



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 6. Februar 2015
(OR. en)

16978/14
ADD 1

PV/CONS 75
ENV 1000

ENTWURF EINES PROTOKOLLS

Betr.: **3363.** Tagung des Rates der Europäischen Union (**UMWELT**) vom
17. Dezember 2014 in Brüssel

TAGESORDNUNGSPUNKTE MIT ÖFFENTLICHKEIT DER BERATUNGEN¹

Seite

BERATUNGEN ÜBER GESETZGEBUNGSAKTE/ÖFFENTLICHE BERATUNGEN

A-PUNKTE (Dok. 16783/14 PTS A 104)

1. Beschluss des Rates betreffend die Sondersteuer "octroi de mer" in den französischen Gebieten in äußerster Randlage (GA) 3
2. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG [erste Lesung]..... 3
3. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Gasverbrauchseinrichtungen [erste Lesung] 3

B-PUNKTE (Dok. 16777/14 OJ/CONS 77 ENV 983)

4. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (MRV) [erste Lesung] 4
6. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/62/EG über Verpackungen und Verpackungsabfälle im Hinblick auf eine Verringerung der Verwendung von Kunststofftüten [erste Lesung] 8
7. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Begrenzung der Emissionen bestimmter Schadstoffe aus mittelgroßen Feuerungsanlagen in die Luft [erste Lesung] 8
9. a) h) Sonstiges 10

*

* *

¹ Beratungen über Gesetzgebungsakte der Union (Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union), sonstige öffentliche Beratungen und öffentliche Aussprachen (Artikel 8 der Geschäftsordnung des Rates).

BERATUNGEN ÜBER GESETZGEBUNGSAKTE UND ÖFFENTLICHE BERATUNGEN
(gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

A-PUNKTE

1. Beschluss des Rates betreffend die Sondersteuer "octroi de mer" in den französischen Gebieten in äußerster Randlage (GA)
15406/14 POSEIDOM 19 REGIO 124
+ COR 1

Der Rat nahm den vorgenannten Beschluss einstimmig an (Rechtsgrundlage: Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union).

2. **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG [erste Lesung]**
 - Politische Einigung
16345/14 ENT 285 MI 967 CODEC 2411
+ COR 1
vom AStV (1. Teil) am 10.12.2014 gebilligt

Der Rat erzielte eine politische Einigung über den vorgenannten Entwurf einer Verordnung.

3. **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Gasverbrauchseinrichtungen [erste Lesung]**
 - Allgemeine Ausrichtung
16789/14 ENT 296 MI 992 ECO 182 IND 378 CONSOM 276 CODEC 2483
vom AStV (1. Teil) am 10.12.2014 gebilligt

Der Rat legte eine allgemeine Ausrichtung zu dem vorgenannten Entwurf einer Verordnung fest.

B-PUNKTE

4. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (MRV) [erste Lesung]

(von der Kommission vorgeschlagene Rechtsgrundlage: Artikel 192 AEUV)

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0224 (COD)

– Politische Einigung

11851/13 ENV 658 MAR 86 MI 602 ONU 71 CODEC 1661

+ ADD 1

16238/14 CLIMA 113 ENV 949 MAR 186 MI 960 ONU 152 CODEC 2390

+ ADD 1 REV 1

+ ADD 2

Der Rat erzielte eine politische Einigung über den Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (MRV) auf der Grundlage des Kompromisstextes, der mit dem Europäischen Parlament im Hinblick auf eine frühe Einigung über dieses Dossier in zweiter Lesung vereinbart worden war. EL, CY und MT erklärten, dass sie den Text nicht unterstützen könnten. PL und UK haben sich der Stimme enthalten.

Der Rat wird seinen Standpunkt in erster Lesung nach der Überarbeitung des Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen auf einer seiner nächsten Tagungen annehmen.

EL, MT, CY, FI, NL, SE, PL und die Kommission gaben Erklärungen für das Ratsprotokoll ab (siehe nachstehende Erklärungen).

Erklärung der Hellenischen Republik und Maltas

"1. Die Hellenische Republik und Malta sind der Ansicht, dass der Wortlaut der endgültigen Einigung über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 den konkreten Vorgehensweisen der weltweiten Schifffahrtsindustrie nicht vollständig Rechnung trägt; insofern ist es eher zweifelhaft, ob er zur Erreichung des angestrebten Ziels, nämlich der Erleichterung der Entwicklung internationaler Vorschriften über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen aus dem internationalen Verkehr im Rahmen der IMO, geeignet ist.

