

### **Unterabschnitt 23 Absatz 1<sup>5</sup> des Abfallgesetzes**

Der Wortlaut des Unterabschnitts 23 Absatz 1<sup>5</sup> des Abfallgesetzes wird geändert und ergänzt. Die Definition des Begriffs „Reifenhersteller“ wird im Vergleich zum vorliegenden erweitert, und es wird hinzugefügt, dass der Reifenhersteller auch eine Person ist, die in Estland Reifen in Form eines unabhängigen Produkts „Reifen“ oder mit einem Anhänger, gezogenen Geräten, Geländefahrzeugen oder Kraftfahrzeugen in Verkehr bringt. Der bisher verwendete Begriff definierte als Reifenhersteller nur eine Person, die Reifen in Estland in Form eines unabhängigen Produkts „Reifen“ in Verkehr bringt. Bei Reifenherstellern handelt es sich künftig um Personen, die Reifen mit einem Anhänger im Sinne von Abschnitt 2 Nummer 9 des Verkehrsgesetzes auf den estnischen Markt bringen, mit einem Geländefahrzeug im Sinne von Klausel 36, mit einem Kraftfahrzeug im Sinne von Klausel 40, mit einer gezogenen Ausrüstung im Sinne von Klausel 58 oder mit einer austauschbaren Anhängervorrichtung im Sinne von Klausel 91. Der Begriff Reifenhersteller umfasst Personen, die Reifen aus auf dem estnischen Markt eingeführten Gebrauchtfahrzeugen, die runderneuert oder wiederverwendet wurden, in Estland in Verkehr bringen, sowie Gebrauchtreifen, die runderneuert oder wiederverwendet wurden.

Das Abfallgesetz regelt die Verantwortung der Hersteller von Reifen und Kraftfahrzeugen für die Sammlung und Verwertung besorgniserregender Produkte, die auf ihrem Markt in Verkehr gebracht werden. Reifen für Kraftfahrzeuge sind derzeit unter Kraftfahrzeuge und deren Bestandteile gemäß Paragraph 25 Absatz 2 Nummer 3 des Abfallgesetzes aufgenommen. Gemäß Unterabschnitt 26 Absatz 4<sup>3</sup> des Abfallgesetzes hat ein Hersteller, der Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger in Verkehr bringt, in dem Teil der Reifen der Kraftfahrzeuge und Anhänger die Menge und Masse der Reifen getrennt zu berücksichtigen und die Sammlung und Verwertung der Altreifen zu organisieren, die vom Markt genommen wurden.

Der Gesetzgeber ist nicht verpflichtet, ein einheitliches System der Herstellerverantwortung für die getrennt in Verkehr gebrachten Reifen und für die Reifen, die in Kraftfahrzeugen in Verkehr gebracht werden, vorzusehen, aber aus Gründen der Rechtsklarheit und einer genaueren Regelung wird der Begriff des Reifenherstellers erweitert, wodurch ein einheitliches System der Herstellerverantwortung geschaffen wird. Der Begriff „Reifenhersteller“, der bisher in Kraft war, definierte als Reifenhersteller nur eine Person, die Reifen in Estland als unabhängiges Produkt in Verkehr bringt. Um ein einheitliches System der Herstellerverantwortung zu schaffen, wird der Begriff *Reifenhersteller* künftig alle Personen einschließen, die Reifen auf dem estnischen Markt in Verkehr bringen, mit einem Anhänger im Sinne von Abschnitt 2 Nummer 9 des Verkehrsgesetzes, einem Geländefahrzeug im Sinne von Klausel 36, einem Kraftfahrzeug im Sinne von Klausel 40, einem angehängten Gerät im Sinne von Klausel 58 oder einem austauschbaren angehängten Gerät im Sinne von Klausel 91 oder als eigenständiges Produkt, einschließlich Reifen aus Altfahrzeugen und Altreifen, die neu oder wiederverwendet wurden.

Die Sammlung von Altreifen erfolgt über Sammeleinrichtungen von Herstellern, aber die Sammlung von Reifen an Altfahrzeugen erfolgt über Abbruchwerkstätten, die Altfahrzeuge verarbeiten, d. h. über Abfallunternehmer, die im Besitz von Umweltschutzgenehmigungen sind. Die Erweiterung des Begriffs eines Reifenherstellers schafft ein einheitliches System der Herstellerverantwortung, in dem künftig unbegrenzte Mengen aller Reifen an eine Sammelstelle von Altreifen gebracht werden können. Darüber hinaus müssen die Hersteller nicht mehr darauf achten, dass sie Altreifen aus einer Reparaturwerkstatt, die Altfahrzeuge verarbeitet, nicht kostenlos annehmen. Die Kontrolle von Personen, die Altreifen übertragen, ist für Hersteller und Herstellerverantwortungsorganisationen belastend.

