

N i e d e r s c h r i f t
über die 19. - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten
und Regionale Entwicklung
am 6. Juni 2024
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Neubenennung der niedersächsischen Mitglieder im Ausschuss der Regionen der EU für die 8. Mandatsperiode (2025 bis 2030)**
Antrag der Landesregierung - [Drs. 19/4394](#)
Unterrichtung und Beratung 4
Beschluss..... 5
2. **Aktenvorlage gemäß Artikel 24 Abs. 2 der Niedersächsischen Verfassung**
Beschluss nach § 95 a GO LT über die Vertraulichkeit der mit Schreiben Niedersächsischer Staatskanzlei vom 27. Mai 2024 als dritte Tranche vorgelegten und in Teilen als vertraulich gekennzeichnete Unterlagen..... 6
3. **EU-Angelegenheiten und Berichte über Frühwarndokumente**
 - a) BR 493/23 - 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 COM (2023) 451 final
Unterrichtung..... 7
 - b) Schriftliche Kurzunterrichten in Form von Frühwarndokumenten 8
4. **Terminangelegenheiten**..... 9

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Anna Bauseneick (CDU), Vorsitzende
2. Abg. Brian Baatzsch (SPD)
3. Abg. Immacolata Glosemeyer (SPD) (per Videokonferenztechnik zugeschaltet)
4. Abg. Dr. Silke Lesemann (i. V. d. Abg. Constantin Grosch) (SPD)
5. Abg. Jan Henner Putzier (i. V. d. Abg. Jan Schröder) (SPD) (per Videokonferenztechnik zugeschaltet)
6. Abg. Dennis True (i. V. d. Abg. Guido Pott) (SPD) (per Videokonferenztechnik zugeschaltet)
7. Abg. Jörn Domeier (i. V. d. Abg. Tim Julian Wook) (SPD)
8. Abg. Dr. Bernd Althusmann (CDU)
9. Abg. Christoph Eilers (CDU)
10. Abg. Meta Janssen-Kucz (GRÜNE) (per Videokonferenztechnik zugeschaltet)
11. Abg. Anne Kura (GRÜNE)
12. Abg. Dennis Jahn (AfD)

mit beratender Stimme:

13. MUDr. PHDr. / Univ. Prag Jozef Rakicky (fraktionslos) (per Videokonferenztechnik zugeschaltet)

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrat Martin.

Niederschrift:

Redakteur Ramm, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 14.00 Uhr bis 14.26 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Ausschuss** billigt die Niederschriften über die 17. und die 18. Sitzung.

Tagesordnungspunkt 1:

Neubenennung der niedersächsischen Mitglieder im Ausschuss der Regionen der EU für die 8. Mandatsperiode (2025 bis 2030)

Antrag der Landesregierung - [Drs. 19/4394](#)

direkt überwiesen am 23.05.2024

AfBuEuR

Unterrichtung und Beratung

LMR **Schumacher** (MB): Der Ausschuss der Regionen (AdR) besteht in diesem Jahr seit 30 Jahren. Er ist eine beratende Einrichtung der EU für lokale und regionale Gebietskörperschaften aller Mitgliedsstaaten.

Die personelle Zusammensetzung des AdR richtet sich nach der Bevölkerungszahl der Mitgliedsstaaten, was bedeutet, dass die Bundesrepublik Deutschland 24 Personen in den AdR entsendet. Von diesen 24 Mitgliedern sind drei von den Bundesverbänden der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände benannt worden. Die restlichen 21 Vertreterinnen und Vertreter werden von den Ländern benannt.

1993/1994, als der AdR gegründet wurde, wurde entschieden, dass die Bevölkerungsstärke der einzelnen Länder für die Zusammensetzung ausschlaggebend sein soll, was aber nicht bedeutet, dass die fünf bevölkerungsreichsten Länder jeweils ein zusätzliches Mandat haben. Den 16 Bundesländern steht jeweils ein Grundmandat zu, und fünf weitere Sitze rotieren. Dementsprechend kann ein Bundesland nur alle drei Mandatsperioden zwei Vertreter entsenden. Niedersachsen konnte drei Mandatsperioden lang nur einen Vertreter entsenden. Ab 2025 dürfen wir wieder zwei AdR-Mitglieder benennen.

Dem Ihnen vorliegenden Antrag ist zu entnehmen, dass die Landesregierung beschlossen hat, weiterhin Herrn Staatssekretär Matthias Wunderling-Weilbier und außerdem dessen bisherige Vertreterin Frau Landrätin Anna Keschull als AdR-Mitglieder zu benennen.

Für beide sind neue Stellvertretungen vorgeschlagen und von der Landesregierung beschlossen worden: Für Herrn Wunderling-Weilbier ist das die Ihnen bekannte Abgeordnete Immacolata Glosemeyer und für Frau Anna Keschull ist das Belit Onay, Oberbürgermeister der Stadt Hannover.

Abg. **Christoph Eilers** (CDU) dankt für die Erläuterungen, kündigt die Zustimmung der CDU an, bringt aber auch zum Ausdruck, dass seine Fraktion es befürwortet hätte, wenn Ministerin Wiebke Osigus statt Staatssekretär Wunderling-Weilbier, der gleichwohl gute Arbeit leiste, als Mitglied des AdR benannt worden wäre.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag, den Antrag unverändert anzunehmen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE, CDU

Ablehnung: -

Enthaltung: AfD

Tagesordnungspunkt 2:

Aktenvorlage gemäß Artikel 24 Abs. 2 der Niedersächsischen Verfassung

Beschluss des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung vom 9. Februar 2023 auf Aktenvorlage zu den Verbindungen der Niedersächsischen Landesregierung zur Russischen Föderation im Zeitraum vom 19.02.2013 bis heute.