2. Wir sind der Auffassung, dass nicht alle angeforderten Daten für jedes Schiff, das überwacht wird und über das Bericht erstattet wird, für den Zweck der Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen von Schiffen relevant sind, so dass sich der Verwaltungsaufwand und die Kosten sowohl für die Flaggenstaaten als auch für die Reeder ohne erkennbare Vorteile für die Meeresumwelt erhöhen. Aus diesen Gründen befürworteten Griechenland und Malta seit Beginn der Beratungen über die vorgeschlagene Verordnung, dass der Schwerpunkt auf der Erhebung von Daten des Brennstoffverbrauchs in Verbindung mit der zurückgelegten Wegstrecke liegen sollte, also auf Schiffsdaten, die bereits vorhanden sind.
3. Darüber hinaus sind die Hellenische Republik und Malta nicht von der Verhältnismäßigkeit und dem Mehrwert der Veröffentlichung geschäftlich sensibler Daten überzeugt, insbesondere von Daten bezüglich "Transportleistung" und "beförderter Ladung", wobei insbesondere zu berücksichtigen ist, dass Schiffe in einem Umfeld mit vielen Variablen operieren, die von keiner Partei zu kontrollieren sind und die ihre Leistung beeinflussen.
4. Darüber hinaus bleiben wir bei der Auffassung, dass die technischen Teile der vorgeschlagenen Verordnung nicht in ausreichendem Maße geprüft wurden und nicht genügend Zeit für eine weitere Ausarbeitung war, die die Entwicklung eines MRV-Systems ermöglicht hätte, das sowohl für die Industrie als auch für die Behörden praktikabel ist.
5. Zugleich stellen die Hellenische Republik und Malta in Frage, dass das vorgeschlagene MRV-System der EU in der Fassung der endgültigen Einigung als Modell und zur Unterstützung der Annahme eines weltweiten Systems einen Mehrwert darstellt, da die laufenden Beratungen im Rahmen der IMO einen weniger komplexen und leicht umsetzbaren Ansatz im Hinblick auf die Entwicklung eines weltweiten Systems zur Erhebung von Daten für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen verfolgen. Es ist von wesentlicher Bedeutung, zu gewährleisten, dass die Verordnung im Interesse einer vollständigen Angleichung an das weltweite System überprüft wird, sobald durch die IMO ein internationales System geschaffen wird.

Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen sind die Hellenische Republik und Malta nicht in der Lage, der endgültigen Einigung über die vorgeschlagene Verordnung zuzustimmen."

Erklärung Zyperns

"Zypern hatte sich eindeutig für ein auf breiter Zustimmung basierendes internationales System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) unter der Federführung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ausgesprochen. In diesem Zusammenhang haben wir auch unseren Standpunkt zum Ausdruck gebracht, dass eine angemessen strukturierte MRV-Regelung auf EU-Ebene akzeptabel sein könnte. Unsere Unterstützung war an die Bedingung geknüpft, dass das System effizient ist und nicht den Wettbewerb verzerrt. Leider haben wir ernsthafte Bedenken, dass einige Bestimmungen in der zur Annahme vorliegenden Fassung der vorgeschlagenen Verordnung problematisch sind und den Besonderheiten des maritimen Sektors nicht hinreichend Rechnung getragen wurde.

Insbesondere ist Zypern der Ansicht, dass die Bestimmungen des Artikels 21 der Verordnung in Bezug auf die Veröffentlichung von Daten zur Energieeffizienz von Schiffen wettbewerbsverzerrend wirken werden. Außerdem sind die zu veröffentlichenden Daten über die Energieeffizienz der Schiffe nicht einheitlich vergleichbar und werden daher zu unzutreffenden Schlussfolgerungen führen und sich auf den Markt und den Entscheidungsprozess für neue Vorschriften auswirken.

Ein weiteres wichtiges Problem, das durch die Veröffentlichung von Informationen über die Energieeffizienz von Schiffen entstehen wird, ist die Offenlegung geschäftlich sensibler operativer Daten, etwa des Kraftstoffverbrauchs der Schiffe, des Volumens der umgeschlagenen Güter und der zurückgelegten Wegstrecke.

Zypern ist daher nicht in der Lage, der Annahme der Verordnung zuzustimmen."

