

Brüssel, den 2. Dezember 2024  
(OR. en)

16276/24

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2023/0284 (COD)**

---

ENV 1159  
ENT 215  
MI 985  
CODEC 2236

## VERMERK

---

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG – Orientierungsaussprache

---

1. Der Vorsitz hat als Richtschnur für die Orientierungsaussprache über das oben genannte Thema auf der Tagung des Rates (Umwelt) am 17. Dezember 2024 den beigefügten Vermerk einschließlich Fragen für die Ministerinnen und Minister ausgearbeitet.
2. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den Vermerk und die Fragen des Vorsitzes zur Kenntnis zu nehmen und sie dem Rat im Hinblick auf die Orientierungsaussprache zu übermitteln.

**Vorschlag für eine Verordnung über Anforderungen an die kreislauforientierte  
Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen**

**– Orientierungsaussprache –**

**EINLEITUNG**

Am 13. Juli 2023 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG (im Folgenden der „Vorschlag“).

Die Kommission hat ihren Gesetzgebungsvorschlag und die dazugehörige Folgenabschätzung zusammen mit einem ersten Gedankenaustausch in der Sitzung der Gruppe „Umwelt“ vom 3. Oktober 2023 unter spanischem Ratsvorsitz vorgestellt.

Der belgische Vorsitz hat im ersten Halbjahr 2024 erhebliche Fortschritte bei den Verhandlungen erzielt, wobei in sechs Sitzungen der Gruppe „Umwelt“ eingehende Beratungen stattfanden.

Gegenstand der Beratungen waren unter anderem die Definition von Altfahrzeugen und die Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen sowie die einschlägigen Kriterien in Anhang I der Verordnung, aber auch die Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen sowie ihre Ausfuhrregelung. Die Ergebnisse der Arbeiten unter belgischem Vorsitz wurden in einem partiellen Kompromisstext des Vorsitzes<sup>1</sup> festgehalten und im Juni 2024 auch dem Rat (Umwelt) vorgelegt.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Dok. 11733/24.

<sup>2</sup> Dok. 11019/24.

## ARBEITEN UNTER UNGARISCHEM VORSITZ

Der Vorsitz hat diesem Vorschlag weitere sechs Sitzungen der Gruppe „Umwelt“ gewidmet, wobei er zur Kenntnis nahm, dass die Mitgliedstaaten neben einem starken Schwerpunkt auf Aspekten der Kreislauffähigkeit und auf dem Umweltschutz ihr Augenmerk zunehmend auf die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der EU richten, was wahrscheinlich die derzeitige Legislaturperiode insgesamt prägen wird. Die Ergebnisse der Arbeiten unter ungarischem Vorsitz wurden auch in einem Kompromisstext des Vorsitzes festgehalten.<sup>3</sup>

### **a. Rechtsgrundlage**

Die Kommission hat vorgeschlagen, dass Artikel 114 AEUV als Rechtsgrundlage für den gesamten Vorschlag dienen sollte. Unter Berücksichtigung der Beratungen auf Gruppenebene hat der Vorsitz jedoch Artikel 192 Absatz 1 AEUV als Rechtsgrundlage für Kapitel IV und V des Vorschlags über die Entsorgung von Altfahrzeugen und über Gebrauchtfahrzeuge und ihre Ausfuhr hinzugefügt, während die anderen Bestimmungen der Verordnung, insbesondere Kapitel II und III, die in erster Linie die Herstellung von Neufahrzeugen betreffen, weiterhin auf Artikel 114 AEUV gestützt sind.

### **b. Erweiterung des Anwendungsbereichs auf schwere Nutzfahrzeuge und Krafträder**

Der Vorsitz hat dem Ersuchen einer Reihe von Mitgliedstaaten, ehrgeizigere Ziele in Bezug auf schwere Nutzfahrzeuge sowie auf zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge und vierrädrige Fahrzeuge zu verfolgen, viel Gesprächszeit gewidmet. Dies umfasst neue Verpflichtungen, die ursprünglich nur für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vorgesehen waren, beispielsweise die Konzipierung zur leichten Entfernung bestimmter Teile, die Einführung einer Kreislauffähigkeitsstrategie oder die Kennzeichnung von Teilen. Gleichzeitig würde die Regelung der erweiterten Herstellerverantwortung für schwere Nutzfahrzeuge und Krafträder nicht nur – wie von der Kommission vorgeschlagen – deren Sammlung und Befreiung von Schadstoffen abdecken, sondern auch die Kosten der Behandlungskette insgesamt, wie dies bereits bei Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen der Fall ist.

---

<sup>3</sup> Dok. 16429/24.