Beschluss nach § 95 a GO LT über die Vertraulichkeit der mit Schreiben Niedersächsischen Staatskanzlei vom 27. Mai 2024 als dritte Tranche vorgelegten und in Teilen als vertraulich gekennzeichneten Unterlagen.

Der **Ausschuss** fasst einstimmig den Beschluss über die Vertraulichkeit gemäß § 95 a GO LT der mit Schreiben der Niedersächsischen vorgelegten und in Teilen als vertraulich gekennzeichneten Unterlagen.

Tagesordnungspunkt 3:

EU-Angelegenheiten und Berichte über Frühwarndokumente

- a) **BR-Drs: 493/23 - 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 COM (2023) 451 final**

Unterrichtung

*Schriftliche Unterrichtung in der **Anlage 1***

Abg. **Immacolata Glosemeyer** (SPD) fragt, ob die Salzgitter AG in die Diskussionen zu diesem Thema in puncto recycelbarer Stahl und Elektrofahrzeuge einbezogen worden sei.

Herr **Greiwe** (MU) sagt, hierzu lägen ihm keine Informationen vor. Im Rahmen einer Konsultation habe die Salzgitter AG allerdings die Möglichkeit gehabt, Stellung zu nehmen.

Der Verordnungsentwurf befinde sich noch in einem relativ frühen Stadium, in welchem sich noch keine konkreten Regelungen in Bezug auf Elektrofahrzeuge befänden. Die Aufnahme dieses Themas sei allerdings angekündigt worden.

Abg. **Brian Baatzsch** (SPD) führt aus, in der entsprechenden Kurzunterrichtung vom 16. Oktober 2023 habe es bezüglich der Bedeutung für Niedersachsen geheißen: „Die Tätigkeit der Zulassungsbehörden in den Bundesländern muss grundlegend an die Neuregelungen angepasst werden.“ Zu diesem Punkt - dies sei Anlass der Unterrichtungsbitte gewesen - bitte er um nähere Ausführungen.

Herr **Greiwe** (MU) und MR'in **Markmann-Werner** (MU) kündigen an, hierzu werde eine schriftliche Stellungnahme nachgereicht werden, da für diesen Punkt Abstimmungen mit dem MW notwendig seien, das mit den Zuständigkeiten der Zulassungsbehörden befasst sei.

Abg. **Brian Baatzsch** (SPD) bittet um Erläuterung, warum die Aufhebung der EU-Altfahrzeug-Richtlinie aus Sicht der Landesregierung erforderlich sei.

Herr **Greiwe** (MU) sagt, auch hierzu müsse die Landesregierung nachträglich schriftlich Stellung nehmen.

*

b) Schriftliche Kurzunterrichtungen in Form von Frühwarndokumenten

Der **Ausschuss** nimmt schriftliche Kurzunterrichtungen in Form von Frühwarndokumenten entgegen:

BR-Drs. 137/24 - Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/2115 und (EU) 2021/2116 in Bezug auf Standards für den guten landwirtschaftlichen und ökologischen Zustand, Regelungen für Klima, Umwelt und Tierwohl, Änderungen der GAP-Strategiepläne, Überprüfung der GAP-Strategiepläne und Ausnahmen von Kontrollen und Sanktionen; COM (2024) 139 final (**Anlage 2**)

- BR-Drs. 145/24 - Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Bekämpfung des sexuellen Missbrauchs und der sexuellen Ausbeutung von Kindern sowie von Darstellungen sexuellen Missbrauchs von Kindern sowie zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2004/68/JI des Rates (Neufassung); COM (2024) 60 final (**Anlage 3**)
- BR-Drs. 165/24 - Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Programms für die europäische Verteidigungsindustrie und eines Rahmens für Maßnahmen zur Gewährleistung der zeitnahen Verfügbarkeit und Lieferung von Verteidigungsgütern (EDIP); COM (2024) 150 final (**Anlage 4**)
- BR-Drs. 201/24 - Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung und Durchsetzung der Arbeitsbedingungen von Praktikanten und zur Bekämpfung von Scheinpraktika („Praktikumsrichtlinie“); COM (2024) 132 final (**Anlage 5**)

Tagesordnungspunkt 4:

Terminangelegenheiten

Einladung des ungarischen Botschafters zur Ausschusssitzung am 15. August 2024

Die Vors. Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) informiert den Ausschuss darüber, dass der ungarische Botschafter in der Ausschusssitzung am 15. August 2024 über die Schwerpunkte der ungarischen EU-Präsidentschaft ab 1. Juli 2024 informieren werde.

Planung einer parlamentarischen Informationsreise für das Jahr 2025

Die Vorsitzende führt aus, als Ergebnis einer Abstimmung der Landtagsverwaltung mit dem Auswärtigen Amt bestünden zwar keine grundsätzlichen Bedenken gegen die angedachte Reise nach Georgien und Moldau, dass noch kein Termin für die dortigen Parlamentswahlen feststehe, verunmögliche konkrete Planungen für das Jahr 2025 jedoch. Vor diesem Hintergrund sei die Festlegung eines neuen Reiseziels ratsam.