Altreifen, d. h. Abfallreifen, werden an den Sammelstellen der Herstellerverantwortungsorganisationen akzeptiert. Abschnitt 5 der Verordnung Nr. 80 der Regierung der Republik vom 17. Juni 2010 über „Anforderungen und Verfahren für die Sammlung, Rückführung an den Hersteller und die Verwertung oder Entsorgung von Abfällen aus Reifen“ sieht vor, dass ein Hersteller (wenn der Hersteller seine Verpflichtungen auf die Organisation der Herstellerverantwortung übertragen hat, die Organisation der Herstellerverantwortung) verpflichtet ist, Abfallreifen in unbegrenzten Mengen unentgeltlich zurückzunehmen. Altreifen müssen in unbegrenzten Mengen von Nutzern, Wartungswerkstätten für Kraftfahrzeuge und Reifen, Kommunen und den Abfallbewirtschaftern, welche die kommunalen Abfallstationen der Gemeinde auf der Grundlage eines Vertrags verwalten, kostenlos zurückgenommen werden. Altreifen dürfen nicht kostenlos von Abbruchwerkstätten, die Altfahrzeuge verarbeiten, zurückgenommen werden. Mehrere Kommunen haben darauf hingewiesen, dass die Sammelstellen der Organisationen der Herstellerverantwortung quantitative Grenzen (4 oder 8 Altreifen) für die Annahme von Altreifen pro Person festgelegt haben. Da die Sammelstellen der Hersteller keine Kontrollen der Personen durchführen, welche die Reifen übertragen, haben die Sammelstellen die Menge der akzeptierten Reifen begrenzt, da dies eine Belastung für die Hersteller darstellt. Das Ziel der Beschränkung der Reifensammlung besteht darin, von der Annahme von kostenlosen Altreifen aus Abbruchwerkstätten und Gebrauchtreifenhändlern, die Altfahrzeuge verarbeiten, zu verzichten, die beispielsweise Transportreifen aus Finnland oder Schweden importieren, die dann vor Ort in Estland sortiert werden, und die versuchen, ungeeignete Reifen an die Sammelstelle von Altreifen zu übergeben, ohne eine Gebühr zu entrichten.

In der Praxis haben Aufsichtsbehörden und Hersteller auch Fragen zum Begriff des Herstellers aufgeworfen, d. h. ob eine mit der Verarbeitung von Altfahrzeugen befasste Abbruchwerkstatt, die Reifen von Altfahrzeugen an Verbraucher verkauft, auch Reifenhersteller ist. Zu den in Estland in Verkehr gebrachten Reifen gehören auch runderneuerte oder wiederverwendbare Reifen aus Altfahrzeugen. Importeure von Altfahrzeugen und Altreifen, die mit der Runderneuerung oder Wiederverwendung der Reifen beschäftigt sind und diese als Produkt weiterverkaufen, sind verpflichtet, die Anforderungen der Herstellerverantwortung zu erfüllen. Für eingeführte Altreifen, die nicht als Produkt weitergegeben werden können, ist eine Gebühr an den Altreifenhändler zu entrichten.

Im Falle eines Kraftfahrzeugherstellers kann es in der Praxis zu einer Situation kommen, in der Abfälle aus dem Kraftfahrzeug, einschließlich Reifen, nach Ablauf der Lebensdauer des Kraftfahrzeugs gesammelt werden. Dies bedeutet unter anderem, dass der Hersteller des Kraftfahrzeugs die Kosten für die Abholung und Rückgewinnung der Reifen des Altfahrzeugs (d. h. den letzten Reifen des Kraftfahrzeugs) trägt. Das Kraftfahrzeug hält jedoch in der Regel ca. 15 Jahre. Gleichzeitig beträgt die Lebensdauer der Reifen einige Jahre, sodass es möglich ist, dass die ersten Reifen eines in Verkehr gebrachten Kraftfahrzeugs von den Reifenherstellern gesammelt und wiederverwendet werden, aber die letzten Reifen aus dem Altfahrzeug (die von einem Reifenhersteller hergestellt wurden) von den Automobilherstellern gesammelt und wiederverwendet werden. Diese Situation hat die Organisation der Herstellerverantwortung für Reifen zu der Frage veranlasst, ob und in welcher Höhe die Kosten von den Kraftfahrzeugherstellern getragen werden und ob die Betreiber von Altfahrzeugen die Reifen von Altfahrzeugen zu den Rücknahmestellen der Reifenhersteller bringen. Da die Betreiber von Altfahrzeugen in ihre Abfallberichte die Lieferung von Altreifen aufnehmen und die Sammelstellen der Reifenhersteller keinen Überblick über die Hersteller der Altreifen haben, ist es nicht möglich zu beurteilen, ob und wie viele Altreifen aus Altfahrzeugen an die Sammelstellen der Reifenhersteller abgegeben werden. Die Schaffung

eines einheitlichen Systems der Herstellerverantwortung wird es ermöglichen, alle Reifen an eine einzige Sammelstelle abzugeben und den Umgang mit Reifen effizienter zu gestalten.

