

**Brüssel, den 23. Juni 2026
(OR. en, de, sk)**

**10651/26
ADD 1**

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

**CODEC 1207
ENV 754
ENT 156
MI 653**

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Entwurf einer 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) Nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 und (EU) 2023/1542 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG (erste Lesung) – Annahme des Gesetzgebungsakts = Erklärungen

Deutschland hat die nachstehende Erklärung für das Ratsprotokoll abgegeben:

1. Die in der politischen Trilogieeinigung zum Vorschlag der Kommission für eine 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 enthaltenen Maßnahmen, um den unbekannten Verbleib von Fahrzeugen zu bekämpfen, sind aus deutscher Sicht unzureichend. Die Bundesrepublik Deutschland hält die getroffenen Regelungen für nicht effektiv genug, die illegale Zerlegung oder den illegalen Export einzudämmen.

Deutschland bekräftigt deswegen die Wichtigkeit der in der Verordnung bereits vorgesehenen Folgenabschätzung zum unbekannten Verbleib von Fahrzeugen und der daraus folgenden Maßnahmen und bittet, diese vorzuziehen.

2. Die in der politischen Trilogieeinigung enthaltene Spiegelklausel ist aus deutscher Sicht handelspolitisch problematisch, da sie als protektionistisches Instrument Handelshemmnisse schafft. Die Bundesrepublik Deutschland hält eine solche Klausel daher für nicht geeignet, den notwendigen Schutz des Binnenmarktes zu gewährleisten. Eine Aufnahme der Spiegelklausel in die Verordnung stellt keine Präzedenz für zukünftige Gesetzgebung oder für Freihandelsabkommen dar.

Deutschland fordert deshalb eine unmittelbar beginnende Folgenabschätzung zur Spiegelklausel, einschließlich zu handelspolitischen und handelsrechtlichen Auswirkungen, Auswirkungen auf die EU-Industrie und Drittländer sowie Umsetzungsfragen.

Ungeachtet dieser Bedenken stimmt die Bundesrepublik Deutschland der politischen Trilogieeinigung im Sinne eines Gesamtkompromisses zu.

Estland hat die nachstehende Erklärung für das Ratsprotokoll abgegeben:

Estland kann den endgültigen Wortlaut der Verordnung über Altfahrzeuge unterstützen. Wir möchten jedoch unsere Bedenken hinsichtlich der erweiterten Herstellerverantwortung in Artikel 22 bekräftigen.

Mit dem Text werden zusätzliche grenzüberschreitende Pflichten für Erzeuger eingeführt, die das Risiko von Doppelzahlungen mit sich bringen können, wenn die Kosten sowohl durch nationale Systeme der erweiterten Herstellerverantwortung als auch durch den grenzüberschreitenden Mechanismus abgedeckt werden. Wir sind nach wie vor besorgt darüber, dass dies zu einem erhöhten Verwaltungsaufwand führen kann, da die Erzeuger Bevollmächtigte in mehreren Mitgliedstaaten benennen und die Einhaltung der Vorschriften durch parallele Regelungen nachweisen müssten.

Estland hätte eine Lösung bevorzugt, die stärker an die bereits etablierten Grundsätze der erweiterten Herstellerverantwortung angeglichen ist, wie in der allgemeinen Ausrichtung des Rates dargelegt. Dieser Ansatz hätte für einen besseren Schutz vor Doppelzahlungen, einen niedrigeren Verwaltungsaufwand und eine klarere Verknüpfung zwischen der Herstellerverantwortung und dem Inverkehrbringen von Fahrzeugen gesorgt.

Wir unterstützen zwar den Gesamttext, betonen jedoch, dass die Umsetzung von Artikel 22 für die Mitgliedstaaten, Erzeuger und Hersteller erhebliche praktische Herausforderungen mit sich bringen kann.

Die Slowakei hat die nachstehende Erklärung für das Ratsprotokoll abgegeben:

Die Slowakei begrüßt diese Verordnung, die wir als wichtigen Schritt zur Stärkung der Kreislaufwirtschaft und zur Schaffung eines umfassenden Rechtsrahmens für den gesamten Lebenszyklus von Fahrzeugen betrachten.

Dennoch möchten wir auf einige Punkte hinweisen, die unserer Ansicht nach weiter erörtert werden müssten. Wir sind insbesondere besorgt über die möglichen negativen Auswirkungen der neu eingeführten Pflichten und Begriffsbestimmungen, die zu einer Erhöhung des Verwaltungsaufwands und der Kosten für Wirtschaftsteilnehmer führen könnten.

Die Slowakei möchte insbesondere Artikel 22 zum grenzüberschreitenden Mechanismus für die Kostenaufteilung für Altfahrzeuge hervorheben. Unserer Ansicht nach muss dieser Mechanismus weiter präzisiert werden, um die Gleichbehandlung und die wirksame Umsetzung in der gesamten EU sicherzustellen, insbesondere in Bezug auf die Beförderung von Fahrzeugen zwischen Mitgliedstaaten.

In diesem Zusammenhang möchten wir betonen, dass das wirksame Funktionieren dieses Mechanismus eng mit dem umfassenderen Regelungsrahmen für die Zulassung, die Abmeldung und die grenzüberschreitende Verbringung von Fahrzeugen verknüpft ist. Der grenzübergreifende Aspekt der Bewirtschaftung von Altfahrzeugen kann nicht isoliert angegangen werden und erfordert eine Harmonisierung mit anderen einschlägigen Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich. Insbesondere halten wir es für unerlässlich, den reibungslosen Austausch von Informationen und den Zugang zu Fahrzeugdatenbanken in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten, einschließlich zu Zulassungsaufzeichnungen und Abmeldedaten. Daher möchten wir die Kommission ersuchen, zu prüfen, ob weitere Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich sind, einschließlich möglicher Änderungen zur Unterstützung des Funktionierens von Artikel 22 in der Praxis oder praktischer Leitlinien zur Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Wirtschaftsteilnehmer bei der konsequenten und einheitlichen Umsetzung dieses Mechanismus.
