

Brüssel, den 17. Dezember 2024
(OR. en, de)

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0373(COD)

16980/24
ADD 1

ENV 1236
MI 1031
IND 561
CONSOM 358
COMPET 1221
MARE 28
PECHE 532
RECH 547
SAN 723
ENT 226
ECOFIN 1506
TRANS 550
CODEC 2344

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	16721/24 + ADD 1
Nr. Komm.dok.:	14248/23 + ADD 1 - COM(2023) 645 final
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vermeidung der Freisetzung von Kunststoffgranulat zur Verringerung der Umweltverschmutzung durch Mikroplastik – Allgemeine Ausrichtung = Erklärungen

Die Delegationen erhalten in der Anlage eine gemeinsame Erklärung Griechenlands, Maltas und Zyperns sowie Erklärungen Deutschlands und Lettlands zur allgemeinen Ausrichtung zu dem eingangs genannten Vorschlag. Die Erklärungen werden in das Protokoll über die Tagung des Rates (Umwelt) vom 17. Dezember 2024 aufgenommen.

GEMEINSAME ERKLÄRUNG GRIECHENLANDS, MALTAS UND ZYPERNS

Griechenland, Malta und Zypern möchten aus den nachstehend angeführten Gründen ernsthafte Bedenken und Vorbehalte gegen die Aufnahme des Schifffahrtssektors in den Anwendungsbereich der Verordnung über die Vermeidung der Freisetzung von Kunststoffgranulat zur Verringerung der Umweltverschmutzung durch Mikroplastik vorbringen.

Zunächst war der Schifffahrtssektor im Kommissionsvorschlag nicht im Anwendungsbereich der Verordnung enthalten. Daher wurde die Aufnahme der Schifffahrt nie einer Folgenabschätzung unterzogen. Dies verstößt unter anderem gegen die Grundprinzipien der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit. Der Gerichtshof der Europäischen Union hat durch seine Rechtsprechung hervorgehoben, dass der Unionsgesetzgeber die Verhältnismäßigkeit der Verpflichtungen, die eingeführt werden, prüfen und sicherstellen muss, dass diese Verpflichtungen den Anforderungen genügen, die sich aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergeben.

Wir haben uns von Anfang an wiederholt gegen die Aufnahme des Schifffahrtssektors in den Anwendungsbereich der Verordnung ausgesprochen, da diese Frage auf internationaler Ebene geprüft werden sollte. Insbesondere sollte diese Frage im Rahmen der IMO behandelt werden, da sie als einzige Organisation über das notwendige Fachwissen sowie die notwendige Erfahrung und Kompetenz verfügt, um die geeigneten Maßnahmen für die Klärung dieser Frage auf globaler Ebene zu erlassen und gleichzeitig gleiche Wettbewerbsbedingungen in der internationalen Schifffahrt zu wahren.

Tatsächlich befasst sich die IMO bereits mit dieser Frage. Im Einzelnen hat sich der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO auf seiner 82. Sitzung, die vor Kurzem stattgefunden hat, darauf geeinigt, die Ausarbeitung von Änderungen der einschlägigen IMO-Übereinkommen in den Aktionsplan der Organisation aufzunehmen, um Anforderungen für die Beförderung von Granulat auf dem Seeweg einzuführen, und verfügt, dass ein Text ausgearbeitet wird, der dem zuständigen Unterausschuss für die Verhütung und Bekämpfung der Umweltverschmutzung auf seiner nächsten Sitzung vorgelegt werden soll. Ferner hat er den Unterausschuss für die Verhütung und Bekämpfung der Umweltverschmutzung angewiesen, zu analysieren, welche Rechtsvorschriften geändert werden könnten und welche Auswirkungen dies mit sich bringen könnte; nach Abschluss der Analyse sollte dem MEPC ein Bericht darüber vorgelegt werden.

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist klar, dass die IMO die Frage der Beförderung von Granulat auf dem Seeweg sorgfältig prüft und bereits an der Entwicklung einschlägiger internationaler Normen arbeitet, damit diese auf internationaler Ebene angenommen und verbindlich umgesetzt werden können.

Daher sind wir der Auffassung, dass die Beförderung von Granulat auf dem Seeweg weiterhin nicht in den Anwendungsbereich des Verordnungsentwurfs fallen sollte, zumal die einschlägigen internationalen Vorschriften in den zuständigen Gremien der IMO bereits ausgearbeitet werden.

Unserer Ansicht nach sollten die EU-Mitgliedstaaten ihre Kräfte bündeln und im Rahmen der IMO zusammenarbeiten, um – beispielsweise durch die Vorlage gemeinsamer Vorschläge – die rasche Ausarbeitung und Annahme von Änderungen der IMO-Übereinkommen zu fördern, um die Frage der Beförderung von Granulat auf dem Seeweg wirksam und auf geeigneter globaler Ebene anzugehen.