Abg. **Christoph Eilers** (CDU) erinnert daran, es sei bereits im Gespräch gewesen, Griechenland und in diesem Zuge und auch Zypern zu bereisen. - Abg. **Immacolata Glosemeyer** (SPD) signalisiert Einverständnis zum Reiseziel Griechenland und sagt, dass zeitnah Gesprächspartner und -themen festgelegt werden müssten. - Abg. **Anne Kura** (GRÜNE) schließt sich dem an und führt als alternatives Zielland Polen an, das sich vor dem Hintergrund der jüngsten Regierungsbildung mit pro-europäischer Ausrichtung anbiete.

Der **Ausschuss** bittet die Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen, am Rande des Juni-Plenums Einzelheiten zu dem Reiseziel und -zeitraum der parlamentarischen Informationsreise und entsprechende Themenwünsche zu erörtern.

Schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung über die Bundesratsdrucksache 493/23 „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 COM(2023) 451 final“ im Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung

Im Rahmen des European Green Deal soll in Europa bis 2050 eine klimaneutrale und saubere Kreislaufwirtschaft erreicht werden. Bestandteile des European Green Deal sind der Aktionsplan Kreislaufwirtschaft und die Industriestrategie für Europa. Ziel dieser Programme ist unter anderem die Überarbeitung der Rechtsvorschriften für Altfahrzeuge, um eine nachhaltigere und widerstandsfähige Automobilindustrie zu etablieren.

Diesbezüglich hat die Europäische Kommission eine Verordnung über die Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen¹ vorgeschlagen. Im Rahmen des vorgelegten Verordnungsvorschlags sollen die bisherigen Richtlinien zur Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (2005/64/EG) hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit und die Richtlinie über Altfahrzeuge (2000/53/EG) in einer einzigen Verordnung vereint werden, da die Produktionsphase und die Behandlung von Altfahrzeugen untrennbar miteinander verbunden sind.

Der Verordnungsvorschlag ist eng mit europäischen Gesetzgebungsinitiativen wie der Verordnung über Batterien und Altbatterien (EU) 2023/1542 (BatterieVO) und der Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte (ÖkodesignVO) verknüpft.

Der Bundesrat hat am 15. Dezember 2023 zu dem Verordnungsvorschlag Stellung bezogen.

¹ 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
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0451>

Diesbezüglich wird angemerkt, dass sich das Gesetzgebungsverfahren noch in einer frühen Anfangsphase befindet und es sich bei dem Vorschlag der Verordnung um einen ersten Entwurf handelt.

Im Folgenden möchte ich den Inhalt der geplanten Verordnung vorstellen und die Beschlüsse des Bundesrats zu den jeweiligen Themen ergänzen.

Die Automobilindustrie gehört zu den ressourcenintensiven Wirtschaftszweigen. Dementsprechend ist eine besondere Sorgfalt in der Handhabung der Fahrzeuge nach dem Ende ihrer Lebensdauer geboten, damit die Ressourcen im Stoffkreislauf erhalten bleiben. Die Verordnung zielt darauf ab, die Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Herstellung und Entsorgung von Fahrzeugen zu minimieren und die Automobilindustrie über alle Phasen des Fahrzeugs nachhaltiger zu gestalten, sodass der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft gelingt.

Dabei legt die Europäische Kommission erstmalig Mindestanforderungen entlang des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge fest. So sollen die Fahrzeuge kreislauffähig konstruiert werden, damit die Wiederverwendung, Demontage und Reparaturen erleichtert werden.

Zunächst sieht der Verordnungsvorschlag eine schrittweise Ausweitung des Anwendungsbereichs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf Kraftwagen zur Personenbeförderung, Lastkraftwagen, Krafträder und Anhänger vor. Diese waren bisher von den Regelungen der Altfahrzeugrichtlinie (2000/53/EG) ausgenommen und unterlagen auf EU-Ebene keinem harmonisierten Konzept bezüglich der Konstruktion, Herstellung und Behandlung am Ende der Lebensdauer.

Wie auch schon in der geltenden Altfahrzeugrichtlinie sollen neue Fahrzeugtypen so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind. Für die einheitliche Umsetzung und spätere Überwachung soll zukünftig eine einheitliche Berechnungsmethode durch einen Durchführungsrechtsakt festgelegt werden. Diesbezüglich hat der Bundesrat angemerkt, dass den Fahrzeugherstellern ausreichend Zeit für die Entwicklung, betriebliche Umsetzung und behördliche Zulassung der neuen Konstruktionen eingeräumt werden sollte und die Fristen des Entwurfs entsprechend angepasst werden sollten.

Darüber hinaus soll auch das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Fahrzeugen sowie Bauteilen soweit wie möglich minimiert werden. Hierzu sind im Verordnungsentwurf Regelungen zur Beschränkung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertiges Chrom enthalten. Diese können durch delegierte Rechtsakte an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt angepasst werden.

Der Bundesrat merkt hierzu an, dass die Marktüberwachung nur an konkreten Fahrzeugen, nicht aber an Fahrzeugtypen erfolgen kann und entsprechend auch die Stoffbeschränkungen auf das Fahrzeug und nicht auf den Fahrzeugtyp bezogen werden sollten. Hier besteht dahingehend Anpassungsbedarf. Entsprechend der Auffassung des Bundesrates wird die Zuständigkeit für die Marktüberwachung in Deutschland beim Kraftfahrtbundesamt gesehen.

Der Bundesrat geht dementsprechend davon aus, dass hinsichtlich der Marktüberwachung keine Doppelstrukturen im Vollzug entstehen sollen und demzufolge für die Vollzugsbehörden der Länder insoweit keine Marktüberwachungsaufgaben bestehen.

Insbesondere steht auch die Förderung des Einsatzes von Rezyklaten im Fokus des vorliegenden Entwurfs. Zu diesem Zweck müssen Neufahrzeuge zu mindestens 25 % aus recyceltem Kunststoff aus Verbraucher-Kunststoffabfällen bestehen, 25 % dieser Zielvorgabe müssen wiederum durch recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen erreicht werden. Bezüglich der Kontrolle der Rezyklatanteile vertritt der Bundesrat die Auffassung, dass die angegebenen Mindestrezyklatanteile grundsätzlich nicht durch Überprüfungen an den einzelnen Fahrzeugen festgestellt werden können. Eine Analyse, wie viel Rezyklat in den jeweiligen Fahrzeugen enthalten ist, ist mit den heutigen Methoden kaum möglich. Dementsprechend sollte die im Durchführungsrechtsakt noch festzulegende Methode zur Überprüfung des Rezyklatanteils in einem Massebilanzierungsverfahren bestehen.

Die EU-Kommission soll außerdem die Befugnis erhalten, einen Mindestanteil für recycelten Stahl aus Verbraucherabfällen festzulegen. Diesbezüglich wird zunächst eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Außerdem soll nach dem Verordnungsvorschlag die Ausweitung von festgelegten Mindestanteilen an recycelten Werkstoffen – wie Magnesium und Aluminium samt deren Legierungen sowie Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor - geprüft werden. Auch für diese Werkstoffe werden der Kommission die entsprechenden Befugnisse zur Festlegung von Mindestanteilen eingeräumt.

Generell gibt der Bundesrat hinsichtlich der Rezyklatquoten – insbesondere bezüglich des „Closed-Loop-Ansatz“ - zu bedenken, dass für die Erfüllung der Ziele die erforderlichen Rezyklate in ausreichender Menge und Qualität und zu zumutbaren Preisen am Markt verfügbar sein müssen. Außerdem wird angemerkt, dass bei der Umsetzung zeitweise Materialengpässe und Konkurrenz um Abfälle - insbesondere durch parallele Rezyklateinsatzquoten für andere Produkte – auf dem Markt vorherrschen können. Dagegen sollte auch geprüft werden, ob die Unterscheidung zwischen Abfällen aus Altfahrzeugen, Verbraucherabfällen und Produktionsabfällen als zulässige Quelle für Rezyklate jeweils einen Mehrwert bewirkt.

Für jeden Fahrzeugtyp müssen die Hersteller eine Kreislauffähigkeitsstrategie erstellen, in der beschrieben wird, welche Maßnahme die Hersteller ergreifen werden, um ihren Pflichten nachzukommen und sicherzustellen, dass die vorgeschriebenen Anforderungen an die Kreislauffähigkeit erfüllt werden. Beispielsweise soll die Konstruktion von Fahrzeugen zukünftig so erfolgen, dass die Entfernung von festgelegten Bauteilen durch zugelassene Verwertungsanlagen nicht behindert wird. Ähnliches gilt für Verbindungs-, Befestigungs- und Dichtungselemente von Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren. Diese müssen so konzipiert werden, dass sie durch zugelassene Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen einfach und zerstörungsfrei aus dem Fahrzeug entfernt bzw. ersetzt werden können. Darüber hinaus soll hierfür ein diskriminierungsfreier Zugang zu den dafür notwendigen Informationen geschaffen werden. Dementsprechend sieht der Verordnungsentwurf die Einführung eines digitalen Kreislaufpass für Fahrzeuge vor. Hier sollen Abfallbewirtschaftler, Reparatur- und Wartungsbetriebe für sie relevante Informationen erhalten können. Der Bundesrat befürwortet die notwendigen Standards für die Konstruktion von Fahrzeugen, merkt jedoch an, dass bei der Pflicht der Fahrzeughersteller zur Erstellung einer Kreislauffähigkeitsstrategie keine Doppelungen mit anderen Pflichten wie zum Beispiel dem Kreislaufpass für Fahrzeuge oder der Nachhaltigkeitsberichterstattung entstehen sollen.

Neben Vorgaben für die Konstruktion von Fahrzeugen müssen entsprechend des Verordnungsentwurfs bestimmte Teile und Bauteile, die ein Wiederverwendungs-, Wiederaufarbeitungs- und Überholungspotential aufweisen, nach der Schadstoffentfrachtung und vor dem Schreddern oder der Verdichtung durch manuelle Demontage oder (halb-) automatische Zerlegung zerstörungsfrei aus dem Altfahrzeug entfernt werden. Die entfernten Teile müssen anschließend hinsichtlich Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung, Recycling oder weiterer erforderlicher Behandlungsvorgänge bewertet werden. Batterien

müssen nach der Entfernung für die Weiterbehandlung in einem eigens dafür eingerichteten Bereich gelagert werden.

Der Bundesrat befürwortet die im Verordnungsvorschlags aufgeführten Anforderungen an die ausgebauten Teile und Komponenten von Altfahrzeugen und stellt fest, dass wiederverwendbare, wiederaufbereitbare und reparierbare Teile nicht als Abfälle gelten sollen, da diese einen effektiven Anreiz zur Kreislaufführung der Materialien darstellen. Allerdings ist der Bundesrat der Auffassung, dass Abfälle, die einer Vorbereitung zur Wiederverwendung bedürfen in diesem Zusammenhang weiterhin als Abfälle angesehen werden sollten.

Ein weiterer essentieller Bestandteil des Verordnungsentwurfs ist die Stärkung der Herstellerverantwortung. Dahingehend soll die Herstellerverantwortung für die Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen erweitert werden. So soll sichergestellt werden, dass die von den Herstellern auf dem Markt bereitgestellten Fahrzeuge im Einklang mit der vorliegenden Verordnung gesammelt und behandelt werden. Die Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung können die Hersteller dabei entweder einzeln erfüllen oder eine zu ermächtigende Organisation für Herstellerverantwortung damit beauftragen. Neu eingeführt wurde hier u. a. die Pflicht, die Kosten für die Behandlung von Altfahrzeugen zu übernehmen, sofern diese nicht durch Erlöse aus der Abfallbewirtschaftung gedeckt werden können.

Der Bundesrat begrüßt diese neuen Regelungen, da die Voraussetzung für nationale Demontagebetriebe geschaffen wurde, wirtschaftlich arbeiten und entsprechend die umwelt- und ressourcenrelevanten Anforderungen an die Demontage umsetzen zu können. In diesem Zusammenhang sieht der Bundesrat die Erforderlichkeit, dass die Zuständigkeiten für den Vollzug dieser Regelungen bei einer Bundesbehörde konzentriert werden. So soll ein effizienter Austausch mit den zuständigen Behörden der anderen EU-Mitgliedstaaten gewährleistet werden. Außerdem erachtet der Bundesrat die Ausweitung der erweiterten Herstellerverantwortung auf die Aufbauten von Nutzfahrzeugen als erforderlich. Derzeit unterliegen nur die Chassis der Nutzfahrzeuge den Regelungen der erweiterten Herstellerverantwortung. Der Aufbau ist jedoch Teil des Fahrzeugs und erreicht zusammen mit dem Chassis das Ende des Lebenszyklus.

Um die Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung leichter überwachen zu können, sollen die Mitgliedsstaaten ein Herstellerregister einrichten. Bei der Registrierung

muss der Hersteller angeben, wie dieser seinen Verpflichtungen im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung nachkommt. Dies schließt ausdrücklich auch die Sammlung mit ein.

Die EU ist der weltweit größte Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen. Da bei der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen Herausforderungen bezüglich der Umweltverträglichkeit vorliegen, wurden Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen festgelegt. So dürfen gebrauchte Fahrzeuge nur ausgeführt werden, sofern sie keine Altfahrzeuge sind und im Herkunftsland als verkehrssicher gelten. Zur Abgrenzung werden bestimmte Kriterien in dem vorliegenden Entwurf festgelegt. Dem Zoll wird hierzu eine Bestätigung für jedes Gebrauchtfahrzeug zur Verfügung gestellt und die Zollbehörden werden insgesamt stärker in die Überprüfung der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen eingebunden. Außerdem müssen Fahrzeugeigentümer zukünftig bei der Eigentumsübertragung von gebrauchten Fahrzeugen nachweisen können, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt.

Der Bundesrat begrüßt die stärkere Einbindung des Zolls und die Regelung, dass die Beweislast, dass ein Gebrauchtfahrzeug nicht als Altfahrzeug einzustufen ist, beim Fahrzeugeigner beziehungsweise Exporteur liegt. In diesem Zusammenhang hebt er die Festlegung von Merkmalen zur Unterscheidung von Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen positiv hervor. Der Bundesrat merkt darüber hinaus an, dass bei Einführung der vorgeschlagenen Änderungen noch Regelungen zur Umsetzung der Verordnung hinsichtlich des Zugangs zu Datenbanken im Bereich des Zulassungsrechts und eines Kostenausgleichs für den Landesvollzug getroffen werden müssen. Insgesamt sollte darauf geachtet werden, dass die zuständigen Abfallbehörden zur Vermeidung einer erheblichen Mehrbelastung nur in Einzelfällen an den entsprechenden Verfahren beteiligt werden sollten.

Der Bundesrat begrüßt die mit dem Verordnungsvorschlag verfolgten Ziele, sieht allerdings noch weiteren Handlungsbedarf bei der Ausgestaltung des Entwurfs.

Nach Kenntnis der Landesregierung unterstützt auch VW als Fahrzeughersteller die Entwicklung der Europäischen Union hin zu einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft und begrüßt auch die Überarbeitung der Altfahrzeugverordnung. Der aktuelle Vorschlag der EU-Kommission wird nach Einschätzung von VW zu einem Wandel hin zu mehr Nachhaltigkeit, Kreislaufwirtschaft und Innovation führen. Die Automobilindustrie sei laut VW bereit, ihre Produkte so zu gestalten, dass sie eine weiter

fortgeschrittene Kreislaufwirtschaft erreichen. Gleichzeitig sieht das Unternehmen einen Anpassungsbedarf, den es im Rahmen der Public Consultation der EU-Kommission am 3. Dezember 2023 eingebracht hat.²

Die niedersächsische Landesregierung begrüßt den Verordnungsvorschlag seitens der EU-Kommission grundsätzlich und befürwortet die Aufhebung der Altfahrzeugrichtlinie sowie der Richtlinie zur Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit.