### **c. Mindestrezyklatanteil**

Auch die Frage des Mindestrezyklatanteils spiegelt den allgemeinen umweltpolitischen Ehrgeiz des Vorschlags wider. Während einige Mitgliedstaaten bereit zu sein scheinen, das von der Kommission vorgeschlagene Ziel eines Rezyklatanteils von 25 % für Kunststoffe in Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu unterstützen, warnten andere davor, dass dies zu Marktverzerrungen im Falle von Engpässen bei recyceltem Material führen könnte. Andererseits könnten ehrgeizige Recyclingziele im Rahmen anderer Instrumente wie der kürzlich fertiggestellten Verpackungsverordnung sicherstellen, dass ausreichende Mengen an recyceltem Material zur Verfügung stehen. In Bezug auf das damit verbundene Teilziel, im Rezyklatanteil für Kunststoffe einen Anteil von 25 % aus kreislaforientierter Herstellung zu erreichen, stellt sich die Frage, ob für dessen Erfüllung zum Teil Produktionsabfälle verwendet werden könnten.

In diesem Zusammenhang haben die Mitgliedstaaten auch die Möglichkeit erörtert, das Ambitionsniveau des Vorschlags zu erhöhen, indem eine ab seinem Inkrafttreten geltende quantifizierte Zielvorgabe für den Mindestgehalt an recyceltem Stahl festgelegt wird, anstatt die Kommission zu ermächtigen, dies in einem delegierten Rechtsakt auf der Grundlage einer künftigen Machbarkeitsstudie zu tun. Auch bedarf es zu diesem Thema weiterer Vorgaben seitens des Rates, um zu bestimmen, ob es eine grundlegende Zielvorgabe geben könnte, auf die sich die Delegationen bereits jetzt einigen könnten, beispielsweise in Verbindung mit einer Überprüfungsklausel, die nach Abschluss der Machbarkeitsstudie gelten würde.

### **d. Konzipierung zur leichten Entfernung von Teilen und Bauteilen**

Es wurden eingehende Beratungen über den Umfang der Teile und Bauteile geführt, die so zu konstruieren sind, dass ihre vorgeschriebene Demontage aus Altfahrzeugen nicht behindert wird. Während einige Mitgliedstaaten bereit zu sein scheinen, die von der Kommission in Anhang VII Teil C des Vorschlags vorgeschlagene Liste zu akzeptieren, oder sogar die Aufnahme zusätzlicher Bauteile vorschlagen (z. B. Start/Stopp-Systeme oder Lenkunterstützungspumpen oder Teile mit einem Gewicht von mehr als zehn Kilogramm), vertreten andere die Auffassung, dass nur solche Teile berücksichtigt werden sollten, für die auf dem Wiederverwendungsmarkt ein wirkliches Interesse besteht, und schlagen Ausschlüsse aus der Liste vor. Auch diese Diskussion spiegelt das gemeinsame Ziel wider, ein Gleichgewicht zwischen Umweltzielen und dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit herzustellen.

## FAZIT

Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen ist der Vorsitz der Auffassung, dass die Aufnahme von Artikel 192 Absatz 1 als Rechtsgrundlage für Kapitel IV und V des Vorschlags bei den Delegationen breite Unterstützung findet, die übrigen Themen jedoch weitere Vorgaben seitens des Rates erfordern, und zwar auf der Grundlage der folgenden Fragen an die Ministerinnen und Minister:

1. *Stimmen die Mitgliedstaaten den Erweiterungen des Anwendungsbereichs in Bezug auf die Verpflichtungen für schwere Nutzfahrzeuge sowie für zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge und vierrädrige Fahrzeuge zu?*
2. *In welcher Höhe können die Mitgliedstaaten die Zielvorgabe für den Mindestrezyklatanteil für Kunststoff gemäß Artikel 6 des Vorschlags unterstützen? Könnten die Mitgliedstaaten in Bezug auf das Teilziel, im Rezyklatanteil für Kunststoffe einen Anteil von 25 % aus kreislaufforientierter Herstellung zu erreichen, akzeptieren, dass Produktionsabfälle in die Berechnung einfließen? In welchem Ausmaß?*
3. *In welcher Höhe könnten die Mitgliedstaaten eine Zielvorgabe für den Anteil recycelten Stahls unterstützen, ohne die Ergebnisse der in Artikel 6 Absatz 3 vorgesehenen Machbarkeitsstudie abzuwarten?*
4. *Können die Mitgliedstaaten der Liste der Teile und Bauteile in Anhang VII Teil C des Vorschlags zustimmen? Welche Ergänzungen oder Ausschlüsse halten sie für erforderlich?*