*Darüber hinaus* wird die Erweiterung der Definition eines „Reifenherstellers“ *auch* den Begriff des Herstellers *spezifizieren*. Dem Begriff „Hersteller“ wird eine Klausel hinzugefügt, wonach der Reifenhersteller eine Person ist, die Reifen in jeder Form des Verkaufs in Verkehr bringt. Der Wortlaut des geltenden Abfallgesetzes – der Hersteller führt die Produkte in Estland ein – wirft Fragen sowohl der Hersteller als auch der Überwachung auf, da die Einfuhr nach Estland oder die Herstellung von Produkten nicht automatisch bedeutet, dass diese Erzeugnisse in Estland in Verkehr gebracht werden. Ein Produkt wird auf dem Markt bereitgestellt, wenn es für den Vertrieb, den Verbrauch oder die Verwendung auf dem Markt im Rahmen einer gewerblichen Tätigkeit geliefert wird, sei es gegen Entgelt oder unentgeltlich. In diesem Zusammenhang ist es unerheblich, welche Vertriebsmethode der Hersteller zum Inverkehrbringen der Ware verwendet hat, d. h. es werden auch Verkäufe über Fernkommunikation wie das Internet (Online-Shops) berücksichtigt. Der Schwerpunkt liegt auf der Tatsache, dass der Hersteller diese Produkte auf den Markt bringen muss, damit die Herstellerverantwortung Anwendung findet und der Wirtschaftsakteur als Hersteller von besorgniserregenden Erzeugnissen im Sinne des Abfallgesetzes angesehen wird. Für Hersteller von besorgniserregenden und besorgniserregenden Erzeugnissen, unabhängig von der Art des Verkaufs, gelten die Anforderungen der Herstellerverantwortung, und die Anforderungen von Herstellern und Händlern, die Kanäle mit Fernkommunikation und elektronische Vertriebskanäle nutzen, sind dieselben wie die der Hersteller, die eine Verkaufsstelle verwenden, um Waren in Verkehr zu bringen. In Zukunft werden die Verpflichtungen der Hersteller und Händler, die ferngesteuerte oder elektronische Vertriebskanäle nutzen, klarer sein, um zu vermeiden, dass diese anderen Vertriebskanäle die Kosten der Herstellerverantwortung für die besorgniserregenden Produkte tragen müssen, die durch Fernverkäufe oder elektronische Verkäufe verkauft werden.

In Zukunft wird ein Reifenhersteller eine natürliche oder juristische Person sein, deren Geschäftssitz in Estland ist und die Reifen unabhängig von der Verkaufsmethode auf dem estnischen Markt in Verkehr bringt, einschließlich durch Fernkommunikation, auch mit Anhängern im Sinne von Klausel 2 Nummer 9 des Verkehrsgesetzes, mit Geländefahrzeugen im Sinne von Klausel 36, mit Kraftfahrzeugen im Sinne von Klausel 40, mit gezogenen Geräten im Sinne von Klausel 58 oder mit austauschbaren gezogenen Geräten im Sinne von Klausel 91; eine natürliche oder juristische Person, die durch einen Vertrag, der über Fernkommunikation im Sinne von Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates geschlossen wurde, Reifen professionell auf dem estnischen Markt in Verkehr bringt, einschließlich mit einem Anhänger im Sinne von Klausel 2 Nummer 9 des Verkehrsgesetzes, einem Geländefahrzeug im Sinne von Nummer 36, einem Kraftfahrzeug im Sinne von Nummer 40, einem Anhängegerät im Sinne von Nummer 58 oder einer austauschbaren gezogenen Gerät im Sinne von Nummer 91; eine natürliche oder juristische Person, die Reifen direkt an estnische Haushalte oder andere Nutzer über Fernkommunikation verkauft, einschließlich mit einem Anhänger im Sinne von Klausel 2 Nummer 9 des Verkehrsgesetzes, einem Geländefahrzeug im Sinne von Klausel 36, einem Kraftfahrzeug im Sinne von Klausel 40, einem Anhängegerät im Sinne von Klausel 58 oder einem austauschbaren gezogenen Gerät im Sinne von Klausel 91, die aber einen Geschäftssitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder außerhalb der Europäischen Union hat.

#### **Klausel 25 Absatz 3 Nummer 5 des Abfallgesetzes**

Die Bestimmung wird ergänzt, indem hinzugefügt wird, dass es sich bei einem Reifen um

einen Anhängerreifen im Sinne von Klausel 2 Absatz 9 des Verkehrsgesetzes, einen Geländefahrzeugreifen im Sinne von Abschnitt 36, einen Kraftfahrzeugreifen im Sinne von Abschnitt 40, einen Reifen einer gezogenen Ausrüstung im Sinne von Klausel 58 oder einen Reifen einer austauschbaren Anhängervorrichtung im Sinne von Klausel 91 handelt. Die Ergänzung der Definition eines Reifens ist für die Schaffung eines einheitlichen Systems für die Herstellerverantwortung von Reifen unerlässlich. Reifen umfassen auch Reifen von Altfahrzeugen und Altreifen, die runderneuert oder wiederverwendet werden. Reifen enthalten bereits Reifen für LKW, Busse und Traktoren.

