

10.09.24

Unterrichtung

durch die Europäische Kommission

Stellungnahme der Europäischen Kommission zu dem Beschluss des Bundesrates zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vermeidung der Freisetzung von Kunststoffgranulat zur Verringerung der Umweltverschmutzung durch Mikroplastik

C(2024) 6450 final

siehe Drucksache 625/23 (Beschluss)



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 8.9.2024
C(2024) 6450 final

Sehr geehrte Frau Bundesratspräsidentin,

die Kommission dankt dem Bundesrat für seine begründete Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vermeidung der Freisetzung von Kunststoffgranulat zur Verringerung der Umweltverschmutzung durch Mikroplastik {COM(2023) 645 final}.

Mit diesem Vorschlag werden die Verpflichtungen erfüllt, die in der EU-Kunststoffstrategie, dem europäischen Grünen Deal und dem Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft in Bezug auf die Verschmutzung durch Mikroplastik eingegangen wurden.

Mikroplastik ist in der Umwelt weitverbreitet und gibt der Öffentlichkeit zunehmend Anlass zur Sorge. Freigesetztes Kunststoffgranulat stellt die drittgrößte Quelle der Verschmutzung durch Mikroplastik im Zusammenhang mit der Verwendung bestimmter Erzeugnisse dar. Die Mobilität des Granulats ist ein erschwerender Umstand. Freisetzen wirken sich negativ auf die Umwelt und möglicherweise auf die menschliche Gesundheit aus. Darüber hinaus haben sie nachteilige Auswirkungen auf die Wirtschaft in den betroffenen Gebieten, beispielsweise auf die Fischerei oder die Landwirtschaft vor Ort. Mit dem Vorschlag sollen solche Verschmutzungen auf kostenwirksame Weise reduziert werden.

Die Kommission begrüßt die allgemeine Unterstützung des mit dem Vorschlag verfolgten Ziels durch den Bundesrat. Die Kommission nimmt den vom Bundesrat zum Ausdruck gebrachten Standpunkt gebührend zur Kenntnis. Hinsichtlich der fachlicheren Anmerkungen aus der Stellungnahme verweist die Kommission den Bundesrat auf den beigefügten Anhang.

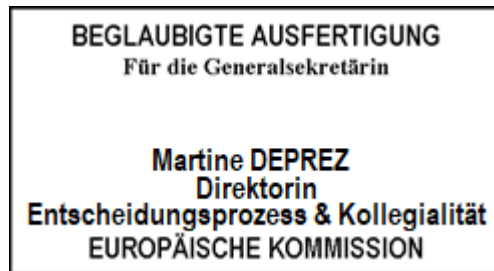
Die vorgenannten Punkte beziehen sich auf den ursprünglichen Vorschlag der Kommission. Die Gespräche zwischen der Kommission und den beiden gesetzgebenden Organen – dem Europäischen Parlament und dem Rat – haben nun begonnen, und die Kommission ist zuversichtlich, dass in naher Zukunft eine Einigung erreicht werden wird. Die Stellungnahme des Bundesrates wurde den für die Verhandlungen zuständigen Vertretern der Kommission übermittelt und wird in die Gespräche einfließen.

Frau Ministerpräsidentin Manuela Schwesig
Präsidentin des deutschen Bundesrates
Leipziger Straße 3-4
10117 BERLIN
ALLEMAGNE/DUITSLAND

Die Kommission hofft, dass die mit dieser Antwort übermittelten Ausführungen die vom Bundesrat aufgeworfenen Fragen zufriedenstellend beantworten, und sieht der Fortsetzung des politischen Dialogs erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

*Maroš Šefčovič
Exekutiv-Vizepräsident*





Anhang

Die Kommission hat alle in der Stellungnahme des Bundesrates dargelegten Bedenken sorgfältig geprüft und möchte dazu, thematisch zusammengefasst, folgende Anmerkungen machen.

*In Bezug auf die **Bestimmung des Begriffs „Kunststoffgranulat“** nimmt die Kommission den Vorschlag zur Kenntnis und erinnert daran, wie wichtig es ist, fest etablierte Begriffsbestimmungen zu berücksichtigen (wie im Rahmen des von der Industrie geleiteten Programms „Operation Clean Sweep“ und des Übereinkommens zum Schutz der Meeresumwelt des Nordostatlantiks).*

*Was das **Be- und Entladen** betrifft, so räumt die Kommission ein, dass diese Vorgänge häufig nicht nur in die Zuständigkeit der Frachtführer, sondern auch anderer Wirtschaftsteilnehmer fallen (geteilte Verantwortung) und in diesem Sinne möglicherweise besonderer Bestimmungen in der Verordnung bedürfen. Im Hinblick auf die Rolle der Frachtführer bei der Freisetzung von Kunststoffgranulat in die Umwelt wurde in der dem Vorschlag beigelegten Folgenabschätzung festgestellt, dass, wenn Freisetzungen auf allen Stufen der Lieferkette auftreten, das Austreten während des Transports leicht zur direkten Verschmutzung der Umwelt führen kann. Aus diesem Grund verpflichtet der Vorschlag die Frachtführer zur Umsetzung spezifischer Verpflichtungen (die im vorgeschlagenen Anhang III aufgeführt sind) und enthält keine Anwendungsschwelle für Frachtführer.*

*Die **Mengenschwelle von 1 000 Tonnen Granulat pro Jahr** gilt lediglich für mittlere und große Anlagen, da Kleinst- und Kleinanlagen aufgrund ihrer Größe im Einklang mit dem Ziel, den Verwaltungsaufwand zu verringern, Anspruch auf weniger strenge Anforderungen haben. Wenn mittlere und große Anlagen Granulat in Mengen von weniger als 1 000 Tonnen pro Jahr handhaben, dürften sie mit kleinen Unternehmen vergleichbar sein, die typischerweise Mengen von 1 000 Tonnen pro Jahr handhaben. Dieser Schwellenwert wurde also eingeführt, um eine faire Behandlung von Unternehmen zu gewährleisten, die ähnlich kleine Mengen handhaben.*

