



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Mitteilung 201

Mitteilung der Kommission - TRIS/(2025) 0520

Richtlinie (EU) 2015/1535

Notifizierung: 2025/0009/EE

Weiterverbreitung der Antwort des notifizierenden Mitgliedstaates (Estonia) auf eine Bitte um zusätzliche Informationen (INFOSUP) von European Commission.

MSG: 20250520.DE

1. MSG 201 IND 2025 0009 EE DE 08-04-2025 21-02-2025 EE ANSWER 08-04-2025

2. Estonia

3A. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, aadress Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn
Ettevõtluskeskkonna ja tööstuse osakond,
karl.stern@mkm.ee

3B. Klimaministeerium, aadress Suur-Ameerika 1, 10122, Tallinn
Ringmajanduse osakond
info@kliimaministeerium.ee

4. 2025/0009/EE - C00C - Chemikalien

5.

6. Die Europäische Kommission hat zusätzliche Fragen an die estnischen Behörden im Zusammenhang mit dem Entwurf eines Rechtsakts zur Änderung der Verordnung des Umweltministers von 2019 über Kriterien für das Ende der Abfalleigenschaft von ölhaltigen Abfällen gerichtet, der über das Informationssystem für technische Vorschriften TRIS zur Notifizierung übermittelt wurde.

Die Kommission ersuchte um Klarstellung, ob und wie die in der Verordnung geregelte Brennstoffkomponente den technischen Anforderungen und Normen für das Produkt entspricht und wie sichergestellt wird, dass die Verwendung des Stoffes kein Risiko für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit darstellt.

Das estnische Klimaministerium erklärt, dass die Verordnung die Produktion der Brennstoffkomponente regelt und Qualitätskriterien festlegt, die die aus ölhaltigen Abfällen hergestellte Brennstoffkomponente erfüllen muss. Die Brennstoffkomponente ist nicht zur alleinigen Verwendung vorgesehen. In Abschnitt 9 der Verordnung heißt es, dass die Brennstoffkomponente als Zusatzstoff bei der Herstellung von flüssigen Brennstoffen oder anderen petrochemischen Erzeugnissen verwendet wird. Die Brennstoffkomponente, die aus ölhaltigen Abfällen hergestellt wird, ist ihrem Wesen nach dem Schweröl, das bei der Herstellung von Schiffsbrennstoffen verwendet wird, am ähnlichsten. In der Praxis wird die von estnischen Abfallverarbeitern hergestellte Brennstoffkomponente auch bei der Produktion von Schiffsbrennstoffen verwendet. Auf der Grundlage der Verordnung Nr. 19 wird der Brennstoffbestandteil in Estland hergestellt.

Das technologische Gemisch aus Kohlenwasserstoffen als Produkt besteht aus den bekannten Stoffen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe im Chemikalienregister der Union registriert sind. Für das bei der Herstellung entstehende Stoffgemisch sind ein Qualitätszertifikat und ein Sicherheitsdatenblatt auf der Grundlage der Zusammensetzung der Produktionscharge zu erstellen. Gemäß den Anforderungen des Qualitätsprotokolls gelten Abfälle als verwertet, wenn ein Produkt gewonnen wird, das im Wesentlichen aus einer Mischung zweier verschiedener Stoffe besteht: Dieselmotorenstoff



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

(CAS-Nr. 68334-30-5) und Schweröl (CAS-Nr. 68476-33-5). Daher entsprechen die Umweltauswirkungen der Verwendung des technologischen Kohlenwasserstoffgemischs denen der im REACH-Register registrierten Stoffe CAS 68334-30-5 und CAS 68476-33-5. Estnische Abfallverarbeiter müssen ihre Produkte auch im REACH-Register registrieren.

