Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit
21. Wahlperiode

Deutscher Bundestag

Ausschussdrucksache 21(16)170-B

(09.11.2026)

Stellungnahme

bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V.

Öffentliche Anhörung

zum

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Ablösung des Abfallverbringungsgesetzes und zur Änderung weiterer Rechtsvorschriften

BT-Drs. 21/8866

Siehe Anlage

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.

Fränkische Straße 2 · 53229 Bonn
Telefon +49 228 98849-0 · Telefax +49 228 98849-99
info@bvse.de · www.bvse.de

Bundesverband Sekundärrohstoffe
und Entsorgung e. V.

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Ablösung des Abfallverbringungsgesetzes

A. Vorbemerkung

Der bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. vertritt als führender Branchendachverband die Interessen von rund 1.100 überwiegend mittelständischen Entsorgungs- und Recyclingunternehmen aus Deutschland und Europa. Die qualifizierten Umweltdienstleister beschäftigen etwa 60.000 Arbeitnehmer. Im bvse sind alle Fachsparten der Recycling-, Sekundärrohstoff- und Entsorgungsbranche vertreten.

B. Im Allgemeinen

Wir sehen die grundsätzliche Notwendigkeit, das Abfallverbringungsgesetz an die nun geltende Abfallverbringungsverordnung (EU) 2024/1157 anzupassen. Nach unserer Auffassung sollte sich der nationale Gesetzgeber hierbei jedoch auf die Umsetzung der zwingend erforderlichen EU- Vorgaben beschränken.

Insbesondere sollte dringend besser unterschieden werden, zwischen Verstößen, die tatsächlich eine Gefährdung für die Umwelt und menschliche Gesundheit darstellen und solchen Verstößen, bei denen es sich um Fehler handelt, die keine weiteren Auswirkungen haben.

Gerade die verpflichtende Nutzung des Digital Waste Shipment System (DIWASS) birgt die Gefahr zusätzlicher Komplikationen im Vollzug. Unternehmen werden dadurch einem erheblichen Risiko ausgesetzt, Bußgelder oder andere Sanktionen aufgrund rein formaler Verstöße zu erleiden, ohne dass hiermit ein zusätzlicher Nutzen für den Umwelt- oder Gesundheitsschutz verbunden wäre.

Vor diesem Hintergrund ist es aus unserer Sicht zwingend erforderlich, die europarechtlichen Vorgaben nicht über das unionsrechtlich erforderliche Mindestmaß hinaus umzusetzen.

Der guten Ordnung halber sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die im Gesetzentwurf enthaltene Annahme, wonach für Wirtschaft und Verwaltung nur ein geringer Erfüllungsaufwand zu erwarten sei, sich unseres Erachtens nicht bestätigen wird.

I. Erfüllungsaufwand aus Sicht der Wirtschaft

Bereits die verpflichtende Nutzung von DIWASS durch sämtliche an der grenzüberschreitenden Abfallverbringung Beteiligten wird erhebliche Mehrkosten verursachen.

Besonders betroffen sind hierbei die Transportunternehmen. Da eine nicht ordnungsgemäße Nutzung von DIWASS ein Bußgeld oder sogar strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen kann, ist zu erwarten, dass sich künftig noch weniger Transportunternehmen bereit erklären werden, sich in DIWASS zu registrieren und grenzüberschreitende Abfalltransporte durchzuführen. Bereits heute bestehen erhebliche logistische Schwierigkeiten, geeignete Transportunternehmen für den Transport von Abfällen zu finden. Dies gilt in besonderem Maße für die grenzüberschreitende Abfallverbringung.

Je größer das Risiko ist, sich kostenintensiven Bußgeld- oder Strafverfahren auszusetzen, desto geringer wird die Bereitschaft der Transportunternehmen sein, in diesem Bereich tätig zu werden. Die wenigen Unternehmen, die weiterhin entsprechende Transporte übernehmen, werden das erhöhte Haftungs- und Kostenrisiko regelmäßig durch höhere Vergütungsforderungen kompensieren. Diese Mehrkosten werden letztlich an die Unternehmen weitergegeben und führen zu einer Verteuerung der

Abfallbehandlung sowie der aus der Verwertung der Abfälle gewonnenen Produkte. Die Annahme des Gesetzentwurfs, die vorgesehenen Änderungen führten zu keiner zusätzlichen finanziellen Belastung der Wirtschaft, dürfte daher der praktischen Realität nicht entsprechen.

Hinzu kommt, dass die Nutzung von DIWASS bislang auf Grund technischer Probleme nach wie vor nicht ordnungsgemäß funktioniert. Das Annex VII kann frühestens ab dem 15.11.2026 in DIWASS genutzt und somit getestet werden. Die Nutzung soll aber dann bereits ab dem 01.01.2027 zwingend sein, sodass bei der Nutzung auftretende Fehler dann bußgeldrechtlichen Folgen des Abfallverbringungsgesetzes auslösen werden.

Jedenfalls wird die Nutzung von DIWASS bis zum Jahre 2029 auch keine bürokratische Erleichterung bringen, da der Zoll sich erst (frühestens) 2029 an DIWASS anschließen wird. Dies bedeutet somit, dass alle erforderlichen Unterlagen parallel auch immer noch in Papierform mitgeführt werden müssen.

II. Erfüllungsaufwand aus Sicht der Verwaltung

Die technischen Probleme mit DIWASS werden sich auch auf den Erfüllungsaufwand der Verwaltung auswirken. Die EU-Kommission lässt hierzu bei Problemen mit DIWASS regelmäßig mitteilen, dass der erste Ansprechpartner für technische Probleme die zuständigen Behörden in den Nationalstaaten sind. Es sind somit die zuständigen Behörden in den Nationalstaaten, an die sich die Entsorgungs- und Transportunternehmen bei technischen Problemen mit DIWASS wenden werden und wenden müssen. Auf Grund des aktuellen technischen Entwicklungsstandes von DIWASS wird dies einen erheblichen Aufwand verursachen.

III. Wettbewerbsnachteile

Eine Sanktionierung von Verstößen über das in der Abfallverbringungsverordnung 2024/1157 erforderliche Maß hinaus, führt zudem zu Wettbewerbsnachteilen im Verhältnis zu den anderen Mitgliedstaaten. Auf Grund der derzeitigen problematischen wirtschaftlichen Situation sollte daher zwingend an dem auch im Koalitionsvertrag vereinbarten Gebot festgehalten werden, EU-Vorgaben lediglich 1:1 umzusetzen.

C. Im Einzelnen:

I. § 4 Abs. 1 Nr. 1 und § 5 Abs. 1 Nr. 2 Abfallverbringungsgesetz

Gem. § 4 Abs.1 Nr. 1 und § 5 Abs. 1 Nr. 2 Abfallverbringungsgesetz sind **alle Beteiligten** der jeweiligen Verbringung (für gefährliche notifizierungspflichtige Abfälle sowie für nicht gefährliche Abfälle nach dem Annex VII) verpflichtet, sicherzustellen, dass das Begleitformular bzw. das Annex VII-Formular an den sie betreffenden Stellen ausgefüllt ist **und dass die Informationen auch während des Transports den anderen Beteiligten sowie den Behörden in elektronischer Form (über DIWASS) zur Verfügung stehen.**

1.
Diese Anforderungen gehen über die Verpflichtungen der Abfallverbringungsverordnung (EU) 2024/1157 hinaus.

Art. 16 Abs. 3 VVA (für notifizierungspflichtige Abfälle) sieht die Verantwortung für die digitale Bereitstellung der Dokumente über DIWASS während des Transportes zu Recht ausschließlich bei dem Notifzierenden und dem Transportunternehmen, aber nicht bei den weiteren Beteiligten (z.B. Verwertungsanlage oder Abfallerzeuger). Dies ist auch interessengerecht, da die Letztgenannten auch gar

keinen Einfluss auf die Bereitstellung während des Transportes haben. Verantwortlich sein kann nur das Transportunternehmen oder/und der Notifzierende, der das Transportunternehmen beauftragt hat. So sieht es die Abfallverbringungsverordnung daher auch vor.