Erklärung Finnlands, der Niederlande und Schwedens

"Finnland, die Niederlande und Schweden befürworten die Überwachung von CO₂-Emissionen und unterstützen die Ergebnisse der Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament.

Alle Sektoren müssen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen beitragen, um das globale Ziel der Begrenzung des weltweiten Temperaturanstiegs auf höchstens 2 °C zu verwirklichen. Angesichts des internationalen Charakters des Schiffsverkehrs dürfte eine weltweite Vereinbarung im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) die wirksamste Methode zur Verringerung von Treibhausgasemissionen sein. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass die MRV-Verordnung der EU zur Entwicklung internationaler Vorschriften im Rahmen der IMO beiträgt.

Die MRV-Verordnung der EU legt ein System zur Überwachung von CO₂-Emissionen und anderen einschlägigen Daten fest, bei dem die Vertraulichkeit kommerzieller und industrieller Informationen gewahrt bleibt. Die Verordnung kann unter anderem zur Beseitigung von Marktbarrieren beitragen und dank der Erhebung zuverlässiger Daten für die Festlegung von Zielen herangezogen werden.

Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Schiffe, die unter weniger günstigen klimatischen Bedingungen betrieben werden, sicherzustellen, ist es ferner wichtig, dass zu den Daten, die gemäß der Verordnung überwacht werden, spezifische Angaben zur Eisklasse der Schiffe und zu Fahrten durch vereiste Gewässer hinzugefügt werden können.

Wir möchten betonen, dass über einige Elemente der Verordnung noch weiter beraten werden muss. Insbesondere wird es wichtig sein, die Berechnung der Transportleistung und der Energieeffizienz von Schiffen weiter zu verfeinern, um einen fairen und zuverlässigen Vergleich zwischen verschiedenen Schiffstypen zu ermöglichen. Das wird eine Herausforderung bei allen Schiffstypen darstellen, insbesondere bei Schiffstypen wie Stückgut-, Ro-Pax- und Ro-Ro-Schiffen. Die Festlegung der Parameter für die Berechnung der beförderten Ladung für alle Schiffstypen ist von wesentlicher Bedeutung, und zwar sowohl für die Kategorie der Durchführungsrechtsakte als auch für die Kategorie der delegierten Rechtsakte.

Wir möchten ferner unterstreichen, wie wichtig es ist, dass die Mitgliedstaaten der EU weiterhin eine konstruktive Rolle bei den Beratungen über die Ausarbeitung internationaler Vorschriften im Rahmen der IMO spielen."

Erklärung Polens

"Polen unterstützt die Anstrengungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr, ist aber der Ansicht, dass diese Anstrengungen aufgrund des internationalen Charakters der Schifffahrt und der weltweiten Auswirkungen des Klimawandels im Rahmen des Forums der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) unternommen werden sollten. Daher sollten jegliche gesetzgeberischen Lösungen eher globaler als regionaler Art sein.

Polen vertritt den Standpunkt, dass die Internationale Seeschiffahrtsorganisation das am besten geeignete Forum für die Festlegung rechtlicher Normen zur Verringerung der CO₂-Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr ist. Die Beschlüsse der IMO bringen nicht das Risiko mit sich, dass Nicht-EU-Staaten als Reaktion auf Bestimmungen, die auf Grundlage von EU-Anforderungen eingeführt wurden, Gegenmaßnahmen einführen. Polen unterstützt und fördert aktiv Maßnahmen, die im Rahmen des IMO-Forums mit dem Ziel ergriffen werden, geeignete internationale Instrumente zu schaffen.

Nach Auffassung Polens wird die Annahme der vorgeschlagenen Verordnung in ihrer jetzigen Form die Verhandlungen und Anstrengungen der IMO, weltweite Lösungen zu schaffen, nicht erleichtern, da der Verordnungsentwurf Elemente enthält, über die wahrscheinlich kurzfristig kein Konsens in der IMO zu erreichen ist (zum Beispiel die Frage der Meldung quantitativer Angaben zur Ladung).

Polen kann dem Entwurf der Verordnung nicht zustimmen. Da aber im Laufe der Arbeiten an dem Entwurf einigen Aspekten in einer Weise Rechnung getragen wurde, die die Verordnung annehmbarer gemacht und den im Rahmen des IMO-Forums vorgeschlagenen Lösungen angenähert hat, enthält sich Polen bei der Abstimmung über die politische Einigung über den Entwurf der Stimme."