**Vorgeschlagene Änderung:** Der Begriff Reifenhersteller umfasst alle Personen, die Reifen mit einem Anhänger im Sinne von Klausel 2 Nummer 9, einem Geländefahrzeug im Sinne von Klausel 36, einem Kraftfahrzeug im Sinne von Klausel 40, einem gezogenen Gerät im Sinne von Klausel 58 oder mit einem austauschbaren gezogenen Gerät im Sinne von Klausel 91 des Verkehrsgesetzes und als eigenständiges Produkt auf den estnischen Markt bringen, einschließlich Reifen aus Altfahrzeugen und Altreifen, die runderneuert oder wiederverwendet werden.

**Zielgruppe** Die Erweiterung der Bestimmung des Begriffs „Reifenhersteller“ betrifft alle Personen, die in Estland Reifen mit einem Anhänger gemäß Klausel 2 Nummer 9 Verkehrsgesetz, einem Geländefahrzeug gemäß Nummer 36, einem Kraftfahrzeug gemäß Nummer 40, einem gezogenen Gerät gemäß Nummer 58 und einem austauschbaren gezogenen Gerät gemäß Nummer 91 in Verkehr bringen.

Unternehmen, die in Estland Kraftfahrzeuge der Klassen M1, N1 und L2e in Verkehr bringen (132). 2022 wurden 9 224 neue und 6 837 gebrauchte Kraftfahrzeuge (LKW, Busse, Motorräder, Mopeds, Traktoren, mobile Maschinen), 7 519 neue Anhänger, 1 679 gebrauchte Anhänger, 125 neue Geländefahrzeuge, 277 gebrauchte Geländefahrzeuge und 20 561 neue M1, N1-Kraftfahrzeuge und 29 173 gebrauchte M1, N1-Fahrzeuge zugelassen. Das Kraftfahrzeugregister enthält keine gezogenen Geräte und austauschbaren gezogenen Geräte, und die Straßenverwaltung hat keinen Überblick darüber, sodass weder die Anzahl solcher Geräte noch die Unternehmen, die diese Geräte auf den Markt bringen, bekannt sind.

**Auswirkungen auf Unternehmen und Wirtschaft:** Die Auswirkungen auf die genannten Unternehmensgruppen sind unterschiedlich. Die Auswirkungen auf die Hersteller von Kraftfahrzeugen der Klassen M1, N1 und L2e sind geringer. Gemäß Unterabschnitt 25<sup>1</sup> Klausel 1 ist der Hersteller verpflichtet, die Behandlung von Abfällen aus seinen in Verkehr gebrachten besorgniserregenden Produkten zu gewährleisten und die Kosten dafür zu tragen. Diese Verantwortung umfasst insbesondere die Verpflichtung, die getrennte Sammlung und Behandlung von Abfällen von besorgniserregenden Erzeugnissen zu finanzieren und zu organisieren. Gemäß Klausel 25 Absatz 2, 3 und 5 des Abfallgesetzes umfassen die besorgniserregenden Erzeugnisse Kraftfahrzeuge und Teile davon sowie Reifen. Gemäß Unterabschnitt 26 Klausel 43 des Abfallgesetzes hat ein Hersteller, der Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger in Verkehr bringt, in dem Teil der Reifen der Kraftfahrzeuge und Anhänger die Menge und Masse der Reifen getrennt zu berücksichtigen und die Sammlung und Verwertung der vom Markt genommenen Altreifen zu organisieren. So sieht das Abfallgesetz eine ähnliche Verpflichtung sowohl für Reifenhersteller als auch für die Hersteller von Kraftfahrzeugen zur Verwertung von von ihnen in Verkehr gebrachten Produkten vor, einschließlich einer besonderen Verpflichtung für die Hersteller von Kraftfahrzeugen, die Reifen, die unter Kraftfahrzeugen in Verkehr gebracht werden, zu sammeln und zu recyceln.

In Zukunft muss der Hersteller eines Kraftfahrzeugs der Klassen M1, N1 und L2e auch die Anforderungen an die Herstellerverantwortung eines Reifenherstellers einhalten, sich der Organisation für die Herstellerverantwortung anschließen und die Rückforderungsgebühr für

die Abholung und Wiederverwendung von Reifen an die Herstellerverantwortungsorganisation entrichten. Nach dem geltenden Gesetz sind die Reifenhersteller verpflichtet, eine schriftliche Vereinbarung mit der Organisation der Herstellerverantwortung zu treffen, um die Sammlung und Verwertung der von ihren Produkten erzeugten Abfälle zu organisieren. Ein ordnungsgemäßes Sammelnetz, das von der Herstellerverantwortungsorganisation eingerichtet wurde, wird es ermöglichen, die Kosten für die Abfallbewirtschaftung von Reifen zu senken, da ohne ein unterstützendes Netz der Organisation die Abholung von Reifen auf individueller Basis unangemessen teuer ist.