Zum Stand des Verfahrens auf der EU-Ebene ist zu konstatieren, dass es sich noch in einer sehr frühen Phase befindet.

Die Ausschüsse des EP müssen ihren Bericht zum Verordnungsentwurf zunächst dem Plenum vorlegen, damit das Gesetzgebungsverfahren voranschreiten kann. Der niedersächsische Berichterstatter des zuständigen federführenden Umweltausschusses - Jens Gieseke - hat angekündigt, dass der Berichtsentwurf zur Verordnung in dieser Legislatur aus zeitlichen Gründen nicht mehr vorgelegt wird. Die Vorlage erfolgt voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024. Im Ministerrat wird der Verordnungsentwurf von der Ratsarbeitsgruppe (RAG) Umwelt bearbeitet. Die RAG hat sich bislang erst wenige Male³ mit dem Vorschlag befasst. Dem Vernehmen nach sind die Beratungen noch nicht weit fortgeschritten. Aktuell sind also beide Co-Gesetzgeber noch recht weit davon entfernt, eine Position zu haben.

Abschließend kann festgehalten werden, dass in Anbetracht des bisherigen Ablaufs und der bevorstehenden Wahlen zum EP die gemeinsamen Gespräche voraussichtlich erst im 1. Halbjahr 2025 beginnen können.

² Die Position Volkswagens ist hier abrufbar:
https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/F3445920_en

³ Zum Stand der Erstellung dieser Unterrichtung viermal, eine weitere Befassung könnte am 26.04.2024 erfolgen.

MB

Hannover, der 12.04.2024

Frühwarnsystem: BR-Drs. 137/24

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/2115 und (EU) 2021/2116 in Bezug auf Standards für den guten landwirtschaftlichen und ökologischen Zustand, Regelungen für Klima, Umwelt und Tierwohl, Änderungen der GAP-Strategiepläne, Überprüfung der GAP-Strategiepläne und Ausnahmen von Kontrollen und Sanktionen; COM(2024) 139 final

Zielsetzung und inhaltliche Schwerpunkte:

Die EU-Kommission (KOM) strebt mit den Verordnungsvorschlag **gezielte Anpassungen** der GAP-Basisrechtsakte 2021/2115 und 2021/2116 an (GAP – Gemeinsame Agrarpolitik), um „bestimmte Schwierigkeiten bei ihrer Umsetzung zu beheben“, **Vereinfachungen** zu bewirken, den **Aufwand** für die Landwirtinnen und Landwirte zu verringern und gleichzeitig das **Gleichgewicht** zwischen Konditionalitätsanforderungen und freiwilligen Öko-Regelungen neu auszubalancieren. Der Ansatz ist eine Reaktion der KOM auf die festgestellten Probleme und geäußerten Bedenken, insb. im Rahmen der aktuellen Proteste von Landwirtinnen und Landwirten in der EU.

Die vorgeschlagenen Anpassungen betreffen vor allem Änderungen, die den Landwirtinnen und Landwirten zugutekommen sollen, indem der **Verwaltungsaufwand verringert** und die **Flexibilität erhöht** wird. Die Vorschläge beinhalten v. a. folgende Änderungen:

- **Freistellung** von Betrieben bis zu 10 ha von Konditionalitäten-Kontrollen und Sanktionen; dies betrifft EU-weit 65 % der GAP-Zahlungsempfänger und ca. 10 % der landwirtschaftlichen Fläche.
- **Wegfall** der Verpflichtung zur Erbringung eines Mindestanteils nicht-produktiver Flächen bei GLÖZ 8 (GLÖZ – **g**uter landwirtschaftlicher und **ö**kologischer **Z**ustand); das Beseitigungsverbot für bestehende Landschaftselemente und das Schnittverbot von Hecken, Bäumen usw. während Brutzeiten der Vögel bleiben bestehen.
- Mitgliedstaaten (MS) müssen als **Ausgleich** für den Wegfall bei GLÖZ 8 Öko-Regelungen für Brachen und Neuanlage von Landschaftselementen auf Ackerflächen einrichten.
- Bei GLÖZ 7 können die MS neben dem Fruchtwechsel eine **Anbaudiversifizierung** vorsehen, so dass Landwirte die GLÖZ 7-Verpflichtung auch durch eine Mindestanzahl anzubauender Kulturen innerhalb eines Jahres anstatt einer Fruchtfolge über mehrere Jahre erbringen könnten.
- GLÖZ 6: MS erhalten einen weiten Spielraum bei der **Gestaltung des Zeitraums** der Mindestbodenbedeckung.
- Bei allen GLÖZ-Standards sollen MS **temporäre Ausnahmen** bei extremen Witterungsbedingungen zulassen können sowie dauerhafte spezifische Ausnahmen bei GLÖZ 5, 6, 7 und 9.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Verordnung hat **keine finanziellen Auswirkungen**.

Bedeutung für Niedersachsen:

Niedersachsen ist durch die Richtlinie in ähnlicher Weise **wie alle anderen Länder** betroffen. Die **weitere Positionierung** erfolgt im üblichen Bundesratsverfahren.

