswidrigkeiten

In § 62 BImSchG wird die Ermächtigung für einen ein neuen Ordnungswidrigkeitstatbestand geschaffen. Mit dieser Ermächtigung soll in der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung die Ahndung von fahrlässig oder vorsätzlich falschen Angaben bei der Erstellung von Nachhaltigkeitsnachweisen ermöglicht werden.

Dr. Martin Albrecht
martin.albrecht@abfallrecht.org



Bundestag beschließt Änderungen des ElektroG

Der Bundestag hat am 15. April 2021 das „Erste Gesetz zur Änderung des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes“ in der vom Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit vorgelegten Fassung verabschiedet. Im Vergleich zum bisherigen Gesetzentwurf, vorgestellt in DER UMWELTBEAUFTRAGTE 11/2020, sind keine weitreichenden Änderungen mehr erfolgt. Welche Änderungen durch die Ausschussfassung Eingang in das Gesetz gefunden haben, soll im Folgenden kurz dargestellt werden.

Neu über die Ausschussempfehlungen in das Gesetz eingefügt wurden Änderungen der Regelungen zur Bevollmächtigung in § 8 ElektroG. Demnach muss die Mindestdauer der Bevollmächtigung nun mindestens drei Monate wirksam sein. Dies soll einem missbräuchlich raschen Wechsel der Bevollmächtigten entgegenwirken und sicherstellen, dass „ein Bevollmächtigter ernsthafte organisatorische Vorkehrungen trifft, um die Herstellerpflichten ordnungsgemäß zu erfüllen“, führt die Beschlussempfehlung.