Es gibt gewisse Auswirkungen auf die Hersteller von Kraftfahrzeugen der Klassen M1, N1 und L2e in Bezug auf das Berichterstattungsverfahren. In der Vergangenheit hat ein Hersteller von Kraftfahrzeugen der Klassen M1, N1 und L2e dem Register der besorgniserregenden Erzeugnisse für Kraftfahrzeuge und Reifen in Zukunft einen gemeinsamen Bericht vorgelegt, wobei jedoch künftig nur ein Kraftfahrzeug dem Verzeichnis der besorgniserregenden Erzeugnisse gemeldet werden muss und ein gesonderter Bericht über das Inverkehrbringen der Reifen der Herstellerverantwortungsorganisation vorgelegt werden muss. Da die Einführer von Kraftfahrzeugen M1, N1 und L2e künftig die Mehrheit der Reifenhersteller bilden werden, wird die Ausweitung der Laufzeit eines Reifenherstellers keine wesentlichen Auswirkungen auf die Aktivitäten der Unternehmen haben.

Es wird keine Auswirkungen auf die Hersteller geben, die Reifen mit einem Anhänger im Sinne von Klausel 2 Nummer 9 des Verkehrsgesetzes auf den estnischen Markt bringen, mit einem Geländefahrzeug im Sinne von Klausel 36 oder einem Kraftfahrzeug im Sinne von Klausel 40 des Verkehrsgesetzes. Seit 2013 gilt die Herstellerverantwortung eines Reifenherstellers für die Reifen eines Geländefahrzeugs im Sinne von Klausel 2 Absatz 36 des Verkehrsgesetzes, ein Kraftfahrzeug im Sinne von Klausel 40 des Verkehrsgesetzes und deren Anhänger, die als eigenständiges Produkt in Verkehr gebracht wurden. Die Hersteller solcher Produkte haben bereits einen Vertrag mit der Herstellerverantwortungsorganisation, führen Registrierungen und übermitteln Daten.

Die Auswirkungen werden sich stärker auf diejenigen Hersteller auswirken, die zuvor nicht der Herstellerverantwortung der Reifenhersteller unterlagen, d. h. die Unternehmen, die in Estland die Reifen für gezogene Geräte und austauschbare gezogene Geräte sowie Reifen, die auf gezogenen Geräten und austauschbaren gezogenen Geräten installiert sind, in Verkehr bringen. Diese neuen Reifenhersteller müssen die Kosten für die Entsorgung von Abfällen aus den von ihnen in Verkehr gebrachten Reifen einschließlich der Sammel- und Behandlungskosten decken. Es entstehen auch Verwaltungskosten im Zusammenhang mit der Eintragung in das Register der besorgniserregenden Produkte und der Meldepflicht. Die Abfallbewirtschaftungskosten für diese Reifen wurden zuvor vom Abfallhalter gedeckt, werden aber nun von dem Unternehmen getragen, das die Reifen auf den Markt bringt. Normalerweise sind die Kosten für die Herstellerverantwortung für besorgniserregende Produkte im Preis des Erzeugnisses enthalten, sodass die Kosten des Herstellers nicht steigen.

Es gibt keine Auswirkungen auf den Hersteller der Reifen von eingeführten Gebrauchtfahrzeugen, die runderneuert oder wiederverwendet wurden, oder auf den Hersteller von eingeführten Gebraucht- und Runderneuerungsreifen, da die Herstellerverantwortung für die Reifen von eingeführten Gebrauchtfahrzeugen gilt, die runderneuert oder wiederverwendet werden, und für die eingeführten gebrauchten und runderneuerten Reifen, die erstmals auf dem Markt bereitgestellt werden. Es kann Auswirkungen auf die Hersteller haben, die Reifen aus importierten Gebrauchtfahrzeugen, die runderneuert oder wiederverwendet wurden, oder gebrauchte Reifen, die runderneuert oder wiederverwendet wurden, in Verkehr gebracht haben, aber die Herstellerverantwortung eines Reifenherstellers umgangen haben.

Die Einführung eines einheitlichen Systems für die Herstellerverantwortung wird für mehr Rechtsklarheit sorgen, und in Zukunft werden alle Hersteller, die unter den Begriff Reifenhersteller fallen, in der Lage sein, alle Reifen in unbegrenzten Mengen an die Sammelstelle von Altreifen zu leiten. Darüber hinaus ermöglicht die Einrichtung eines integrierten Systems einen jährlichen Vergleich der von den Kraftfahrzeug- und Reifenherstellern in Verkehr gebrachten, gesammelten und zurückgewonnenen Reifenmengen, und es kann eine gemeinsame durchschnittliche Rückgewinnungsrate verwendet werden. Dank der Schaffung eines einheitlichen Systems der Herstellerverantwortung werden die Kosten aufgrund von Skaleneffekten deutlich niedriger sein, wie die E & Y-Analyse deutlich zeigt<sup>1</sup>. Die Wirtschaftsakteure sind der Änderung regelmäßig ausgesetzt, aber durch die Schaffung eines einheitlichen Systems der Herstellerverantwortung, das für Reifenhersteller und -verbraucher klarer und weniger zeitaufwendig ist, sind die Auswirkungen begrenzt.

**Auswirkungen auf die Organisation von Behörden und Kommunen** Es gibt einige Auswirkungen auf die Organisation von staatlichen Institutionen und lokalen Gemeinden. Die Arbeitsbelastung des Umweltausschusses und der Umweltagentur könnte im ersten Jahr vorübergehend zunehmen, aber in den kommenden Jahren wird es keine Auswirkungen geben. Der Umweltausschuss verfügt über eine Arbeitsgruppe für Herstellerverantwortung, die aus 8-10 Personen besteht, die an der Inspektion der Hersteller von besorgniserregenden Produkten, Organisationen für Herstellerverantwortung und Abfallbearbeitern von besorgniserregenden Produkten beteiligt sind. Die bevollmächtigte Person des Verzeichnisses der besorgniserregenden Produkte ist die Umweltagentur. Bei der Umweltagentur beschäftigt sich ein Angestellter mit der Überwachung der Hersteller von besorgniserregenden Produkten, der Registrierung von Herstellern, den von den Herstellern vorgelegten Berichten und der Analyse der Daten. Die Arbeitsbelastung der Umweltagentur kann im Zusammenhang mit der Beratung und Inspektion der Unternehmen im ersten Jahr vorübergehend zunehmen. Die Arbeitsbelastung des Umweltausschusses kann sich vorübergehend erhöhen, da in den ersten Jahren zu prüfen ist, ob die Hersteller, die Reifen mit gezogenen Geräten und austauschbaren gezogenen Geräten herstellen, die zuvor nicht der Herstellerverantwortung unterlagen, den Verpflichtungen eines Reifenherstellers nachkommen. Die Arbeitsgruppe für Herstellerverantwortung des Umweltausschusses prüft jährlich 50-100 Hersteller von besorgniserregenden Erzeugnissen auf der Grundlage einer Stichprobe, und die Stichprobe wird je nach Bedarf zusammengestellt. Wenn die Stichprobe aus Reifenherstellern besteht und die Anzahl der Kontrollen anderer Hersteller von besorgniserregenden Produkten verringert wird, erhöht sich die Arbeitsbelastung nicht.

Die Arbeitsbelastung der Beamten des Umweltausschusses und der örtlichen Gemeindebeamten kann bei der Lösung und Reaktion auf die Probleme im Zusammenhang mit dem Empfang von Reifen verringert werden, da in Zukunft alle Altreifen in unbegrenzter Menge an den Sammelstellen von Reifen akzeptiert werden, einschließlich der Altreifen von gezogenen und austauschbaren gezogenen Geräten.

**Auswirkungen auf die Lebens- und natürliche Umwelt** Es wird erhebliche Auswirkungen auf die lebende und natürliche Umwelt haben. Die Auswirkungen auf die lebende und natürliche Umwelt werden positiv sein, da alle genannten Reifen kostenlos an die Sammelstellen geliefert werden können. In Zukunft wird die Abholung von Altreifen nicht eingeschränkt und muss nicht separat bezahlt werden. Es kann der Schluss gezogen werden, dass weniger Altreifen in die Natur entsorgt werden, da der Verwender in Zukunft eine

---

<sup>1</sup> Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen der Möglichkeiten zur Gewährleistung einer Garantie für die Erzeuger und Erzeugerverantwortungsorganisationen sowie der Verhältnismäßigkeit für die Hersteller (Ernst & Young Baltic AS, 2014).

unbegrenzte Menge an Altreifen an die Sammelstelle der Reifen bringen kann. Insbesondere haben mehrere lokale Gemeinden darauf hingewiesen, dass die Sammelstellen der Herstellerverantwortungsorganisation mengenmäßige Beschränkungen für den Empfang von Altreifen festgelegt haben, zum Beispiel in einigen Sammelstellen gleichzeitig 4 Altreifen und an anderen Orten bis zu 8 Altreifen akzeptiert werden. Diese Beschränkung hat zu einer Situation geführt, in der Abfallreifen im Wald in der Nähe von Sammelstellen usw. entladen werden.

Die Organisation der Herstellerverantwortung muss den Empfang von Altreifen begrenzen, da die Personen, welche die Altreifen abgeben, nicht an den Sammelstellen kontrolliert werden. Ziel der Beschränkung der Reifensammlung ist die unentgeltliche Annahme von Altreifen aus Abbruchwerkstätten und Gebrauchtreifenhändlern, die mit der Verarbeitung von Altfahrzeugen befasst sind, die z. B. eine Ladung Reifen aus Finnland oder Schweden mitbringen, die vor Ort in Estland sortiert werden, und versuchen, ungeeignete Reifen

an der Sammelstelle der Altreifen kostenlos abzugeben. Mit der Erweiterung des Begriffs eines Reifenherstellers gibt es für die Organisation keinen Grund mehr, den Empfang von Altreifen einzuschränken.