Erklärung der Kommission

"Die Kommission betont, dass es gegen Geist und Buchstaben der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) verstößt, systematisch Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b in Anspruch zu nehmen. Um diese Bestimmung geltend machen zu können, muss eine spezifische Notwendigkeit gegeben sein, von der Grundsatzregelung abzuweichen, der zufolge die Kommission den im Entwurf vorliegenden Durchführungsrechtsakt erlassen darf, wenn keine Stellungnahme vorliegt. Da Unterabsatz 2 Buchstabe b ein Abweichen von der in Artikel 5 Absatz 4 aufgestellten allgemeinen Regel beschreibt, kann die Anwendung dieser Bestimmung nicht ohne Weiteres in das Ermessen des Gesetzgebers gestellt werden, sondern ist restriktiv auszulegen und daher zu begründen."

6. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/62/EG über Verpackungen und Verpackungsabfälle im Hinblick auf eine Verringerung der Verwendung von Kunststofftüten [erste Lesung]

(von der Kommission vorgeschlagene Rechtsgrundlage: Artikel 114 AEUV)

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0371 (COD)

– Politische Einigung

15845/13 ENV 1028 MI 974 IND 305 CONSOM 186 CODEC 2473

16137/14 ENV 943 MI 949 IND 362 CONSOM 259 CODEC 2373

+ COR 1

Der Rat erzielte im Rahmen einer frühen Einigung in zweiter Lesung mit dem Europäischen Parlament eine politische Einigung über den Entwurf einer Richtlinie zur Verringerung der Verwendung von Kunststofftüten. Der gemeinsame Standpunkt wird zu einem späteren Zeitpunkt nach Überarbeitung des Texts durch die Rechts- und Sprachsachverständigen festgelegt.

7. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Begrenzung der Emissionen bestimmter Schadstoffe aus mittelgroßen Feuerungsanlagen in die Luft [erste Lesung]

Interinstitutionelles Dossier: 2013/0442 (COD)

– Allgemeine Ausrichtung

18170/13 ENV 1236 ENER 601 IND 389 TRANS 694 ENT 357 SAN 557

PARLANT 326 CODEC 3089

+ ADD 1

+ ADD 6

16817/14 ENV 987 ENER 508 IND 380 TRANS 589 ENT 297 SAN 481

PARLNAT 296 CODEC 2489

Der Rat legte eine allgemeine Ausrichtung zu dem Entwurf einer Richtlinie fest. Dieser Text wird als Grundlage für die Aufnahme von Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament zu einem späteren Zeitpunkt im Hinblick auf eine Einigung in erster Lesung dienen. EE erklärte, dass es den Text nicht unterstützen könnte, während sich CZ/BG/FI/NL der Stimme enthielten. EE und NL gaben eine Erklärung für das Ratsprotokoll ab (siehe nachstehende Erklärungen).

Erklärung Estlands

"Estland unterstützt das übergeordnete Ziel des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Begrenzung der Emissionen bestimmter Schadstoffe aus mittelgroßen Feuerungsanlagen in die Luft.

Allerdings kann Estland nicht den vorgeschlagenen Kompromisstext unterstützen, weil der Vorschlag in seiner derzeitigen Fassung nicht kosteneffektiv ist.

Der Anteil der mittelgroßen Feuerungsanlagen an der Luftverschmutzung in Estland ist gering: Sie verursachen lediglich 13 % der Emissionen von Schwefeldioxid (SO₂), 6 % der Emissionen von Stickstoffoxiden (NO_x) und 10-15 % der Feinstaubemissionen. Darüber hinaus verfügt Estland über eine sehr gute Luftqualität und hält die Luftqualitätsstandards (gemäß der Richtlinie 2008/50/EG) ein.

Erstens wird es aufgrund der sehr strengen Grenzwerte für Staubemissionen keine Investitionen geben, die gemessen an den erzielten Umweltvorteilen kosteneffektiv sind. Estland hat die Verwendung fester Biomasse und anderer erneuerbarer Energieträger unterstützt und gefördert. Die Betreiber haben ihre Feuerungsanlagen entsprechend nachgerüstet. Mit den im Kompromisstext vorgesehenen Werten für Staubemissionen werden zusätzliche erhebliche Investitionen erforderlich sein, die nicht kosteneffektiv sind. Dies hätte zur Folge, dass die Fernwärmeversorgung zugunsten lokaler Heizungsanlagen (d. h. Anlagen mit einer Leistung unter 1 MW) aufgegeben würde, was sich insgesamt negativ auf die Luftqualität auswirken würde.