MB

Hannover, der 12.04.2024

Frühwarnsystem: BR-Drs. 145/24**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Bekämpfung des sexuellen Missbrauchs und der sexuellen Ausbeutung von Kindern sowie von Darstellungen sexuellen Missbrauchs von Kindern sowie zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2004/68/JI des Rates (Neufassung); COM (2024) 60 final**Zielsetzung und inhaltliche Schwerpunkte:

Mit dem Richtlinienvorschlag soll insbesondere auf **technologische Neuerungen** und daraus resultierende neue Herausforderungen reagiert werden. Die EU-Kommission (KOM) orientiert sich mit ihrem Vorschlag an der am 24. Juli 2020 veröffentlichten **EU-Strategie zur Bekämpfung des Kindesmissbrauchs** sowie an den Ergebnissen der Evaluierung der Richtlinie 2011/93/EU. Insbesondere soll sichergestellt werden, dass:

- **alle Formen** des sexuellen Missbrauchs und der sexuellen Ausbeutung von Kindern, einschließlich derer, die durch neue technische Entwicklungen erst ermöglicht oder erleichtert wurden, strafbar sind;
- **nationale Regelungen** betreffend Ermittlung und strafrechtliche Verfolgung neue technologische Entwicklungen berücksichtigen und dadurch eine Grundlage für eine effektive Bekämpfung von sexuellem Missbrauch und sexueller Ausbeutung von Kindern bieten;
- sowohl **Prävention** als auch **Opferhilfe** verbessert werden;
- eine **bessere Koordinierung** bei Prävention und Bekämpfung von sexuellem Missbrauch von Kindern zwischen allen Mitgliedstaaten und auf nationaler Ebene, zwischen allen relevanten Akteuren gefördert wird.

Die vorgeschlagene Richtlinie sieht weitreichende Regelungen in verschiedenen Rechtsbereichen vor. Sie enthält **neue Straftatbestände** (u.a. betreffend Vergewaltigung von Kindern/Jugendlichen), die das Alter sexueller Mündigkeit nach nationalem Recht erreicht haben, Anleitungen zum sexuellen Missbrauch, zum sog. Cybergrooming, zum sog. Livestreaming von sexuellem Missbrauch und zum vorsätzlichen Betrieb von Onlinediensten zum Zweck des sexuellen Missbrauchs) mit **detaillierten Sanktionsvorgaben** zu Strafrahmen und Strafzumessung sowie **neue Definitionen** und **umfangreiche Vorgaben zu Gerichtsbarkeit und Verjährung**.

Sie enthält **Maßnahmen zur Verantwortlichkeit und Sanktionierung** von juristischen Personen und zum Schadensersatz. Daneben werden **weitreichende Vorgaben zum Opferschutz und zur Opferunterstützung** aufgestellt, u.a. zur Unterbringung und zu Meldesystemen. Die Regelungen zielen zudem darauf ab, den **Zugang zur Justiz und zu den Unterstützungsleistungen** zu verbessern.

Der Vorschlag gibt **Maßnahmen zur Prävention und zu Kooperation** vor und enthält u.a. Vorgaben für Arbeitgeber in kindersensiblen Bereichen, zur Aus- und Fortbildung von sämtlichen Personen, die im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit mit Opfern in Kontakt kommen, einschließlich einer **Meldepflicht** für die jeweiligen Fachkräfte, die mit Opfern in Kontakt kommen.

Der Richtlinienvorschlag enthält zudem **umfangreiche Vorgaben zu Statistiken** und zu den Aufgaben eines **noch zu gründenden EU-Zentrums**.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Auswirkungen für den Bundeshaushalt bzw. die nationalen Haushalte (z. B. Opferunterstützung, administrative Folgekosten, Berichtswesen) sind **noch nicht abschätzbar**.

Bedeutung für Niedersachsen:

Niedersachsen ist durch die Richtlinie in ähnlicher Weise **wie alle anderen Länder** betroffen. Die **weitere Positionierung** erfolgt im üblichen Bundesratsverfahren.

MB
Referat 202

Hannover, der 16.05.2024

Frühwarnsystem: BR-Drs. 165/24

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Programms für die europäische Verteidigungsindustrie und eines Rahmens für Maßnahmen zur Gewährleistung der zeitnahen Verfügbarkeit und Lieferung von Verteidigungsgütern (EDIP): COM (2024) 150 final

Zielsetzung und inhaltliche Schwerpunkte:

Das **Programm für Europäische Verteidigungsinvestitionen (EDIP - European Defence Industrial Program)** zielt darauf ab,

- die **Wettbewerbsfähigkeit** der europäischen Verteidigungsindustrie sowie die Reaktionsfähigkeit und die Fähigkeiten der technologischen und industriellen Basis der europäischen Verteidigung zu fördern,
- EU und UKR Verteidigungsindustrie **langfristig** zu stärken,
- Rüstungskooperationen zu **fördern** und zu **intensivieren**,
- Produktionskapazitäten **auszubauen**,
- die **schnelle Verfügbarkeit** und Versorgung von Rüstungsprodukten sicherzustellen,
- die **Zusammenarbeit** zwischen NATO und EU zu verbessern,
- **Lieferketten** zu stärken,
- die Mitgliedsstaaten dazu anzuhalten, verstärkt EU-Verteidigungsprodukte nachzufragen und somit nachhaltig zur **glaubhaften Abschreckung** beizutragen.