**Bedeutung der Auswirkungen:** eher eine geringfügige Auswirkung. Mit der neuen Änderung wird die Herstellerverantwortung der Reifenhersteller auf Reifen der Kraftfahrzeuge der Klassen M1, N1 und L2e angewandt, die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens an den Kraftfahrzeugen und Geländefahrzeugen angebracht sind, sowie auf Reifen von gezogenen Geräten und austauschbaren gezogenen Geräten.

Die Auswirkungen auf die Hersteller von Kraftfahrzeugen der Klassen M1, N1 und L2e sind geringer. Gemäß Unterabschnitt 25<sup>1</sup> Klausel 1 ist der Hersteller verpflichtet, die Behandlung von Abfällen aus seinen in Verkehr gebrachten besorgniserregenden Produkten zu gewährleisten und die Kosten dafür zu tragen. Diese Verantwortung umfasst insbesondere die Verpflichtung, die getrennte Sammlung und Behandlung von Abfällen von besorgniserregenden Erzeugnissen zu finanzieren und zu organisieren. Gemäß Klausel 25 Absatz 2, 3 und 5 des Abfallgesetzes umfassen die besorgniserregenden Erzeugnisse Kraftfahrzeuge und Teile davon sowie Reifen.

Bei solchen Kraftfahrzeugen, beispielsweise Kraftfahrzeuge der Klassen M1, N1 und L2e, bei denen das Kraftfahrzeug zu Abfall wurde, wurde die Herstellerverantwortung angewandt, d. h. die Altreifen des Altfahrzeugs wurden zusammen mit dem Altfahrzeug abgewickelt und vom Hersteller des Kraftfahrzeugs M1, N1 oder L2e bezahlt. Die Person, die nicht unter die Klassen M1, N1 und L2e, Anhänger, gezogene Geräte und austauschbare gezogene Geräte fallende Kraftfahrzeuge auf den Markt bringt, trägt künftig die Kosten der Abfallbewirtschaftung, die zuvor von den Abfallhaltern gedeckt wurden. Auf der Grundlage der Statistiken über die im Jahr 2022 zugelassenen Fahrzeuge dürfte das Volumen der in Verkehr gebrachten Reifen bei neuen und gebrauchten Reifen M1 und N1 am stärksten steigen. Für die Betreiber von Altfahrzeugen könnte die Ausweitung der Herstellerverantwortung des Reifenherstellers zu einer Senkung der Kosten führen, da die Altreifen, die aus Altfahrzeugen entfernt wurden, in Zukunft kostenlos an eine Sammelstelle der Herstellerverantwortungsorganisation übertragen werden können. Während der Überwachung wurde eine ungerechtfertigte Lagerung von Altreifen an Abfallbewirtschaftungsstandorten festgestellt. Durch die Ausweitung der Definition eines Reifenherstellers wird auch die Lagerung von Altreifen an Abfallbewirtschaftungsstätten für Altfahrzeuge verringert.

Die Ausweitung der Definition eines Reifenherstellers wird sich auf die Organisation von Behörden und Kommunen auswirken. Die Arbeitsbelastung des Umweltausschusses und der

Umweltagentur könnte im ersten Jahr vorübergehend zunehmen, aber in den kommenden Jahren wird es keine Auswirkungen geben.

### **Unterabschnitt 26 Absatz 1<sup>7</sup> des Abfallgesetzes**

Da unter dem Begriff eines *Hersteller von Kraftfahrzeugen, eines Reifenhersteller, eines landwirtschaftlichen Kunststoffherstellers, und eines Herstellers von Kraftfahrzeugteilen eindeutig angegeben wurde*, dass das Inverkehrbringen auch die Bereitstellung der Waren durch Fernkommunikation einschließt, wird die Bestimmung über den Bevollmächtigten ergänzt, in der festgelegt wird, dass der Bevollmächtigte durch eine schriftliche Genehmigung ernannt wird. In Zukunft müssen Hersteller von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeugteilen, Reifen und landwirtschaftlichen Kunststoffen, die ihre Erzeugnisse in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union in Verkehr bringen, in dem sie nicht berufsmäßig niedergelassen sind, einen Bevollmächtigten benennen, sei es eine natürliche oder eine juristische Person, die einen Wohnsitz oder Sitz in diesem Mitgliedstaat hat, der die dem Hersteller in seinem Namen auferlegten Verpflichtungen erfüllt. Der Bevollmächtigte ermöglicht das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und senkt den Verwaltungsaufwand. Der Bevollmächtigte ist für die Wahrnehmung der Herstellerverantwortung verantwortlich. Die Benennung eines Bevollmächtigten erleichtert die Registrierung des Herstellers und die Vorlage von Berichten.