Im estnischen nationalen Recht sind die Umweltaanforderungen für flüssige Brennstoffe in der Verordnung Nr. 73 des Umweltministers vom 22. Dezember 2016 mit dem Titel „Vedelkütuste kohta esitatavad keskkonnanõuded, biokütuste säästlikkuse kriteeriumid, vedelkütuste keskkonnanõuetele vastavuse seire ja aruandmise kord ning biokütuste ja vedelate biokütuste kasutamise tuleneva kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemise määramise meetodika“ („Umweltaanforderungen für flüssige Brennstoffe, Nachhaltigkeitskriterien für BioBrennstoffe, das Verfahren zur Überwachung und Berichterstattung über die Einhaltung der Umweltaanforderungen durch flüssige Brennstoffe und die Methodik zur Bestimmung der Einsparung von Treibhausgasemissionen durch die Verwendung von BioBrennstoffen und flüssigen Biobrennstoffen“) festgelegt. Die Anhänge der Verordnung Nr. 73 enthalten folgende Umweltaanforderungen: Anhang 2 enthält Anforderungen an Dieselmotortreibstoff, der zur Verwendung in Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor verkauft wird, Anhang 4 für Brennstoffe, die zur Verwendung als Schiffsbrennstoff vermarktet werden, Anhang 6 für leichtes Heizöl und Anhang 7 für schweres Heizöl.

Die Qualitätskriterien, die in den Anhängen der Verordnung Nr. 19 des Umweltministers mit dem Titel „Õli sisaldavate jäätmete jäätmeteks oleku lakkamise kriteeriumid“ („Kriterien für das Ende der Abfalleigenschaft für ölhaltige Abfälle“) festgelegt sind, sind präziser und bisweilen strenger als die für aus Rohöl hergestellte Brennstoffe und legen Grenzwerte für den Gehalt an Schwermetallen im Brennstoffbestandteil fest.

Auf internationaler Ebene wurden die Qualitätsindikatoren für Schiffsbrennstoffe, die weltweit verbindlich sind und auch am stärksten überwacht werden, reguliert, da das Schiff/der Reeder ein direktes Interesse daran hat, dass der Brennstofflieferant alle Parameter für die Qualität der Bunkerbrennstoffe einhält. Für jede Bunkerung wird dem Schiff eine sogenannte Schlichtungsprobe zur Verfügung gestellt, die mit Sicherheitsmerkmalen ausgestattet und in Protokollform dokumentiert ist, und das Schiff kann bei einem unabhängigen Labor in jedem Hafen eine Konformitätsbescheinigung für den Bunkerbrennstoff anfordern. Die Bunkerbrennstoffe von Schiffen werden in der Regel aus einem Verbund aus mehreren Brennstoffen gemischt, um eine Brennstoffqualität zu erreichen, die den international festgelegten Anforderungen entspricht. Wenn ein Schiff beispielsweise DMB-Brennstoff aufgrund der Art des von seinem Hauptmotor verwendeten Brennstoffs bestellt, ist es sicher, dass dieser Brennstoff auf einem Bunkerschiff aus mindestens zwei Komponenten mit einem Schiffsmischer, Dieselmotortreibstoff und Schweröl hergestellt wird.

Nach der Abfallhierarchie sollte die Aufbereitung von Altölen bevorzugt werden, wenn dies technisch und wirtschaftlich machbar ist. Wenn es keine solche Möglichkeit gibt, ist der nächste Schritt in der Hierarchie die Verwertung von Abfällen und erst dann die Verbrennung von Abfällen. Da die Aufbereitung von ölhaltigen Abfällen in Estland noch nicht ausreichend entwickelt ist und dies für bestimmte Abfälle wie 05 01 03*, 13 04 01*, 13 04 03*, 13 05 06* und 13 05 07* technisch nicht möglich ist, stellt das Klimaministerium fest, dass die Verwertung von Abfällen, die Öl als Brennstoffkomponente enthalten, sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch sinnvoller ist als die Verbrennung solcher Abfälle als Abfall.

Zusammenfassend sind wir der Ansicht, dass die Qualitätskriterien, die für die aus ölhaltigen Abfällen hergestellte Brennstoffkomponente festgelegt wurden, in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltaanforderungen für andere flüssige Brennstoffe ähnlich sind, wobei nur die Anforderungen an den Asche-, Wasser- und Nickelgehalt gelockert werden, und dass die Zugabe einer Brennstoffkomponente, die den Anforderungen der Verordnung entspricht, zu flüssigen Brennstoffen keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt oder die menschliche Gesundheit haben wird.

Europäische Kommission

Allgemeine Kontaktinformationen Richtlinie (EU) 2015/1535

email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu