Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 7. Juni 2021
(OR. en)

9052/1/21
REV 1

Interinstitutionelles Dossier:
2020/0353(COD)

ENV 333
ENT 91
MI 380
IND 155
ENER 249
CODEC 748

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Komm.dok.:	13944/20 + ADD 1
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Batterien und Altbatterien, zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020 – Fortschrittsbericht

Im Hinblick auf die Tagung der Umweltministerinnen und -minister am 10. Juni 2021 erhalten die Delegationen anbei einen Fortschrittsbericht des Vorsitzes.

ANLAGE

Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Batterien und Altbatterien, zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020

– Fortschrittsbericht –

Rat „Umwelt“, 10. Juni 2021

I. EINLEITUNG

Am 10. Dezember 2020 hat die Kommission den Vorschlag für eine Verordnung über Batterien und Altbatterien angenommen, mit der die derzeitige Batterien-Richtlinie ersetzt werden soll. Mit dem Vorschlag soll der EU-Rechtsrahmen für Batterien vor dem Hintergrund der erhöhten Nachfrage nach Entwicklung und Herstellung von Batterien modernisiert werden.

Der Vorschlag der Kommission stützt sich auf Artikel 114 AEUV.

Die Kommission nennt als Hauptziele des Vorschlags: Stärkung des Funktionierens des Binnenmarkts; Förderung der Kreislaufwirtschaft und die Verringerung der ökologischen und sozialen Auswirkungen in allen Phasen des Lebenswegs von Batterien.

Er ist ein zentrales Vorhaben des europäischen Grünen Deals und stützt sich auf Initiativen der Kommission, etwa den Strategischen Aktionsplan für Batterien, den neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft, die neue Industriestrategie für Europa und die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Der Vorschlag knüpft auch an die im April 2019 veröffentlichte Bewertung der geltenden Batterien-Richtlinie an. Zu diesem Zweck schlägt die Kommission eine einzige Verordnung vor, die den gesamten Lebensweg von Batterien abdeckt und Folgendes vorsieht:

– Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen, etwa Vorschriften für den CO_2-Fußabdruck, Mindestrecyclatgehalt, Kriterien für die Leistung und Haltbarkeit sowie Sicherheitsparameter;

– Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen, etwa zur Speicherung von Informationen über Nachhaltigkeit und Daten über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer der Batterien;
– Bestimmungen zum End-of-Life-Management, etwa Anforderungen in Bezug auf die erweiterte Herstellerverantwortung, Organisation der Sammlung von Altbatterien und Zielsetzungen dafür, Recyclingeffizienz und stoffliche Verwertung;
– Pflichten der Wirtschaftsakteure im Hinblick auf die Durchsetzung von Produktanforderungen und Systemen zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht;
– elektronisches System für den Informationsaustausch und Schaffung des Batteriepasses;
– verpflichtende umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge;
– weitere Bestimmungen, die der Durchsetzung dienen sollen, Vorschriften zur Konformitätsbewertung, zur Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen, zur Marktüberwachung und zu wirtschaftlichen Instrumenten.

Die vorgeschlagene Verordnung besteht aus 79 Artikeln und 14 Anhängen, und es sind mehr als 30 Sekundärrechtsakte darin vorgesehen.

Im Europäischen Parlament ist nach einem Beschluss der Konferenz der Präsidenten vom 29. April 2021 der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) der federführende Ausschuss; der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie (ITRE) und der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) sind assoziierte Ausschüsse gemäß Artikel 57 der Geschäftsordnung des Europäischen Parlaments und der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) ist mitberatender Ausschuss. Das Europäische Parlament wird voraussichtlich in der Plenarsitzung im Februar 2022 über seinen Standpunkt abstimmen.

Der Rat begrüßte in seinen Schlussfolgerungen vom 17. Dezember 2020[1] zum Thema „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“ „den Vorschlag der Kommission für einen neuen Regelungsrahmen für Batterien, der darauf abzielt, eine sichere, kreislauffähige und nachhaltige Batterie-Wertschöpfungskette für alle Batterien sicherzustellen, in dem Maßnahmen für den Werterhalt und die Optimierung vom Entwurf und der Herstellung bis hin zur Verwendung und Wiederverwendung, der Refabrikation und dem Recycling vorgesehen sind, und der darauf abzielt, Anreize für die Verwendung von wiederaufladbaren Batterien zu schaffen, wo dies möglich ist“.

II. BERATUNGEN IM RAT

Der Vorschlag wird in der Gruppe „Umwelt“ geprüft. Er wurde unter deutschem Vorsitz in der informellen Videokonferenz der Gruppe „Umwelt“ am 14. Dezember 2020 vorgestellt. Die Kommission hat ihren Vorschlag außerdem auf der Tagung des Rates (Umwelt) vom 17. Dezember 2020 vorgestellt.

Unter portugiesischem Vorsitz hat sich die Gruppe „Umwelt“ in bislang 19 Videokonferenzen mit dem Vorschlag befasst. Er wurde außerdem am 13. Januar 2021 der Gruppe „Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum“ (Industrie) vorgelegt.

Die Folgenabschätzung wurde in der Videokonferenz der Gruppe „Umwelt“ vom 7./8. Januar 2021 durch die Kommission vorgestellt und von der Gruppe erörtert. Dabei wurde mit Kapitel II über Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen (Artikel 6 bis 12, Anhänge I bis V und einschlägige Begriffsbestimmungen) mit der Analyse des Vorschlags begonnen; dieses Kapitel wurde in der Videokonferenz vom 18./19. Januar 2021 zusammen mit Artikel 71 über das Verfahren zur Änderung von Beschränkungen für gefährliche Stoffe, der für dieses Kapitel relevant ist, weiter erörtert.

Auch Kapitel III über Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen (Artikel 13 und 14, Anhänge VI und VII sowie einschlägige Begriffsbestimmungen) wurde am 19. Januar 2021 behandelt.

Die Gruppe „Umwelt“ hat in ihren Treffen vom 2., 12., 15. und 19. Februar 2021 Kapitel VII über End-of-Life-Management von Batterien (Artikel 46 bis 63, Anhänge XI, XII und einschlägige Begriffsbestimmungen) analysiert.

---

[1] Dok. 14167/20.

Am 2. Februar 2021 unterrichtete die Kommission die Gruppe „Umwelt“ ferner über die laufenden Arbeiten an der globalen technischen Regelung der UN zur Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugbatterien.

Die Bestimmungen über die Sorgfaltspflicht in der Lieferkette (Artikel 39 und 72 sowie Anhang X) wurden am 19. Februar und 1. März 2021 erörtert.

Am 1. März 2021 befasste sich die Gruppe „Umwelt“ außerdem auf der Grundlage von Non-Papern der Kommission mit der Rechtsgrundlage des Vorschlags und der Kapazitätsschwelle von 2 kWh für die Anforderungen, die für Traktionsbatterien und wiederaufladbare Industriebatterien mit interner Speicherung gelten sollen. Auch die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge (Artikel 70) wurde erörtert.

Am 15. März 2021 befasste sich die Gruppe „Umwelt“ mit Kapitel VIII über den elektronischen Informationsaustausch (Artikel 64 und 65 sowie Anhang XIII).

Kapitel IV über die Konformität von Batterien (Artikel 15 bis 20, Anhänge VIII und IX) und Kapitel V über die Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen (Artikel 21 bis 37) sowie einschlägige Begriffsbestimmungen wurden am 22. März 2021 erörtert.

In ihrem Treffen vom 29. März 2021 befasste sich die Gruppe „Umwelt“ mit Kapitel VI über andere Pflichten der Wirtschaftsakteure als die Pflichten nach Kapitel VII (Artikel 38 bis 45, mit Ausnahme des bereits zuvor erörterten Artikels 39), Kapitel IX über die Überwachung des Unionsmarkts, Kontrolle der Batterien, die auf den Unionsmarkt gelangen, und Schutzklauselverfahren der Union (Artikel 66 bis 69) und Kapitel XII über Änderungen (Artikel 75).

Am 13. April 2021 schloss die Gruppe „Umwelt“ die erste Lesung der Artikel mit Kapitel I über allgemeine Bestimmungen (Artikel 1 bis 5) und Kapitel XIII über Schlussbestimmungen (Artikel 76 bis 79) ab.

Der Vorsitz hielt es für verfrüht, sich mit den Erwägungsgründen zu befassen, bevor die Formulierungsvorschläge zu den Artikeln erörtert worden sind.

Auf der informellen Videokonferenz der Umweltministerinnen und -minister vom 18. März 2021 fand eine Orientierungsaussprache über die vorgeschlagene Verordnung statt, mit der politische Leitlinien für das weitere Vorgehen bei den Verhandlungen vorgegeben werden sollten. Im Mittelpunkt der Aussprache standen die Rechtsgrundlage und der Anwendungsbereich des Vorschlags, die Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen, die Bestimmungen über die Sorgfaltspflicht in der Lieferkette und das End-of-Life- Management.

Nach Abschluss der ersten Lesung der Artikel richteten sich die weiteren Beratungen seitdem an Non-Papern des Vorsitzes aus, in denen den politischen Leitlinien der Ministerinnen und Minister, den bisherigen Beratungen und zusätzlichen ergänzenden schriftlichen Bemerkungen der Mitgliedstaaten Rechnung getragen wurde. Ziel des Vorsitzes war es, in seinen Non-Papern die wichtigsten von den Mitgliedstaaten aufgeworfenen Fragen zusammenzufassen, gegebenenfalls in der Phase der Beratungen alternative Vorschläge vorzulegen und Fragen zu Themen aufzuzeigen, die zusätzliche Rückmeldungen der Mitgliedstaaten erfordern. Die Mitgliedstaaten wurden daher ersucht, auf die unterbreiteten Vorschläge zu reagieren und/oder konkrete Formulierungsvorschläge für die in den Non-Papern aufgezeigten Themen sowie für andere Themen vorzulegen, die ihres Erachtens besprochen werden mussten.

Der Vorsitz hat sich dafür entschieden, den Schwerpunkt auf das Kapitel II über Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen und auf das Kapitel VII über das End-of-Life-Management von Batterien zu legen, da diese wesentliche Bestimmungen des Verordnungsvorschlags enthalten.

Bei zwei Treffen der Gruppe „Umwelt“ wurde das Non-Paper des Vorsitzes zu Kapitel II[2] besprochen (20./21. April 2021). Am 21. April 2021 erörterte die Gruppe „Umwelt“ außerdem einen möglichen bereichsübergreifenden Ansatz für Batterien für leichte Verkehrsmittel.

Das Non-Paper des Vorsitzes zu Kapitel VII[3] wurde in fünf Treffen der Gruppe „Umwelt“ (27. und 28. April, 6., 11. und 20. Mai 2021) erörtert.

---

[2] WK 4964/2021.
[3] WK 5372/2021.

In ihrem Treffen vom 26. Mai 2021 setzte die Gruppe „Umwelt“ die Erörterung von Kapitel VII fort, wobei die Kommission eine Präsentation zu den Verknüpfungen zwischen Artikel 8A der Abfallrahmenrichtlinie (*Waste Framework Directive* – WFD) und den vorgeschlagenen Bestimmungen über die erweiterte Herstellerverantwortung (*Extended Producer Responsibility* – EPR) in der vorgeschlagenen Verordnung hielt. Der Vorsitz beabsichtigt, im Juni auf dieses Thema zurückzukommen und die Umwidmung und Wiederaufarbeitung von Batterien zu erörtern, um von den Mitgliedstaaten konkrete Rückmeldungen über das mögliche weitere Vorgehen zu erhalten. Ebenfalls im Juni soll die Kommission der Gruppe „Umwelt“ die Studie der Gemeinsamen Forschungsstelle zu Batterien für leichte Verkehrsmittel vorstellen, und der Juristische Dienst des Rates kann sein Gutachten zur Rechtsgrundlage des Vorschlags vorstellen.

Zusätzlich zu den ausführlichen Präsentationen in der Gruppe „Umwelt“ hat die Kommission Non-Paper über die Rechtsgrundlage, die Wahl des Rechtsinstruments und den Handlungsspielraum der Mitgliedstaaten in den neuen Rechtsvorschriften über Batterien[4] und über die Kapazitätsschwelle von 2 kWh[5] vorgelegt. Die Kommission hat ferner eine Entsprechungstabelle der EPR-Anforderungen gemäß Artikel 8a der WFD und der EPR-Verpflichtungen im Rahmen der Batterien-Richtlinie und dem Vorschlag für eine Batterieverordnung[6] zur Verfügung gestellt und wird voraussichtlich im Hinblick auf die Beratungen der Gruppe „Umwelt“ im Juni ein Non-Paper über die Umwidmung und Wiederaufarbeitung von Batterien vorlegen.

Die Mitgliedstaaten haben Prüfungsvorbehalte zum gesamten Vorschlag oder Teilen davon angemeldet und betont, dass ihre Standpunkte zwischen verschiedenen Stellen, die für die in dem Vorschlag geregelten Angelegenheiten zuständig sind, koordiniert werden müssen. Die Mitgliedstaaten haben auch ein Gutachten des Juristischen Dienstes des Rates zur Rechtsgrundlage des Vorschlags angefordert.

---

4 WK 2635/2021 REV 1.
5 WK 2440/2021.
6 WK 6858/2021.

Während der Beratungen hat sich der Vorsitz wegen der technischen Komplexität, des innovativen Charakters und des breiten Anwendungsbereichs des Vorschlags bemüht, den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, von der Kommission detaillierte Erläuterungen zum gesamten Vorschlag zu erhalten. Durch die sorgfältige Analyse des Vorschlags in wöchentlichen Sitzungen und die von den Mitgliedstaaten im Anschluss übermittelten Bemerkungen konnten die wichtigsten Probleme in jedem Kapitel der vorgeschlagenen Verordnung ausgemacht werden. Darüber hinaus haben die zusätzlichen ausführlichen Beratungen über Kapitel II (Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen) und über Kapitel VII (End-of-Life-Management von Batterien) zur Ermittlung der Themen, die erörtert werden müssen, und möglicher Wege für das weitere Vorgehen geführt.

III. INHALT DER BERATUNGEN

In der informellen Videokonferenz auf Ministerebene „Umwelt“ vom 18. März 2021 begrüßten die Mitgliedstaaten den Vorschlag für eine Verordnung über Batterien und Altbatterien. Die Ministerinnen und Minister hoben den innovativen und ehrgeizigen Charakter des Vorschlags hervor und unterstrichen, wie wichtig es ist, dass die EU über einen zukunftssicheren Rechtsrahmen für Batterien verfügt, damit die Dekarbonisierungsziele erreicht werden können und gleichzeitig die Nachhaltigkeit von Batterien während ihres gesamten Lebenszyklus sichergestellt wird.

Die Ministerinnen und Minister betonten zwar, wie wichtig ein gut funktionierender Binnenmarkt für Batterien sei, brachten jedoch ihr Interesse daran zum Ausdruck, angesichts der mit der vorgeschlagenen Verordnung verfolgten Umweltziele die Möglichkeit einer doppelten Rechtsgrundlage (Binnenmarkt und Umwelt) zu prüfen.

In Bezug auf den Anwendungsbereich des Vorschlags forderten mehrere Delegationen, die Festlegung eines Sammelziels für Batterien für leichte Verkehrsmittel vorzuziehen. Was die Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen und die Bestimmungen zur Sorgfaltspflicht anbelangt, räumten einige Delegationen zwar deren Bedeutung ein, äußerten jedoch Bedenken hinsichtlich der von der Kommission vorgeschlagenen Fristen und Methoden und des möglichen Verwaltungsaufwands. Beim End-of-Life-Management stellten mehrere Delegationen in Frage, dass die Ziele innerhalb des vorgeschlagenen Zeitplans erreicht werden können.

Durch die Beratungen in der Gruppe „Umwelt“ konnte der Vorschlag eingehend analysiert und eine Reihe von Fragen ausgemacht werden, die im Hinblick auf die Festlegung einer allgemeinen Ausrichtung angegangen werden müssen. **Der Vorsitz hebt die folgenden Fragen als besonders wichtig hervor, unbeschadet anderer, eher fachlicher Fragen und weiterer Beiträge einzelner Mitgliedstaaten:**

Rechtsgrundlage

Zahlreiche Mitgliedstaaten stellten die Wahl einer einzigen Rechtsgrundlage, nämlich Artikel 114 AEUV, durch die Kommission in Frage und ersuchten den Juristischen Dienst des Rates um ein Gutachten zu dieser Frage. Die Mitgliedstaaten brachten ihr Interesse daran zum Ausdruck, die Möglichkeit einer doppelten Rechtsgrundlage durch Hinzufügung von Artikel 192 AEUV zu prüfen, da ihres Erachtens auch Umweltbelange im Mittelpunkt des Vorschlags stehen. Die Bezugnahme auf Artikel 114 AEUV wurde insbesondere im Hinblick auf Kapitel VII zum End-of-Life-Management von Batterien in Frage gestellt. Es wurde darauf hingewiesen, dass die derzeitige Batterien-Richtlinie auf einer doppelten Rechtsgrundlage ebenfalls mit den Artikeln 192 und 114 AEUV beruht.

Allgemeine Bestimmungen (Kapitel I)

Die Mitgliedstaaten forderten, die **Begriffsbestimmungen (Artikel 2)** so weit wie möglich an die in bereits bestehenden einschlägigen Rechtsvorschriften verwendeten Begriffsbestimmungen anzugleichen. Einige Mitgliedstaaten fragten nach der Begründung für die Festlegung des Höchstgewichts von 5 kg in der Definition von Gerätebatterien. Die Mitgliedstaaten unterstützten die vom Vorsitz für die folgenden Begriffsbestimmungen vorgeschlagenen Änderungen: Batterie mit internem Speicher (Nr. 6); gefährlicher Stoff (Nr. 41); Hersteller (Nr. 37); Organisation für Herstellerverantwortung (Nr. 38); Recyclingbetreiber (Nr. 46); Streichung von „Recyclingquote“ (Nr. 48); die Festlegung eines gesonderten „Bevollmächtigten“ (Nr. 53) in Bezug auf Kapitel VII. Darüber hinaus hielten die Mitgliedstaaten die Einführung einer Begriffsbestimmung für „Wiederaufarbeitung“ für erforderlich.

Einige Mitgliedstaaten forderten eine Verlängerung der Frist für die Meldung der **zuständigen Behörde (Artikel 5)** an die Kommission.

Angesichts ihres Querschnittscharakters wurde auch die **Kapazitätsschwelle von 2 kWh** für die Anforderungen, die für Traktionsbatterien und wiederaufladbare Industriebatterien mit interner Speicherung gelten sollen, in Frage gestellt. Die Kommission legte ein Non-Paper[7] zur Begründung der Entscheidung auf der Grundlage der in der Folgenabschätzung dargelegten Kosten-Nutzen-Analyse vor.

Hinsichtlich des Ansatzes für **Batterien für leichte Verkehrsmittel** fragte der Vorsitz die Mitgliedstaaten, ob es sinnvoll wäre, auf die Fahrzeugklassen Bezug zu nehmen, die unter die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 fallen; die Mitgliedstaaten waren jedoch der Ansicht, dass ein solcher Ansatz nicht alle Kategorien von Batterien für leichte Verkehrsmittel erfassen würde. Die Kommission teilte mit, dass sie die Gemeinsame Forschungsstelle aufgefordert hat, einen Bericht über Batterien für leichte Verkehrsmittel auszuarbeiten. Es wird erwartet, dass der Bericht der Gemeinsamen Forschungsstelle die Einführung einer neuen „Zwischenkategorie" für Batterien für leichte Verkehrsmittel sowie fundiertere Kapazitäts- und Gewichtsschwellen zwischen Gerätebatterien und Batterien für leichte Verkehrsmittel sowie zwischen Batterien für leichte Verkehrsmittel und Traktionsbatterien ermöglichen wird. Das Thema wird voraussichtlich weiter geprüft, sobald das Dokument der Gruppe „Umwelt" vorgelegt worden ist.

Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen (Kapitel II und Artikel 71)

Die Mitgliedstaaten stellten angesichts der bestehenden Verfahren im Rahmen der REACH-Verordnung in Frage, ob neue besondere Bestimmungen zu **Beschränkungen gefährlicher Stoffe für Batterien (Artikel 6, Anhang I und Artikel 71)** erforderlich sind beziehungsweise einen Mehrwert bieten. Die Mitgliedstaaten äußerten Bedenken, dass bestehende Rechtsvorschriften und Strukturen gedoppelt werden könnten. Die Mitgliedstaaten lehnten es auch ab, dass keine Möglichkeit der Einleitung des Verfahrens gemäß Artikel 71 vorgesehen ist, was somit von dem im Rahmen der REACH-Verordnung eingerichteten Verfahren abweicht. Es wurde auch darauf verwiesen, dass es wichtig ist, Abfallexperten einzubeziehen. Die Nutzung eines delegierten Rechtsakts zur Änderung der Beschränkungen in Anhang I wurde ebenfalls in Frage gestellt. Die Mitgliedstaaten hielten es nicht für ausreichend, einen neuen Artikel aufzunehmen, der die Konsultation des Abfallausschusses vorsieht, bevor die Kommission die ECHA gemäß Artikel 71 um die Ausarbeitung eines Dossiers ersucht. Stattdessen äußerten die Mitgliedstaaten Interesse daran, die Möglichkeit der Streichung von Artikel 71 zu prüfen und auf das etablierte Beschränkungsverfahren zur Änderung von Beschränkungen für gefährliche Stoffe gemäß der REACH-Verordnung Bezug zu nehmen.

---

7 WK 2440/2021.

Die Kommission begründete die Notwendigkeit, besondere Bestimmungen in die Batterien-Verordnung aufzunehmen, mit dem Hinweis darauf, dass die REACH-Verordnung keine Abfälle erfasst, sowie auf die Besonderheiten von Batterien und die geringere Zahl von relevanten Stoffen. Sie verteidigte ferner das Erfordernis eines robusten und flexiblen Verfahrens zur Änderung von Beschränkungen für gefährliche Stoffe und verwies darauf, dass gemäß Artikel 73 Absatz 4 die Mitgliedstaaten, insbesondere Abfallexperten, vor der Annahme des delegierten Rechtsakts konsultiert würden.

Zu den **Anforderungen an den CO_2-Fußabdruck (Artikel 7 und Anhang II)** und den vorgeschlagenen Zeitplänen wurden unterschiedliche Ansichten geäußert. Während einige Mitgliedstaaten den von der Kommission vorgeschlagenen Ansatz unterstützten, äußerten mehrere Mitgliedstaaten Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen auf die Industrie und sprachen sich für längere Fristen zur Anpassung an die Anforderungen aus, wodurch ausreichend Zeit nach der Annahme der Berechnungsmethode eingeräumt würde.

Was den **Recyclatgehalt (Artikel 8)** betrifft, hielten es die Mitgliedstaaten für schwierig, die Auswirkungen und die Machbarkeit der Mindestziele für rückgewonnenes Kobalt, Blei, Lithium oder Nickel vor der Festlegung einer Methode für ihre Berechnung und Überprüfung einzuschätzen, da die Verfügbarkeit ausreichender Mengen rückgewonnener Materialien ungewiss ist. Die Kommission erläuterte den vorgeschlagenen schrittweisen Ansatz und die Möglichkeit, die Ziele durch Sekundärrechtsakte zu überarbeiten, um den vorgeschlagenen Zeitplan beizubehalten und somit für Marktsicherheit zu sorgen. Einige Mitgliedstaaten sprachen sich für längere Fristen für die Anpassung an die Anforderungen sowie für einen geringeren Verwaltungsaufwand für ihre Anwendung aus. Einige Mitgliedstaaten schlugen die Einführung eines geschlossenen Kreislaufsystems für den Recyclatgehalt vor, während andere wegen der Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der vorgeschlagenen Ziele Vorbehalte äußerten.

Die Festlegung von **Anforderungen an die Leistung und Haltbarkeit von Gerätebatterien (Artikel 9 und Anhang III)** fand allgemeine Unterstützung, wenngleich unterschiedliche Auffassungen dazu geäußert wurden, wie viel Zeit die Wirtschaftsakteure und Behörden zur Anpassung daran benötigen.

Hinsichtlich der **Anforderungen an die Leistung und Haltbarkeit von Industriebatterien und Traktionsbatterien (Artikel 10 und Anhang IV)** stellten die Mitgliedstaaten den Anwendungsbereich, insbesondere den Ausschluss von Batterien für leichte Transportmittel, in Frage. Darüber hinaus wurde vorgeschlagen, dass der delegierte Rechtsakt nicht auf die in Anhang IV festgelegten Kriterien beschränkt sein sollte, sondern die Möglichkeit umfassen sollte, die Anforderungen erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die Kommission erläuterte die Verknüpfungen zwischen diesen Bestimmungen und den UN-Regelungen zur Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugbatterien und Batteriesicherheit.

Was die **Entfernbarkeit und Austauschbarkeit von Gerätebatterien (Artikel 11)** betrifft, äußerten einige Mitgliedstaaten Bedenken hinsichtlich möglicher Schlupflöcher aufgrund einiger der vorgesehenen Ausnahmen und hielten es für wichtig, den geplanten Termin für die Annahme der Leitlinien festzulegen, um die einheitliche Anwendung der Ausnahmen zu begünstigen.

Die Mitgliedstaaten stellten den Anwendungsbereich von **Artikel 12 und Anhang V über die Sicherheit von stationären Batterie-Energiespeichersystemen** in Frage und schlugen vor, die Sicherheitsvorschriften auf alle Phasen des Lebenszyklus von Batterien anzuwenden. Die Mitgliedstaaten schlugen außerdem vor, die in Anhang V aufgeführten Sicherheitsparameter zu ergänzen. Die Kommission brachte vor, dass der Anwendungsbereich auf der Folgenabschätzung beruhe, und verwies darauf, dass die Sicherheitsparameter für Traktionsbatterien unter die Vorschriften zum Typgenehmigungssystem der EU fielen und die Sicherheit der Sammlung von Batterien Gegenstand von Kapitel VII sei. Die Kommission stellte ferner klar, dass die Sicherheit von Allzweck-Gerätebatterien unter die Richtlinie 2001/95/EG über die allgemeine Produktsicherheit fällt.

Die Mitgliedstaaten befürworteten eine Reihe von Änderungen fachlicher Natur, die der Vorsitz in seinem Non-Paper[8] vorgeschlagen hatte.

---

8 WK 4964/2021.

Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen (Kapitel III)

Angesichts des kurzen Zeitrahmens, der für den Erlass von Sekundärrechtsakten vorgesehen ist, bestanden Bedenken, ob die vorgeschlagenen Fristen für das Inkrafttreten der Verpflichtungen zur **Kennzeichnung von Batterien (Artikel 13 und Anhang VI)** eingehalten werden können. Einige Mitgliedstaaten bezweifelten angesichts des damit verbundenen Verwaltungsaufwands, dass die einzubeziehenden Informationen sachdienlich sind, während andere vorschlugen, zusätzliche Informationen wie Gewicht und chemische Zusammensetzung der Batterien aufzunehmen. Die Kommission bot an, ein vergleichendes Dokument mit den verschiedenen Bestimmungen zu den Angaben, die auf Etiketten, QR-Codes und digitalen Pässen von Batterien enthalten sein sollten, vorzulegen. Die Kommission bestätigte, dass in Artikel 13 Absatz 4 versehentlich nicht auf Quecksilber Bezug genommen wurde und dieses Versehen durch eine Berichtigung korrigiert werden muss. Zu den **Informationen über den Alterungszustand und die erwartete Lebensdauer von Batterien (Artikel 14 und Anhang VII)** beantragte ein Mitgliedstaat, den Anwendungsbereich des Artikels auf Batterien elektronischer Produkte zu erweitern. Dass sie nur Industriebatterien und Traktionsbatterien für Elektrofahrzeuge aufgenommen hat, begründete die Kommission damit, dass diese Batterien einen zweiten Lebenszyklus haben können, für den der Alterungszustand eine relevante Angabe ist.

Konformität von Batterien und Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen (Kapitel IV und V)

Mehrere Mitgliedstaaten legten Prüfungsvorbehalte zu Kapitel IV über die Konformität von Batterien (Artikel 15 bis 20 und Anhänge VIII und IX) und Kapitel V über die Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen (Artikel 21 bis 37) ein und verwiesen darauf, dass interne Beratungen noch andauerten. Mehrere Mitgliedstaaten sprachen sich dafür aus, den in den **gemeinsamen Spezifikationen (Artikel 16)** vorgesehenen Mechanismus nur als Ausweichoption in Ausnahmefällen oder bei extremen Verzögerungen zu nutzen, und äußerten ihre Präferenz dafür, harmonisierte Normen anzunehmen. Die Kommission bekräftigte ihre Absicht, das Verfahren nur in Ausnahmefällen, wenn das Fehlen von Normen die Durchführung der Verordnung gefährden könnte, oder vorübergehend in Anspruch zu nehmen. In Bezug auf Kapitel V hob die Kommission hervor, wie wichtig die Bestimmungen sind, um die Unabhängigkeit der Konformitätsbewertungsstellen zu verstärken, insbesondere im Hinblick auf die Anforderungen, die von externen Stellen geprüft werden, etwa den CO_2-Fußabdruck, den Recyclatgehalt und die Sorgfaltspflicht in der Lieferkette.

Andere Pflichten der Wirtschaftsakteure als die in Kapitel VII genannten Pflichten (Kapitel VI)

Die Mitgliedstaaten stellten mehrere Fragen fachlicher Natur. Im Mittelpunkt der Beratungen standen vor allem die Pflichten der Bevollmächtigten (Artikel 40), wobei die Mitgliedstaaten Wert darauf legten, dass sich die Definition des Begriffs „Bevollmächtigter" von der Definition in der Richtlinie über Elektro- und Elektronikaltgeräte unterscheidet. Die Kommission verwies darauf, dass den bevollmächtigten Vertretern gemäß Kapitel VII keine Zuständigkeit zugewiesen wurde.

Artikel 39 wird weiter unten im Rahmen der Bestimmungen über die Sorgfaltspflicht behandelt.

End-of-Life-Management von Batterien (Kapitel VII)

Die Mitgliedstaaten hoben die grundlegende Bedeutung dieses Kapitels hervor. Die wichtigsten Bedenken betrafen die Verbindungen zu den bestehenden Abfallvorschriften, insbesondere der Abfallrahmenrichtlinie, und die nötige Flexibilität in Bezug auf bestehende und gut funktionierende Regelungen zur Herstellerverantwortung, die auf nationaler Ebene bereits umgesetzt wurden. Zum Ambitionsniveau der Zielvorgaben und der Fristen für die Sammlung von Gerätealtbatterien wurden unterschiedliche Ansichten geäußert. Allgemein stellten die Mitgliedstaaten den Ausschluss von Batterien für leichte Transportmittel von den Sammelzielen in Frage. Zu den Bestimmungen über die Umwidmung und Wiederaufarbeitung von Batterien wurde um weitere Klarstellungen gebeten. Darüber hinaus gaben die Mitgliedstaaten weitere Rückmeldungen zu einer Reihe von Fragen fachlicher Natur, die im Non-Paper des Vorsitzes genannt sind.