*In Bezug auf die **obligatorische Zertifizierung durch Dritte für mittlere Verarbeitungsunternehmen** ist anzumerken, dass die überwiegende Mehrheit der Unternehmen, die Kunststoffgranulat in der EU verarbeiten, Kleinst- und Kleinunternehmen sind. Die vorgeschlagenen Anforderungen an die Handhabung sind alle von den bereits bestehenden von der Branche entwickelten Anforderungen abgeleitet, auch hinsichtlich der Zertifizierungskomponente. Die Kosten-Nutzen-Analyse dieser Anforderungen und die Ergebnisse einer Erhebung bei KMU ließen darauf schließen, dass die Zertifizierung für Kleinst- und Kleinunternehmen sowie für*

Unternehmen anderer Größe, die weniger als 1 000 Tonnen Granulat pro Jahr verarbeiten, unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würde. Zum Ausgleich wurden für Kleinst- und Kleinunternehmen weniger strenge Anforderungen eingeführt sowie für mittlere Unternehmen, die weniger als 1 000 Tonnen Granulat pro Jahr verarbeiten, der Zeitraum bis zur ersten Zertifizierung und die Gültigkeitsdauer des Zertifikats verlängert.

*Die **Verpflichtung der zuständigen Behörden zur Schaffung und Unterhaltung eines öffentlichen Registers** mit Informationen über die Durchführung der Verordnung wird als notwendig erachtet, um die Einhaltung der Vorschriften durch den Sektor zu gewährleisten. Transparenz in Bezug auf die Durchführung der Verordnung würde die in der Verordnung (EU) 2023/2055 der Kommission¹ vorgesehene Berichterstattungspflicht ergänzen. Der Vorschlag enthält ferner eine Methode zur Schätzung solcher Freisetzungen, da diese in der Kommissionsverordnung nicht vorgesehen ist.*

***Umweltinspektionen** durch die zuständigen Behörden spielen eine Schlüsselrolle bei der Durchsetzung der Vorschriften und der Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen. Gleichzeitig würde der risikobasierte Ansatz des Vorschlags den damit verbundenen Aufwand minimieren. Darüber hinaus beschränkt sich die Rolle der zuständigen Behörden im Gegensatz zu anderen EU-Rechtsakten auf Ex-post-Kontrollen.*

*In Bezug auf die **Möglichkeit der Ausweitung der Ausnahmeregelung von der Übermittlung der Risikobewertungspläne, Konformitätserklärungen und Konformitätsbescheinigungen auf Unternehmen, die ein System für Umweltmanagement (UMS) eingeführt haben**, anstatt die Regelung gemäß dem Vorschlag der Kommission lediglich Unternehmen mit EMAS-Registrierung vorzubehalten, ist darauf hinzuweisen, dass die zuständigen Behörden nicht wissen können, welche Unternehmen ein Umweltmanagementsystem eingeführt haben und was dieses beinhaltet, es sei denn, sie werden darüber informiert. Die UMS-Meldung ist daher unerlässlich.*

*Mit dem Vorschlag werden die Wirtschaftsteilnehmer und alle Frachtführer verpflichtet, **jedwede Freisetzung zu vermeiden** und unverzüglich Maßnahmen zur Beseitigung dieser Freisetzungen zu ergreifen (Artikel 3 Absatz 1). Hierzu können die zuständigen Behörden die Wirtschaftsteilnehmer auffordern, ihren Risikobewertungsplan zu ändern oder eine der in dem vorgeschlagenen Anhang I aufgeführten Maßnahmen zeitnah durchzuführen (Artikel 4 Absatz 3). Im Fall eines zufälligen oder unbeabsichtigten Freisetzens müssen die Wirtschaftsteilnehmer und alle Frachtführer zusätzlichen Verpflichtungen nachkommen (Artikel 9). Diese Verpflichtungen und die Bedingungen, unter denen sie ausgelöst werden, stimmen mit denjenigen überein, die in der Richtlinie über Industrieemissionen festgelegt sind.*

¹ Verordnung (EU) 2023/2055 der Kommission vom 25. September 2023 zur Änderung von Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH) hinsichtlich synthetischer Polymermikropartikel (ABl. L 238).

Was den vorgeschlagenen Artikel 14 über den Umgang mit Beschwerden und den Zugang zur Justiz, Artikel 15 über Sanktionen und Artikel 16 über Entschädigungen anbelangt, so trägt die Kommission in Bezug auf ähnliche Vorschriften der Einigung Rechnung, die die beiden gesetzgebenden Organe dieses Jahr im Rahmen der Verhandlungen über die Überarbeitung der Richtlinie über Industrieemissionen erzielt haben. Dies umfasst beispielsweise die Tatsache, dass die Überprüfungsverfahren weder mit übermäßigen Kosten verbunden noch kostenlos sein dürfen, die Klarstellung, dass die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sind, strafrechtliche Sanktionen in Form von Geldstrafen gegen juristische Personen vorzusehen, die Streichung von Durchführungsbestimmungen für die Berechnung der gegen natürliche Personen verhängten Geldbußen, die Anerkennung des Rechts natürlicher oder juristischer Personen, gegenüber den betreffenden natürlichen oder juristischen Personen, nicht aber gegenüber den zuständigen Behörden Schadensersatz geltend zu machen und zu erwirken, oder die Streichung der Umkehr der Beweislast.