Zweites wird es aufgrund der neuen Emissionsgrenzwerte für andere gasförmige Brennstoffe als Erdgas nicht mehr möglich sein, den einzigartigen einheimischen Ölschieferbrennstoff (Retorten-Gase) zu nutzen. Die Nutzung dieser gasförmigen Nebenprodukte ist die optimale Form der Nutzung der bei der Ölschieferproduktion entstehenden Energie. Für Estland ist es wichtig, diese Möglichkeit beizubehalten.

Estland sieht weiteren Verhandlungen erwartungsvoll entgegen und hofft, dass geeignete Lösungen zu den dargelegten Problemen gefunden werden."

Erklärung der Niederlande

"Die Niederlande sind der Ansicht, dass die Verbesserung der Luftqualität sehr wichtig ist und dass in diesem Zusammenhang EU-Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung an der Quelle von grundlegender Bedeutung sind. Die Luftverschmutzung ist schließlich ein grenzüberschreitendes Problem.

Allerdings ist der vorliegende Vorschlag nicht ehrgeizig genug und wird in den nächsten 15-20 Jahren kaum eine Senkung der Emissionen aus mittelgroßen Feuerungsanlagen bewirken, obgleich es kostenwirksame Möglichkeiten zur Verringerung dieser Emissionen gibt. Dadurch wird das Potenzial für eine Verbesserung der Luftqualität nicht voll ausgeschöpft. Die Niederlande hält dies für eine verpasste Gelegenheit."

9. Sonstiges

a) Aktueller Gesetzgebungsvorschlag

- **Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Errichtung und die Funktionsweise einer Marktstabilitätsreserve für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG**

Interinstitutionelles Dossier: 2014/0011 (COD)

- Informationen des Vorsitzes zum Sachstand

16360/14 CLIMA 114 ENV 955 MI 969 IND 367 ENER 495 COFIN 1146
TRANS 572 COMPET 656 CODEC 2414

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes über den vorgenannten Punkt (siehe Dok. 16360/14) und die Bemerkungen der Delegationen zur Kenntnis.

h) Aktueller Gesetzgebungsvorschlag

- **Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 2008/98/EG über Abfälle, 94/62/EG über Verpackungen und Verpackungsabfälle, 1999/31/EG über Abfalldeponien, 2000/53/EG über Altfahrzeuge, 2006/66/EG über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren sowie 2012/19/EU über Elektro- und Elektronik-Altgeräte [erste Lesung]**

Interinstitutionelles Dossier: 2014/0201 (COD)

- Informationen des Vorsitzes zum Sachstand

17012/14 ENV 1004 COMPET 681 SAN 491 MI 1011 IND 384 CONSOM 284
ENT 302 CODEC 2536

Der Vorsitz unterrichtete den Rat über den Sachstand in Bezug auf diesen Vorschlag. Der Rat zeigte sich enttäuscht über das von der Kommission vorgeschlagene Arbeitsprogramm für 2015, in dem sie vorschlägt, den vorgenannten Legislativvorschlag im Hinblick auf die Vorlage eines neuen, ehrgeizigeren Vorschlags zurückzuziehen.

Die Minister betonten insbesondere, dass auf der Grundlage des aktuellen Vorschlags – wenn er auch nicht perfekt sei – bereits umfangreiche Arbeiten durchgeführt worden waren, und erklärten sich bereit, auf dieser Grundlage weiterzuarbeiten. Einige Minister machten geltend, dass eine Rücknahme ein negatives Signal aussenden würde.

Die Minister ersuchten die Kommission ferner um Klarstellungen im Hinblick auf das weitere Vorgehen. Sie fügte hinzu, dass – sollte die Kommission den Vorschlag tatsächlich zurückziehen – der überarbeitete Vorschlag ausgewogen und realistisch sein sollte und den von den Mitgliedstaaten bisher bereits zum Ausdruck gebrachten Bedenken Rechnung tragen sollte.

Die Kommission bestätigte, dass sie alle Punkte, die von den Ministern in Bezug auf die Bedeutung der Kreislaufwirtschaft zur Sprache gebracht worden waren, zur Kenntnis genommen habe, und versicherte dem Rat, dass sie nicht beabsichtige, von ihrer Zielsetzung abzuweichen. Vielmehr sei ihre Absicht, den Vorschlag zurückzuziehen, um einen ehrgeizigeren vorzulegen.