EDIP zielt durch die Schaffung von finanzieller **Förderung** für **gemeinsame Beschaffungsvorhaben** der Mitgliedstaaten und assoziierten Staaten zu dringendst benötigter Verteidigungsgüter sowie durch **Erhöhung der Produktionskapazitäten** der europäischen Verteidigungsindustrie auf die zeitnahe und gezielte, aber auch nachhaltige Unterstützung und Stärkung der europäischen Verteidigungskapazitäten ab. Damit soll den, durch die steigende Nachfrage absehbar eintretenden Preissteigerungen, Lieferfristenerhöhungen und Rohstoffknappheiten, entgegengewirkt werden.

Zudem sind **Kooperation** mit und (Förder-)Maßnahmen zu Gunsten der UKR sowie der UKR Verteidigungsindustrie vorgesehen. Eine **Verstetigung** des Instruments über 2027 hinaus ist beabsichtigt. Maßnahmen zu Gunsten der UKR bzw. der UKR Verteidigungsindustrie sollen aus nicht-MS-Beiträgen, z.B. aus Zinserträgen eingefrorener RUS Vermögenswerte, finanziert werden.

Da EDIP darauf abzielt, die **Wettbewerbsfähigkeit** und **Effizienz** der Verteidigungsindustrie der Union zu steigern, müssen grundsätzlich als Bedingung für eine Förderung durch das Instrument gemeinsame Beschaffungsaufträge Rechtsträgern erteilt werden, die in der Union oder in assoziierten Ländern niedergelassen sind und nicht der Kontrolle durch nicht assoziierte Drittländer oder durch Rechtsträger nicht assoziierter Drittländer unterliegen.

Der Einsatz von EU-Fördermitteln erfordert eine **abgestimmte Entscheidung** der EU-Mitgliedstaaten, die in einem (noch einzurichtenden) Programmausschuss Kriterien an Förderkategorien für förderungswürdige Verteidigungsgüter entwickeln und priorisieren. Neben dem Förderprogramm und dem Instrument zur Unterstützung der Ukraine beinhaltet EDIP als weitere Schwerpunkte die Schaffung einer neuen Rechtskonstruktion zur Realisierung gemeinsamer Beschaffung und ein Krisenmechanismus zur Sicherstellung der Versorgungssicherheit.

Finanzielle Auswirkungen:

Die für den Zeitraum von 2025 bis über 2027 hinaus für die Maßnahmen zu Gunsten der MS, assoziierten Staaten und der europäischen Verteidigungsindustrie vorgesehenen **Mittel von bis zu 1,5 Mrd. Euro** sollen laut Vorschlag aus dem Budget des Europäischen Verteidigungsfonds umgeschichtet werden.

Zudem wird die Möglichkeit einer weiteren Umschichtung im EU-Haushalt offengelassen und die Möglichkeit der Einzahlung erschaffen.

Bedeutung für Niedersachsen:

Niedersachsen ist durch die Verordnung / Richtlinie in ähnlicher Weise wie alle anderen Länder betroffen.

Die **weitere Positionierung** erfolgt im üblichen Bundesratsverfahren.

MB

Hannover, der 29.05.2024

Frühwarnsystem: BR-Drs. 201/24**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung und Durchsetzung der Arbeitsbedingungen von Praktikanten und zur Bekämpfung von Scheinpraktika ("Praktikumsrichtlinie"); COM (2024) 132 final**Zielsetzung und inhaltliche Schwerpunkte:

Der Richtlinienvorschlag verfolgt die Ziele, Arbeitsbedingungen für Praktikantinnen und Praktikanten zu verbessern und durchzusetzen sowie gegen **als Praktika „getarnte“ reguläre Beschäftigungsverhältnisse** (sog. Scheinpraktika) **vorzugehen**.

Inhaltliche Schwerpunkte:

Die Richtlinie soll (**nur**) für „**Traineeships**“ bzw. **Praktika** im Rahmen eines **Beschäftigungsverhältnisses** gelten. Um den **Grundsatz der Nichtdiskriminierung** sicher zu stellen, sollen sog. Trainees mit anderen Arbeitnehmern gleichgestellt werden z.B. in Bezug auf die **Arbeitsbedingungen (inkl. des Gehalts)**, sofern die **Ungleichbehandlung** nicht auf objektiven Gründen beruht, wie z.B. dem Anteil an Lernen. Zur **Eindämmung von Scheinpraktika** sieht der Entwurf sehr weitreichende Verpflichtungen der Mitgliedstaaten vor. Unter anderem sollen für die **Kontrolle sämtlicher Arbeitsbedingungen** (auch solcher, die sich ausschließlich nach nationalem Recht richten) umfassende Behördenzuständigkeiten geschaffen werden. Die Abgrenzung zwischen Praktika und sog. „**regulären Arbeitsverhältnissen**“ soll anhand einheitlicher Kriterien wie der Wiederholung von Praktika beim selben AG, übermäßige Dauer usw. festgestellt werden. Ergänzend sieht der Richtlinienvorschlag eine **weitreichende Verpflichtung der Arbeitgeber** vor, der zuständigen Behörde die notwendigen Daten zu liefern, und enthält Vorgaben für die Gestaltung von Stellenanzeigen. Darüber hinaus enthält der Richtlinienvorschlag eine sehr weitgehende **Regelung zu Klagerechten Dritter**.

Finanzielle Auswirkungen:

Bisher nicht bekannt

Bedeutung für Niedersachsen:

Durch die Richtlinie sind spezifische **niedersächsische Interessen** nicht betroffen.