

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

17001/24  
PV CONS 70  
ENV 1238  
CLIMA 462

**ENTWURF EINES PROTOKOLLS**  
**RAT DER EUROPÄISCHEN UNION**  
(Umwelt)  
17. Dezember 2024

## 1. Annahme der Tagesordnung

Der Rat nahm die in Dokument 16745/24 enthaltene Tagesordnung an, wobei auf Ersuchen Frankreichs unter „Sonstiges“ ein zusätzlicher Punkt (**neuer Punkt 6 g**) aufgenommen wurde. Der Rat kam ferner überein, diesen zusätzlichen Punkt gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Rates in öffentlicher Aussprache zu behandeln.

## 2. Annahme der A-Punkte

Liste der nicht die Gesetzgebung betreffenden Tätigkeiten

16785/24

Der Rat nahm die im oben genannten Dokument enthaltenen A-Punkte einschließlich der zur Annahme vorgelegten sprachbezogenen COR- und REV-Dokumente an.

### Beratungen über Gesetzgebungsakte

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

### 3. Verordnung über die Vermeidung der Freisetzung von Kunststoffgranulat zur Verringerung der Umweltverschmutzung durch Mikroplastik *Allgemeine Ausrichtung*



16721/24 + ADD 1

Der Rat hat eine allgemeine Ausrichtung zur Verordnung über die Vermeidung der Freisetzung von Kunststoffgranulat zur Verringerung der Umweltverschmutzung durch Mikroplastik festgelegt, siehe Beratungsergebnisse in Dokument 16980/24.

Estland, Deutschland und Lettland legten Erklärungen vor, während Zypern, Griechenland und Malta eine gemeinsame Erklärung abgaben (siehe Anlage).

### 4. Verordnung 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*



16276/24

Der Rat führte eine Orientierungsaussprache anhand der vom Vorsitz ausgearbeiteten Fragen (siehe oben genanntes Dokument).

## Nicht die Gesetzgebung betreffende Tätigkeiten

### 5. Mitteilung zu Europas Klimaziel für 2040 *Gedankenaustausch*

 16277/24

Der Rat führte einen Gedankenaustausch anhand der vom Vorsitz ausgearbeiteten Fragen (siehe oben genanntes Dokument).

## Sonstiges

### 6. a) Virtuelle Marktplätze – Nichteinhaltung der Verpflichtungen im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung und Umgang damit *Informationen Tschechiens, Dänemarks, Frankreichs und der Slowakei*

 16815/24

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen, Tschechiens, Dänemarks, Frankreichs und der Slowakei sowie den Bemerkungen anderer Delegationen.

### b) Sehr große Online-Plattformen – Nichteinhaltung der erweiterten Herstellerverantwortung und Umgang damit *Informationen Österreichs*

 16850/24

Der Rat nahm die von Österreich vorgelegten Informationen sowie die Ausführungen weiterer Delegationen zur Kenntnis.

### c) Fortschrittsbericht über EU-Missionen im Rahmen von Horizont Europa als Instrument für lokale Klimaschutzmaßnahmen *Informationen der Kommission*

 16502/24

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen der Kommission.

### d) Berichte über die wichtigsten jüngsten internationalen Tagungen



#### i) 29. Konferenz der Vertragsparteien (COP 29) des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) (Baku, Aserbaidshan, 11. – 22. November 2024)


16744/24

#### ii) Fünfte Tagung des zwischenstaatlichen Verhandlungsausschusses zur Entwicklung eines internationalen rechtsverbindlichen Instruments zur Bekämpfung der Verschmutzung durch Kunststoffe (INC-5) (Busan, Republik Korea, 25. November – 1. Dezember 2024)

16734/24

- iii) **Übereinkommen über die biologische Vielfalt (CBD)** 16867/24  
(Cali, Kolumbien, 21. Oktober – 1. November 2024)  
– COP 16 des CBD  
– COP-MOP 11 als Tagung der Vertragsparteien des Cartagena-Protokolls über die biologische Sicherheit  
– COP-MOP 4 als Tagung der Vertragsparteien des Protokolls von Nagoya über den Zugang und die Aufteilung der Vorteile
- iv) **16. Konferenz der Vertragsparteien des Übereinkommens zur Bekämpfung der Wüstenbildung (UNCCD COP 16)** 16906/24  
(Riad, Saudi-Arabien, 2. – 13. Dezember 2024)  
*Informationen des Vorsitzes und der Kommission*

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes und der Kommission sowie die Ausführungen anderer Delegationen zur Kenntnis.