Dies gilt ebenso für die Verbringung nicht gefährlicher Abfälle mit dem Annex VII. Auch hier sieht Art. 18 Abs. 6 VVA die Verantwortung für die Bereitstellung bei dem Veranlasser und dem Transportunternehmen, nicht aber bei weiteren Beteiligten.

2.
Des Weiteren sieht die Abfallverbringungsverordnung in Art. 16 Abs. 4 sowie in Art. 18 Abs.6 vor, dass, falls während der Kontrolle kein Internet zur Verfügung steht, seitens des Notifizierenden bzw. der Verbringung veranlassenden Person und dem Transportunternehmen sichergestellt werden muss, dass die Unterlagen auf andere Weise (z.B. Papierform) während des Transportes verfügbar sind.

Diese Verpflichtung macht deutlich, dass z.B. der Ausfall des Internets einen Ausnahmegrund von der Verpflichtung zur Nutzung von DIWASS darstellt.

Dieser Ausnahmegrund findet sich im Abfallverbringungsgesetz aber so nicht wieder.

Es muss sichergestellt sein, dass für den Fall, dass das Internet am Ort der Kontrolle nicht funktioniert oder z.B. auch erwartbare technische Probleme mit DIWASS bestehen und die Informationen deshalb nicht über das Internet zur Verfügung gestellt werden können, dann auch keine Verpflichtung besteht, die Unterlagen in elektronischer Form (DIWASS) zur Verfügung zu stellen und es daher auch keinen Grund gibt, den Transport aus diesem Grunde an der Weiterfahrt zu hindern.

Dies ist zwar grundsätzlich selbstverständlich, sollte aber bereits Teil der Tatbestandsvoraussetzungen sein und nicht erst später bei der Verhängung eines Bußgeldes im Rahmen des Verschuldens geprüft werden.

Diesseits werden daher folgende Änderungen für sinnvoll gehalten:

§ 4 Abs.1 Nr. 1: haben alle an der notifizierten Verbringung Beteiligten sicherzustellen, dass gemäß Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1157 das Begleitformular oder im Falle der Sammelnotifizierung die Begleitformulare an den entsprechenden sie betreffenden Stellen ausgefüllt sind. **Der Notifizierende und die Transportunternehmen sind verpflichtet,** die Informationen auch während des Transports von Abfällen den anderen an der Verbringung beteiligten Personen, den betroffenen Behörden und den an Kontrollen beteiligten Behörden gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2024/1157 elektronisch zur Verfügung zu stellen**, sofern die Informationen übers Internet und das gem. Art. 27 Abs. 3 der Verordnung (EU) 2024/1157 betriebene Systen zur Verfügung gestellt werden können.**

§ 5 Abs.1 Nr. 2: haben alle an der Verbringung Beteiligten sicherzustellen, dass das in Anhang VII der Verordnung (EU) 2024/1157 enthaltene Dokument mit den relevanten Informationen an den entsprechenden sie betreffenden Stellen ausgefüllt ist. **Die Person, die die Verbringung veranlasst und das Transportunternehmen sind verpflichtet**, die Informationen auch während des Transports von Abfällen den anderen an der Verbringung beteiligten Personen, den betroffenen Behörden und den an Kontrollen beteiligten Behörden gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) 2024/1157 elektronisch zur Verfügung zu stellen, **sofern die Informationen übers Internet und das gem. Art.**

27 Abs. 3 der Verordnung (EU) 2024/1157 betriebene System zur Verfügung gestellt werden können.

II. § 4 Abs. 2 und § 5 Abs. 2 Abfallverbringungsgesetz

§ 4 Abs. 2 sowie § 5 Abs. 2 Abfallverbringungsgesetz sehen vor, dass die Betreiber der Anlagen „unverzüglich“ zu prüfen haben, ob die erhaltenen Abfälle den beigefügten Dokumenten (Begleitformular bzw. Annex VII) entsprechen.