Wir glauben ferner, dass dieser Ansatz größere Auswirkungen auf die anderen IMO-Mitgliedstaaten haben würde als der erneute Versuch, anderen Staaten EU-Vorschriften aufzuerlegen. Solche Versuche haben bereits mehrfach zu negativen Reaktionen unter den Mitgliedern der IMO geführt.

Abschließend möchten wir unsere Enttäuschung zum Ausdruck bringen, dass vorgeschlagene konkrete Änderungen in Bezug auf die Schifffahrt, die zur weiteren Verbesserung des Gesetzgebungstexts beitragen sollten, um Überschneidungen mit bestehenden EU-Rechtsvorschriften (Artikel 15 „Sanktionen“) zu vermeiden, und die eine Übereinstimmung mit internationalen Maßnahmen (Artikel 18b Absatz 3 „Bewertung und Überprüfung“) sicherstellen sollten, nicht in den Gesetzgebungsentwurf aufgenommen wurden, den wir nun als allgemeine Ausrichtung annehmen sollen.

PROTOKOLLERKLÄRUNG DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DEU unterstützt ausdrücklich das Ziel, den Eintrag von Kunststoffgranulat in die Umwelt zu verringern. Deswegen stimmt DEU der Allgemeinen Ausrichtung des Rates zu, um möglichst bald zu EU-weiten ambitionierten Regelungen zu kommen.

DEU hält es allerdings für wichtig, in den Trilogverhandlungen mit dem Europäischen Parlament und der Europäischen Kommission zu einigen Regelungen des Verordnungsentwurfes noch weitere Fortschritte zu erzielen.

Das betrifft insbesondere folgende Aspekte:

- Reduzierung des Verwaltungsaufwands für die zuständigen Behörden und die Unternehmen – insbesondere Kleinst- und kleine Unternehmen;
- Einführung eines Schwellenwertes von beispielsweise 5 Tonnen transportiertes Kunststoffgranulat pro Kalenderjahr für Frachtführer; anderenfalls ist mit einem hohen Verwaltungsaufwand für die zuständigen Behörden zu rechnen, die gemäß Artikel 3 (2) und (3) die An- und Änderungsmeldungen der Frachtführer zu erfassen haben;
- Beseitigung von Unstimmigkeiten zwischen dem Rechtstext und der etablierten, praktischen Umsetzung im Transportbereich; so sind Frachtführer in Deutschland beispielsweise – anders als in Annex III vorgesehen – zumeist nicht für die Be- und Entladung - einschließlich der Verwendung von Hilfsmitteln wie Gabelstapler -, die beförderungssichere Verpackung der Güter sowie die Reinigung der Transportbehälter zuständig.
- Vermeidung von Doppelregulierungen hinsichtlich der Informations- und Offenlegungspflichten (Artikel 7a) sowie effektive, auf die Ziele der Verordnung ausgerichtete - Verwaltungsaufgaben.

ERKLÄRUNG LETTLANDS

Lettland unterstützt das Hauptziel der Verordnung, das Umweltschutzniveau zu erhöhen, indem das Austreten von Kunststoffgranulat nach der primären Eindämmung während der routinemäßigen Handhabung vermieden und so das Risiko eines Austritts so gering wie möglich gehalten wird. Lettland kann den Kompromisstext des Vorsitzes und eine Einigung über ein Mandat für Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament unterstützen.

Gleichzeitig **hat Lettland** jedoch **ernsthafte Bedenken** hinsichtlich der Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung, und zwar konkret in Bezug auf **die Aufnahme des Seeverkehrs**.

Lettland ist insbesondere besorgt darüber, dass die Aufnahme dieses Sektors in den Anwendungsbereich der Verordnung **keiner umfassenden Folgenabschätzung unterzogen worden ist**. Ferner könnte sich die **praktische Umsetzung** dieser Verordnung angesichts des regionalen Charakters der Verordnung als kompliziert erweisen. Die Umsetzung von Empfehlungen der IMO (MEPC.1/Circ.909) beruht für alle IMO-Mitgliedstaaten auf Freiwilligkeit; die IMO-Mitgliedstaaten haben das Recht, zu entscheiden, ob sie diese Empfehlungen umsetzen oder nicht. Sind IMO-Empfehlungen Teil dieser Verordnung, so müssen alle EU-Mitgliedstaaten diese Empfehlungen verbindlich umsetzen.

Lettland ist der Ansicht, dass **diese Frage im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) eingehend geprüft werden muss**, wobei **alle Interessenträger** (einschließlich NRO) aktiv in den Entscheidungsprozess eingebunden werden müssen. Wir sind der Auffassung, dass die EU-Mitgliedstaaten im Rahmen der IMO zusammenarbeiten sollten, um die zeitnahe Ausarbeitung und Annahme von Änderungen der IMO-Übereinkommen zu fördern, mit denen die Frage der Beförderung von Kunststoffgranulat auf dem Seeweg auf globaler Ebene wirksam angegangen wird.

Daher **unterstützt Lettland die Aufnahme des Seeverkehrs** in den Anwendungsbereich der Verordnung **nicht**.