In Bezug auf die **erweiterte Herstellerverantwortung (Artikel 47)** bezweifelten die Mitgliedstaaten, dass es notwendig ist, zusätzlich zu den in den Artikeln 8 und 8a der Abfallrahmenrichtlinie (WFD) festgelegten Anforderungen spezifische Maßnahmen festzulegen. Sie erachteten die Herangehensweise der Verordnung als zu präskriptiv und forderten Flexibilität für die Besonderheiten der verschiedenen Systeme, die bereits auf nationaler Ebene genutzt werden und gut funktionieren. Sie stünde außerdem im Widerspruch zum Ziel der WFD, die Regelungen zur erweiterten Herstellerverantwortung über verschiedene Abfallströme hinweg zu harmonisieren. Einige Mitgliedstaaten zeigten sich daran interessiert, in die Verordnung Bestimmungen aufzunehmen, die die WFD ergänzen würden.

Ferner wurde vorgeschlagen, die Möglichkeit zu prüfen, in der Verordnung Mindestanforderungen festzulegen und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, ergänzende Bestimmungen festzulegen. Dieselben Bedenken wurden in Bezug auf das **Herstellerregister (Artikel 46)** geäußert, wobei die Mitgliedstaaten betonten, dass national bereits bestehende Registrierungssysteme mit ihren Besonderheiten einbezogen werden müssen. Die Kommission betonte, wie wichtig es ist, in allen Mitgliedstaaten gemeinsame Vorschriften festzulegen, um die kreislaufgerechte Gestaltung von Batterien zu fördern.

Zur **Sammlung von Gerätealtbatterien (Artikel 48 und 55 und Anhang XI)** gab es unterschiedliche Auffassungen, wobei einige Mitgliedstaaten die Fristen für zu ehrgeizig hielten, einige den Vorschlag der Kommission unterstützten und andere Flexibilität in Bezug auf eine mögliche Verlängerung der Zwischenfrist signalisierten. Die Kommission räumte ein, dass die vorgeschlagenen Ziele ehrgeizig gestaltet wurden, hielt sie jedoch auf der Grundlage der in einigen Mitgliedstaaten bereits gemachten Erfahrungen und gemeldeten Werte für erreichbar. Einige Mitgliedstaaten stellten die Berechnungsmethode für Sammelquoten auf der Grundlage der auf dem Markt verfügbaren Batterien in Frage und sprachen sich für eine Methode auf der Grundlage der für die Sammlung verfügbaren Batterien aus, um der immer längeren Lebensdauer von Gerätebatterien Rechnung zu tragen. Einige Mitgliedstaaten hielten es auch für problematisch, dass die Verpflichtungen hinsichtlich der Sammlung von Altbatterien sowohl für die Hersteller als auch für die Mitgliedstaaten und damit doppelt gelten, und betonten, wie wichtig es ist, die Verantwortung für das Erreichen dieser Ziele eindeutig festzulegen, da es sich bei dem Rechtsinstrument um eine Verordnung handelt. Es wurde aufgrund der Auffassung, dass die Hersteller für das Erreichen dieser Ziele verantwortlich sein sollten, vorgeschlagen, Artikel 55 zu streichen. Die Kommission lehnte diese Streichung ab und vertrat die Auffassung, dass die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten nötig ist, um die Durchsetzbarkeit der Sammelziele sicherzustellen.

Eine Reihe von Mitgliedstaaten sprach sich dagegen aus, Batterien für leichte Transportmittel von den Sammelzielen auszunehmen. Die Kommission verwies erneut darauf, dass im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens eine Studie der Gemeinsamen Forschungsstelle zu diesem Thema fertiggestellt werden soll, die als Grundlage für weitere Überlegungen zur Festlegung eines Sammelziels für diese Batterien dienen könnte.

Einige Mitgliedstaaten forderten die Aufnahme eines ausdrücklichen Sammelziels für die **Sammlung von Starteraltbatterien, Industriealtbatterien und Traktionsaltbatterien (Artikel 49)** oder die Möglichkeit, dass die Mitgliedstaaten über die Einführung eines Sammelziels auf nationaler Ebene entscheiden. Nach Auffassung der Kommission dürfte ein ausdrückliches Ziel für diese Batterietypen nicht unter 100 % liegen.

Es wurden Rückmeldungen zu einer Reihe Fragen fachlicher Natur gegeben, um Klarstellungen zu den **Pflichten der Händler (Artikel 50), den Pflichten der Endnutzer (Artikel 51), den Pflichten der Behandlungsanlagen (Artikel 52), der Beteiligung von Abfallbewirtschaftungsbehörden (Artikel 53) und der Beteiligung freiwilliger Sammelstellen (Artikel 54)** zu erhalten. Einige Mitgliedstaaten waren der Ansicht, dass gesammelte Batterien nur an die Hersteller oder die Organisationen für Herstellerverantwortung übergeben werden sollten, um die Nachhaltigkeit der EPR-Regelungen sicherzustellen. Andererseits hob die Kommission hervor, dass es wichtig ist, den Recyclingmarkt für neue Akteure zu öffnen, um dazu beizutragen, dass mehr Batterien gesammelt werden. Die Mitgliedstaaten wiesen ferner darauf hin, dass es schwierig ist, die Verpflichtung zur Trennung von Altbatterien durch die Verbraucher durchzusetzen.

Hinsichtlich **Behandlung und Recycling (Artikel 56 und Anhang XII)** legten die Mitgliedstaaten mehrere Vorschläge zur Ergänzung von Anhang XII Teil A vor, die besondere Vorsichts- und Sicherheitsmaßnahmen für die Lagerung und Behandlung von Altbatterien auf Lithium-Basis während der Handhabung, Sortierung und Lagerung betrafen.