**Vorgeschlagene Änderung:** Die Hersteller von landwirtschaftlichen Kunststoffen, Reifenhersteller und Kraftfahrzeughersteller, die keinen Sitz in Estland haben, aber unabhängig von der Art des Verkaufs Erzeugnisse auf dem estnischen Markt im Rahmen ihrer wirtschaftlichen oder beruflichen Tätigkeit in Verkehr bringen, ernennen einen Bevollmächtigten, der eine natürliche oder juristische Person mit Wohnsitz oder Sitz in Estland für das Inverkehrbringen der betreffenden Erzeugnisse ist.

**Zielgruppe:** landwirtschaftliche Kunststoffhersteller, Reifenhersteller und Kraftfahrzeughersteller.

Ab dem 12. Juni 2023 wurden 930 Hersteller von Elektro- und Elektronikgeräten, 7 Hersteller von landwirtschaftlichen Kunststoffen, 183 Reifenhersteller, 132 Hersteller von Kraftfahrzeugen und 51 Hersteller von Kraftfahrzeugteilen im Register der besorgniserregenden Produkte eingetragen.

**Auswirkungen auf Unternehmen und Wirtschaft:** einige Auswirkungen auf Unternehmen und Wirtschaft. In Zukunft wird ein Hersteller, der auf dem estnischen Markt tätig ist, aber keinen Sitz in Estland hat, in der Lage sein, die Verpflichtungen aus dem Abfallgesetz durch einen Bevollmächtigten zu erfüllen. Diese Bestimmung ermöglicht es dem Hersteller, ohne Geschäftssitz zu arbeiten, wenn der Hersteller einen Bevollmächtigten ernannt hat. Dies wird ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes ermöglichen und den Verwaltungsaufwand für die Hersteller verringern. Der Verwaltungsaufwand der Hersteller wird verringert, da Hersteller ohne Geschäftssitz tätig werden dürfen. Versäumt ein Hersteller die Ernennung eines Bevollmächtigten, so werden die sich aus dem Gesetz ergebenden Verpflichtungen vom Hersteller selbst erfüllt und eine Niederlassung in Estland errichtet. Der Bevollmächtigte registriert sich im Verzeichnis der besorgniserregenden Erzeugnisse und benennt dann Hersteller und Händler von besorgniserregenden Erzeugnissen, die sich ihnen angeschlossen haben, die außerhalb Estlands niedergelassen sind, aber besorgniserregende Erzeugnisse auf dem estnischen Markt in Verkehr bringen. Die Häufigkeit der Auswirkungen ist einmalig, der im Fernabsatz tätige Hersteller schließt einen Vertrag mit einem Bevollmächtigten ab, der die Registrierung des Herstellers in das Verzeichnis der besorgniserregenden Produkte organisiert und ebensolche Jahresberichte wie andere Hersteller von besorgniserregenden Produkten vorlegt.

**Auswirkungen auf die Organisation von Behörden und Kommunen:** geringfügige Auswirkungen auf die Regierungsbehörden. Der Umweltausschuss verfügt über eine Arbeitsgruppe für Herstellerverantwortung, die aus 8-10 Personen besteht, die an der Inspektion der Hersteller von besorgniserregenden Produkten, Organisationen für Herstellerverantwortung und Abfallbearbeitern von besorgniserregenden Produkten beteiligt sind. Die bevollmächtigte Person des Verzeichnisses der besorgniserregenden Produkte ist die Umweltagentur. Bei der Umweltagentur beschäftigt sich ein Angestellter mit der Überwachung der Hersteller von besorgniserregenden Produkten, der Registrierung von Herstellern, den von den Herstellern vorgelegten Berichten und der Analyse der Daten. Die Angestellter des Umweltausschusses und das Verzeichnis der besorgniserregenden Produkte sind der Änderung ausgesetzt, aber die Arbeitsbelastung wird von der Änderung nicht wesentlich beeinflusst. Bei der Kontrolle der Hersteller wird geprüft, ob der Hersteller die Anforderungen des Abfallgesetzes erfüllt, einschließlich der Frage, ob der Hersteller seinen Sitz in Estland hat. In Zukunft wird es eine zusätzliche Überprüfung des Bestehens eines Vertrags zwischen dem Hersteller und einem Bevollmächtigten geben, was die Arbeitsbelastung nicht wesentlich beeinträchtigt.

**Auswirkungen auf die Lebens- und natürliche Umwelt: vernachlässigbare Auswirkungen auf die Lebens- und natürliche Umwelt,** keine Auswirkungen auf die Lebens- und natürliche Umwelt

**Bedeutung der Auswirkungen:** insgesamt eher geringfügige Auswirkungen. Die Klarstellungen sind erforderlich, um mehr Rechtsklarheit und einen kohärenteren Ansatz für alle Hersteller zu schaffen. Die Änderung hat auch keine nennenswerten Auswirkungen auf die Organisation von Regierungsbehörden und lokalen Gemeinden, und es gibt keine Auswirkungen auf die lebende und natürliche Umwelt. Für die Hersteller wird sie ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarktes ermöglichen und den Verwaltungsaufwand verringern.