In der Abfallverbringungsverordnung ist aber in Art. 16 Abs. 5 sowie in Art. 18 Abs. 8 geregelt, dass der Erhalt der Abfälle binnen zwei Werktagen bestätigt werden soll. Im Rahmen der Bestätigung muss dann automatisch geprüft werden, ob die erhaltenen Abfälle den beigefügten Dokumenten entsprechen. Dies zeigt somit, dass eine Frist von zwei Werktagen zur Prüfung nach den EU-Vorgaben als ausreichend angesehen wird.

Es ist nicht sinnvoll, hier nun zwei unterschiedliche Fristen („unverzüglich“ und „zwei Werktage“) einzuführen. Wenn die Abfallverbringungsverordnung es für ausreichend erachtet, dass der Erhalt der Abfälle binnen zwei Werktagen bestätigt wird, muss es auch ausreichend sein, dass innerhalb dieser Frist geprüft wird, ob die erhaltenen Abfälle mit den Dokumenten übereinstimmen.

II. § 20 Bußgeldvorschriften

Zur Vermeidung unnötiger Belastungen für die Unternehmen ohne einen entsprechende Mehrwert für Umwelt- oder Gesundheitsschutz ist es erforderlich, ausschließlich Verstöße gegen solche Vorschriften der Abfallverbringungsverordnung bußgeldrechtlich zu sanktionieren, die nach Art. 3 Nr. 26 der Verordnung (EU) 2024/1157 als illegale Abfallverbringung einzustufen sind.

Die vorgesehene Regelung des § 20 des Gesetzentwurfs geht jedoch in Teilen über diese unionsrechtlichen Vorgaben hinaus.

1. § 20 Abs. 1 Ziffer 1:

§ 20 Abs.1 Ziffer 1 sanktioniert Verstöße gegen die unter C I Nr. 2 bereits angesprochenen Regelungen in § 4 Abs.1 Nr. 1 und § 5 Abs.1 Nr. 2.

Sofern hier die diesseits vorgeschlagenen Änderungen vorgenommen würden, würde ein Bußgeld den Regelungen der Abfallverbringungsverordnung entsprechend.

Sofern jedoch keine Änderung des Gesetzestextes erfolgt, würden Handlungen geahndet, zu denen es nach der Abfallverbringungsverordnung gar keine Verpflichtung gibt.

2. § 20 Abs. 1 Ziffer 4 und 6

Gem. § 20 Abs. 1 Ziffer 4 und 6 ist es bußgeldbewehrt, wenn entgegen § 4 Abs. 3 sowie § 5 Abs. Abs.4 die Betreiber der Anlage die Verwertung/Beseitigung nicht innerhalb der gem. Artikel 9 Abs. 6 bzw. Artikel 18 Abs. 9 gesetzten Frist abgeschlossen ist.

Gem. Art. 3 Nr. 26 d) der Verordnung (EU) 2024/1157 stellen diese Verstöße aber keine illegale Abfallverbringung dar.

Damit sollte dies auch durch die nationale Gesetzgebung nicht sanktioniert werden.

III. Klarstellende Erläuterung zu dem Begriff „Werktage“

Im Abfallverbringungsgesetz wird teilweise auf Regelungen in der Abfallverbringungsverordnung (2024/1157) verwiesen, die eine Frist nach Werktagen bemisst, teilweise nutzt die Abfallverbringungsgesetz den Begriff „Werktag“ auch unmittelbar.

Hier sollte klargestellt werden, ob es sich bei dem Begriff „Werktag“ um einen Werktag i.S. der EU-Verordnung EWG 1182/71 handelt, wonach es sich bei dem Samstag nicht um einen Werktag handelt oder ob hier die nationalen Gesetze anzuwenden sind, nach denen der Samstag als Werktag angesehen würde/angesehen werden könnte.

Fazit:

Der vorliegende Entwurf geht in den vorgenannten Punkten erneut über die EU-Vorgaben hinaus und verzichtet damit auf eine konsequente 1:1-Umsetzung. Die daraus resultierenden zusätzlichen Anforderungen belasten die Unternehmen und schwächen ihre Wettbewerbsfähigkeit. Wir halten daher eine Anpassung für erforderlich.

Bonn, 9. November 2026

Annette Reber
Justiziarin