Bei den Beratungen über **Recyclingeffizienzen und Zielvorgaben für die stoffliche Verwertung (Artikel 57 und Anhang XII)** wiesen die Mitgliedstaaten auf die Zusammenhänge mit den Bestimmungen über die Umwidmung und Wiederaufarbeitung hin und hielten es für notwendig, klar festzulegen, wann eine Batterie als einem Recyclingverfahren zugeführt gilt. Mehrere Mitgliedstaaten stritten ab, dass die Zielvorgaben bereits festgelegt wurden, da ihre Berechnungsmethode erst später festgelegt wird, und es wurde vorgeschlagen, die Grundsätze, die als Richtschnur für die Methodik dienen sollten, in die Verordnung aufzunehmen. Darüber hinaus waren die Mitgliedstaaten der Auffassung, dass die Recyclingziele für 2025 vom Erlass eines Durchführungsrechtsakts abhängig gemacht werden sollten, in dem die Durchführungsvorschriften für ihre Berechnung bis zur geplanten Frist festgelegt werden. Ferner wurde vorgeschlagen, die Beseitigung bestimmter Batterien zuzulassen, die nicht recycelt werden sollten (z. B. quecksilberhaltige Batterien).

Die Mitgliedstaaten machten darauf aufmerksam, dass die Bestimmungen über die **Verbringung von Altbatterien (Artikel 58)** vor dem Hintergrund der erwarteten Überarbeitung der Abfallverbringungsverordnung gesehen werden müssen. Es wurde vorgeschlagen, einen Verweis auf zur Umwidmung und Wiederaufarbeitung ausgeführte Batterien aufzunehmen.

Die **Anforderungen im Zusammenhang mit der Umnutzung und Wiederaufarbeitung von Industriebatterien und Traktionsbatterien (Artikel 59 und Anhang VII)** wurden als besonders wichtig erachtet. Die Mitgliedstaaten bestanden darauf, dass die Art dieser Vorgänge, die Registrierungs- oder Lizenzierungsverfahren, die Akteure einhalten sollen, und der Zeitpunkt, ab dem die Abfalleigenschaft nicht mehr gilt, geklärt werden müssen, und forderten, dass eine Begriffsbestimmung für „Wiederaufarbeitung“ eingeführt wird. Die Mitgliedstaaten bekundeten ihre Unterstützung für den in dem Vorschlag dargelegten Rahmen, etwa die Anforderung, dass umgenutzte und wiederaufbereitete Batterien alle geltenden Anforderungen erfüllen müssen, und wiesen darauf hin, dass die EPR für Batterien, die diesen Tätigkeiten unterliegen, unbedingt eindeutig zugewiesen werden muss. Die Gruppe „Umwelt“ wird das Thema voraussichtlich auf der Grundlage eines Non-Papers, das die Kommission ausarbeiten wird, weiter erörtern.

Nach Ansicht der Mitgliedstaaten sollten Kampagnen zur Sensibilisierung der Endnutzer im Rahmen der **„End of Life"-Informationen (Artikel 60)** verbindlich vorgeschrieben werden. Einige Mitgliedstaaten äußerten Bedenken über die „sichtbare Gebühr", mit der die vom Hersteller getragenen Kosten dem Endverbraucher an der Verkaufsstelle einer neuen Batterie getrennt ausgewiesen werden, und schlugen vor, diese Bestimmung zu streichen.

In Bezug auf die **Berichterstattung an die zuständigen Behörden (Artikel 61)** und die **Berichterstattung an die Kommission (Artikel 62)** warfen die Mitgliedstaaten mehrere Fragen auf, konkret zur Durchführbarkeit der Berichterstattung über Gerätebatterien und zur Zuständigkeit für die Berichterstattung über Gerätebatterien, die das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats im folgenden Jahr verlassen haben, und zum Informationsaustausch über Abfallbewirtschaftungsmaßnahmen in einem anderen Mitgliedstaat. Es gab insbesondere Fragen zur Anwendbarkeit der Verpflichtung, über Recyclingeffizienzen und die stoffliche Verwertung aus in ihrem Hoheitsgebiet gesammelten Batterien zu berichten, für Mitgliedstaaten, die keine Batterierecyclinganlagen haben. Die Kommission stellte klar, dass sie sich an den derzeitigen Berichterstattungspflichten (Beschluss 2008/763/EG) orientiert hat, räumte aber ein, dass die Angelegenheit komplex ist und dass es möglicherweise erforderlich ist, die Bestimmungen zu verschärfen, um zu gewährleisten, dass die zuständigen Behörden die Erfüllung der Verpflichtung durch den ersten Betreiber von Behandlungsanlagen sicherstellen könnten. Auch zu den Fristen für die Erfüllung der Berichterstattungspflichten wurden Bedenken geäußert.

Im Hinblick auf die **Anwendung von Kapitel VII (Artikel 63)** beantragten schließlich einige Mitgliedstaaten die Verschiebung des Geltungsbeginns von Kapitel VII. Die Kommission wies auf die Auswirkungen einer solchen Verschiebung auf mehrere Bestimmungen der Verordnung hin.

Zusätzlich zu den zuvor genannten Fragen unterstützten die Mitgliedstaaten eine Reihe von Änderungen fachlicher Natur, die der Vorsitz in seinem Non-Paper[9] vorgeschlagen hatte.

---

9 WK 5372/2021.

Elektronischer Informationsaustausch (Kapitel VIII)

Insgesamt begrüßten die Mitgliedstaaten das Kapitel. Die Reaktionen der Mitgliedstaaten bezogen sich hauptsächlich auf Ersuchen um Präzisierungen hinsichtlich der Zusammenhänge zwischen dem **elektronischen Austauschsystem (Artikel 64 und Anhang XIII) und dem Batteriepass (Artikel 65)** und den anderen Berichterstattungs- und Informationspflichten gemäß den Kapiteln III und VII. Die Kommission stellte klar, dass sich das elektronische Austauschsystem zwar auf das Batteriemodell beziehen wird, der Batteriepass jedoch eine gesonderte Akte für jede einzelne Batterie sein wird, die eine Reihe dynamischer Informationen zusätzlich zu den in Anhang XIII vorgesehenen enthält. Die Kommission wird zusätzliche Informationen über das Zusammenspiel der verschiedenen Bestimmungen geben. Weitere Bedenken betrafen den Zugang zu den gesammelten Informationen (insbesondere für Organisationen, die die Herstellerverantwortung wahrnehmen, Betreiber, die Reparatur-, Umnutzungs- oder Wiederaufbereitungstätigkeiten durchführen, und potenzielle Käufer) sowie die Übertragung der Verantwortung für den Pass je nach Änderung der Eigenschaft der Batterie.