- e) **Zentrale Fragen bei der gezielten Überarbeitung der REACH-Verordnung**  16416/24  
*Informationen Schwedens, unterstützt von Dänemark, Finnland und Luxemburg*

Der Rat nahm Kenntnis von den Informationen Schwedens, die von Dänemark, Finnland und Luxemburg unterstützt wurden.

- f) **Arbeitsprogramm des künftigen Vorsitzes**  
*Informationen Polens*

- g) **Die Notwendigkeit, eine Schwächung der Automobilhersteller durch Geldstrafen zu vermeiden, bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Ziele und Ambitionen der Verordnung über CO<sub>2</sub> - Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge**  
Informationen Frankreichs

16972/24

Der Rat nahm die von Frankreich vorgelegten Informationen sowie die Ausführungen weiterer Delegationen zur Kenntnis.

---

1

erste Lesung

C

Punkt auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags

2

Öffentliche Aussprache auf Vorschlag des Vorsitzes (Artikel 8 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Rates)

---

**Erklärung zu den B-Punkten**

**Zu B- Punkt 3:**

**Verordnung über die Vermeidung der Freisetzung von  
Kunststoffgranulat zur Verringerung der Umweltverschmutzung durch  
Mikroplastik**  
*Allgemeine Ausrichtung*

**ERKLÄRUNG ESTLANDS**

„Estland unterstützt das übergeordnete Ziel der Verordnung, Freisetzungen von Kunststoffgranulat in die Umwelt zu verhindern sowie die Ökosysteme und die menschliche Gesundheit zu schützen. Wir halten es jedoch für notwendig, folgende Bedenken zum Ausdruck zu bringen.

Estland ist grundsätzlich gegen die Einführung von sektorspezifischen zivilrechtlichen Vorschriften in die EU-Binnenmarktvorschriften, da solche Unterscheidungen das Rechtssystem ungebührlich verkomplizieren und dazu führen können, dass Personen, einschließlich geschädigter Personen oder Unternehmen, die in unterschiedlichen Sektoren tätig sind, nicht gleich behandelt werden, was angesichts des in unserer Verfassung verankerten Grundsatzes der Gleichbehandlung zu Problemen führen könnte. Dies betrifft die in der Verordnung vorgesehenen Vorschriften über die Verjährungsfristen für Klagen aufgrund von Gesundheitsschäden, die auf Verstöße gegen die Verordnung zurückzuführen sind.

Wenngleich der derzeitige Wortlaut vorsieht, dass die Mitgliedstaaten Verjährungsfristen für solche Schadenersatzklagen festlegen können, werden doch spezifische verbindliche Vorschriften in Bezug auf den Beginn der Verjährungsfrist vorgegeben. Daraus ergibt sich eine Diskrepanz zwischen der Verjährungsfrist für Klagen aufgrund von Gesundheitsschäden, die auf den Verstoß gegen die Verordnung zurückzuführen sind, und der Verjährungsfrist für andere Klagen aufgrund von Gesundheitsschäden, für die im estnischen Recht in Anbetracht der Tatsache, dass Geschädigte unabhängig von der rechtswidrigen Handlung, die zu den Gesundheitsschäden geführt hat, gleich behandelt werden sollten, eine einheitliche Verjährungsfrist vorgesehen ist.

Estland fordert daher nachdrücklich, dass die vorstehenden Argumente im Verlauf der kommenden Verhandlungsphasen Berücksichtigung finden.“

**ERKLÄRUNG DEUTSCHLANDS**

“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.**“

## GEMEINSAME ERKLÄRUNG GRIECHENLANDS, MALTAS UND ZYPERNS

„Zypern, Griechenland und Malta äußern aus folgenden Gründen ernste Bedenken und Vorbehalte in Bezug auf die Aufnahme des Schifffahrtssektors in den Anwendungsbereich der Verordnung über die Vermeidung der Freisetzung von Kunststoffgranulat zur Verringerung der Verschmutzung durch Mikroplastik.

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.

---