Stellungnahme

zum Entwurf eines Mantelgesetzes und einer Mantelverordnung zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1785 zur Änderung der Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org | de.linkedin.com/company/spediteure

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 12. August 2025

Vorschlag für eine Änderung des Anhangs 1 der 4. BImSchV

Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik nutzt im Zusammenhang mit den nunmehr vom Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit vorgelegten Referentenentwürfen eines Mantelgesetzes und einer Mantelverordnung zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/1785 zur Änderung der Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen (IED) die Gelegenheit, einen bereits in den Jahren 2021 sowie 2024 vorgetragenen Änderungsvorschlag für die 4. BImSchV einzubringen.

Das Umschlagen (= Ent- und Wiederbeladen von Transportmitteln) von i.S.d. KrWG gefährlichen Abfällen in Anlagen mit einer Kapazität von mehr als einer Tonne je Tag löst deren immissionsschutzrechtliche Genehmigungsbedürftigkeit aus. Solche gefährlichen Abfälle können z.B. sein

- Altbatterien i.S.d. BattG
- Elektroaltgeräte i.S.d. ElektroG.

Das Erfordernis einer BImSchG-Genehmigung und der mit ihrer Erlangung verbundene Aufwand senkt die Akzeptanz der Betroffenen, sich an der Entsorgung solcher Abfälle zu beteiligen und gefährdet das Ziel der Erhöhung der Sammelquoten.

Die Beförderung von gefährlichen Abfällen, die von einem Hersteller oder Vertreiber

- freiwillig zurückgenommen werden
- auf Grund einer Rechtsverordnung zurückgenommen werden müssen,

unterliegt bereits heute Privilegierungen hinsichtlich der abfallrechtlichen

- Erlaubnis (§ 54 KrWG)
- Nachweispflichten (§ 16b NachwV),

um eine abfallrechtlich möglichst einfache Abfalllogistik zu ermöglichen.

Beispiele:
Für Elektroaltgeräte vgl. § 2 (3) Satz 1 ElektroG, § 12 (1) AbfAEV, für Altbatterien vgl. § 1 (3) Satz 1 BattG, § 12 (1) AbfAEV, für Altöl gemäß AltölV vgl. § 12 (1) Nr. 3 AbfAEV, für Chemikalien gemäß ChemOzonSchichtV/ChemKlimaschutzV vgl. § 12 (1) Nr. 3 AbfAEV, für HKW gemäß HKWAbfV vgl. § 12 (1) Nr. 3 AbfAEV, für Verpackungen gemäß VerpackG vgl. § 12 (1) Nr. 3 AbfAEV, für Altfahrzeuge gemäß AltfahrzeugV vgl. § 12 (1) Nr. 3 AbfAEV; für die freiwillige Rücknahme gemäß § 26 KrWG vgl. § 12 (1) Nr. 2 AbfAEV.

Die Privilegierungen der §§ 1 (3) S. 1 BattG, 2 (3) S. 1 ElektroG und 12 (1) Nr. 2 AbfAEV betreffend die Beförderung rücknahmepflichtiger gefährlicher Abfälle sollte sich auch im Recht der immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen wiederfinden, wenn sich Unternehmen des Logistikgewerbes an der Sammlung und Beförderung und damit an dem unvermeidbaren Umschlag dieser Abfälle in ihren Anlagen beteiligen sollen, um die Sammelquoten zu halten bzw. zu erhöhen. Die drohende immissionsschutzrechtliche Genehmigungsbedürftigkeit einer Anlage zum Umschlagen von gefährlichen Abfällen mit einer Kapazität (!) von heute ≥ 1 t je Tag (!) hält heute viele Speditionen davon ab, z.B. Altbatterien oder EAG zur Beförderung anzunehmen. Die Entscheidung der EU-Kommission, Alt-Lithiumbatterien als gefährlich einzustufen, wird diese Situation verschärfen.

Aus diesem Grund legt der DSLV den Vorschlag für eine Änderung des Anhangs 1 der 4. BImSchV erneut vor (Bezug: Referentenentwurf zur Mantelverordnung) und bittet darum, diesen für die nun beabsichtigte Änderung der 4. BImSchV zu berücksichtigen:

4. BImSchV, Anhang 1: Änderungen:

8.8	Anlagen zum Umschlagen von Abfällen, ausgenommen Anlagen zum Umschlagen von Erdaushub oder von Gestein, das bei der Gewinnung oder Aufbereitung von Bodenschätzen anfällt, soweit nicht von Nummer 8.5 oder 8.7 erfasst, mit einer Kapazität von		
8.8.1	10 Tonnen oder mehr gefährlichen Abfällen je Tag, ausgenommen gefährliche Abfälle, zu deren Rücknahme Hersteller und Vertreiber durch Gesetz oder Rechtsverordnung verpflichtet sind	**G**	
8.8.2	1 Tonne bis weniger als 10 Tonnen gefährlichen Abfällen je Tag, ausgenommen gefährliche Abfälle, zu deren Rücknahme Hersteller und Vertreiber durch Gesetz oder Rechtsverordnung verpflichtet sind	**V**	
8.8.3	100 Tonnen oder mehr nicht gefährlichen Abfällen und gefährlicher Abfälle, zu deren Rücknahme Hersteller und Vertreiber durch Gesetz oder Rechtsverordnung verpflichtet sind, je Tag;	**V**	

Eine dem Abfallrecht vergleichbare immissionsschutzrechtliche Privilegierung ist auch für stationäre Umschlaganlagen wünschenswert und erforderlich, damit die Logistikbranche ihren Beitrag zur Erhöhung der Sammelquoten leisten kann.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 131 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2024).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.