Überwachung des Unionsmarkts, Kontrolle der Batterien, die auf den Unionsmarkt gelangen, und Schutzklauselverfahren der Union (Kapitel IX) und Änderungen (Kapitel XII)

Einige Mitgliedstaaten legten Prüfungsvorbehalte zu den Kapiteln ein. Es gab sehr wenige Beiträge der Mitgliedstaaten; sie bestanden aus Ersuchen um Präzisierung und sehr zielgerichteten Vorschlägen. Die Kommission hob hervor, dass die Bestimmungen an den „neuen“ Rechtsrahmen für Produkte angeglichen wurden. Eine weitere Prüfung des Kapitels wäre erforderlich, um mögliche Probleme einzuschätzen.

Umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge (Artikel 70)

Die Mitgliedstaaten begrüßten allgemein, dass Bestimmungen über die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge in die Verordnung aufgenommen wurden. Es gab jedoch Fragen zur Erfüllung der in diesem Artikel vorgesehenen Verpflichtungen vor dem Erlass der delegierten Rechtsakte zur Festlegung verpflichtender Mindestkriterien oder -ziele für die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge. Die Kommission wies darauf hin, dass die Mitgliedstaaten sich an den Anforderungen gemäß Artikel 7 bis 10 orientieren könnten.

Sorgfaltspflicht in der Lieferkette (Artikel 39, Artikel 72 und Anhang X)

Die Mitgliedstaaten räumten die Bedeutung dieses Themas ein, fragten jedoch nach den Zusammenhängen mit dem anstehenden Gesetzgebungsvorschlag zu nachhaltiger Unternehmensführung und Sorgfaltspflichten. Sie äußerten auch Bedenken über den damit verbundenen Verwaltungsaufwand, insbesondere für KMU, sowie über die Durchsetzbarkeit und Überprüfung von Wertschöpfungsketten in Drittländern. Die Kommission erklärte, dass zur Überprüfung Verwaltungsverfahren erforderlich sind, hielt jedoch fest, dass gemäß der Folgenabschätzung davon ausgegangen wurde, dass die Bestimmungen nur für große Unternehmen gelten würden. Ferner unterstrich sie, dass in Erwägungsgrund 70 auf die mögliche Anpassung der Verordnung im Lichte künftiger legislativer Änderungen verwiesen wird.

Im Rahmen der Beratungen zu Artikel 4 über Nachhaltigkeits-, Sicherheits-, Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen erläuterte die Kommission, dass die Bestimmungen über die Sorgfaltspflicht in diesem Artikel nicht enthalten sind, da es sich nicht um Produktanforderungen im engeren Sinne, sondern um Verpflichtungen für Wirtschaftsakteure handelt.

Übertragene Befugnisse und Ausschussverfahren (Kapitel XI)

Die in Artikel 73 vorgesehenen delegierten Rechtsakte wurden bei der Analyse der entsprechenden Artikel erörtert. Die Mitgliedstaaten äußerten Vorbehalte zu einigen delegierten Rechtsakten, insbesondere im Zusammenhang mit Kapitel II, und in einigen Fällen schlug der Vorsitz vor, die Befugnisübertragung zu überprüfen. Insgesamt äußerten die Mitgliedstaaten erhebliche Bedenken hinsichtlich der für den Erlass mehrerer delegierter Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte und das Inkrafttreten der entsprechenden Bestimmungen vorgeschlagenen Fristen.

Schlussbestimmungen (Kapitel XIII)

Die Mitgliedstaaten stellen das Zusammenspiel zwischen den Aufhebungs- und Übergangsbestimmungen zur geltenden Batterien-Richtlinie, den EPR-Anforderungen im Rahmen der WFD und der vorgeschlagenen Verordnung in Frage.

Der Geltungsbeginn der Verordnung (Januar 2022) wurde, insbesondere angesichts der Komplexität der Verhandlungen über die Verordnung, als unrealistisch erachtet, und die Mitgliedstaaten beantragten, dass das Datum verschoben wird.

IV. FAZIT

Gemäß der derzeitigen Planung des portugiesischen Vorsitzes wird die Gruppe „Umwelt“ bis Ende Juni 21 informelle Videokonferenzen zur Batterien-Verordnung abgehalten haben.

Der Vorsitz ist der Auffassung, dass die eingehende Untersuchung des Vorschlags Klarheit über seine ganze Tragweite geschaffen hat und die wichtigsten Bedenken der Mitgliedstaaten herausgearbeitet werden konnten, sodass die künftigen Arbeiten, die für die Annahme einer allgemeinen Ausrichtung erforderlich sind, gestrafft werden können.

Auf der Grundlage der bisherigen Beratungen und unbeschadet der weiteren Arbeit, die zu den unter Abschnitt III beschriebenen Themen erforderlich ist, benennt der Vorsitz die folgenden Hauptthemen, an denen unter politischen und rechtlichen Gesichtspunkten weiter gearbeitet werden muss:

- die Rechtsgrundlage
- das Vorgehen in Bezug auf Batterien für leichte Verkehrsmittel
- das Verfahren zur Änderung von Beschränkungen für gefährliche Stoffe
- die vorgeschlagenen Fristen für die Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen und die damit verbundene nötige umfangreiche Arbeit zu Sekundärrechtsakten
- die Verknüpfung mit den bestehenden Abfallvorschriften und das Maß an Flexibilität für die Mitgliedstaaten in Bezug auf die erweiterte Herstellerverantwortung für Batterien
- das Ambitionsniveau der Sammelziele
- Bestimmungen zur Sorgfaltspflicht vor dem Hintergrund des anstehenden Gesetzgebungsvorschlags zu nachhaltiger Unternehmensführung und Sorgfaltspflichten

Der portugiesische Vorsitz ist entschlossen, für die Fortsetzung der Beratungen in der Gruppe „Umwelt“ und reibungslosen Fortschritt bei dem Dossier im Rat eng mit dem künftigen slowenischen Vorsitz zusammenzuarbeiten. Der Vorsitz beabsichtigt, zu diesem Zweck bis zum Ende des Halbjahres auf einen Kompromissvorschlag für Kapitel II und Kapitel VII hinzuarbeiten.

Der Vorsitz dankt der Kommission für ihre hervorragende Zusammenarbeit mit der Gruppe „Umwelt“ und für die ausführlichen Erläuterungen und Non-Paper sowie den Mitgliedstaaten für ihr Engagement und ihre wertvollen Beiträge in den wöchentlichen Sitzungen sowie für die zusätzlichen ausführlichen schriftlichen Bemerkungen.