

POSITION zum Vorschlag der EU-Kommission über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen (ELV-Verordnung)

Die Europäische Kommission hat am 13. Juli 2023 einen Vorschlag für eine Verordnung über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen vorgelegt. Dieser neue europäische Rechtsrahmen soll zwei bestehende Richtlinien aufheben und durch einen einzigen Rechtsakt ersetzen, darunter die Richtlinie 2000/53/EG [über Altfahrzeuge] sowie die Richtlinie 2005/64/EG [über Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit].

Ähnlich wie die am 17. August 2023 in Kraft getretene Batterieverordnung soll auch eine neue EU-Altfahrzeugverordnung den ganzen Wertschöpfungskreislauf in den Fokus nehmen. Zirkuläres Produktdesign, Stufen der Produktion, Sammlung und Verwertung sollen dabei ganzheitlich als Wertschöpfungskreislauf stärker miteinander verknüpft und anhand verschiedener Maßnahmen adressiert werden. Auch wenn die meisten Bestimmungen für Fahrzeuge der Klassen M1 (Pkw) und N1 (Transporter) vorgesehen sind, sollen einzelne Bestimmungen auch für weitere Fahrzeugtypen gelten.

Die deutsche NE-Metallindustrie hat folgende Anmerkungen zu dem Kommissionsentwurf:

1. Recycled Content (RC)

Der Entwurf enthält in Art. 6 (Machbarkeitsstudie für verbindliche Recyclateinsatzquoten) und Art. 10 (Deklarationspflicht) RC-Regelungen für die folgenden NE-Metalle:

- Aluminium und Aluminiumlegierungen
- Magnesium und Magnesiumlegierungen
- Einige Technologiemetalle für Permanentmagneten

Generelle Forderung: Für Metalle sind verbindliche RCs nicht das beste Instrument, um die Kreislauf-führung von Metallen aus Fahrzeugen weiter zu verbessern. Dies gilt insbesondere, wenn

- a) Metalle wie in Fahrzeugen über einen längeren Zeitraum gebunden sind;**
- b) in einem Materialstrom wie Fahrzeugen bereits eine hohe Nachfrage nach Schrotten besteht;**
- c) im Vergleich zur Nachfrage bereits heute keine ausreichend große Menge an Schrotten für Fahrzeuge zur Verfügung steht;**
- d) die Verfügbarkeit von Schrotten aus Altfahrzeugen schwer gesteigert werden kann.**

In all diesen Fällen sind verbindliche RC-Quoten grundsätzlich nicht zielführend, da sie die Nachfrage nach Recyclaten über die vorhandene Marktnachfrage erhöhen und damit die Knappheit von Schrotten verschärfen, nicht aber das Angebot. Zur Erhöhung des Angebots von Metallschrotten braucht es andere Maßnahmen.

Das Schrottangebot kann eher durch besseres Design for Recycling, lückenlosere Erfassung von Altmetallen aus ELVs und hochwertigere Sortierung und Aufbereitung inclusive weniger Abfluss von Altfahrzeugen in Drittländer realisiert werden.

Sofern die EU nicht auf die Einführung eines RC für die genannten Metalle verzichten will, sind einige Voraussetzungen für eine marktgerechte Umsetzung zu erfüllen. Dazu gehören im Wesentlichen eine realistische Höhe des RC eine ausreichende Schrottverfügbarkeit, um die wirtschaftlichen Konsequenzen in Grenzen zu halten. Außerdem müssen die Anwendungsbereiche klar definiert werden (Segmente/Produkte) sein.

Weitere Forderungen zum Recycled Content:

- Art. 6 Abs. 4 zur Prüfung der Machbarkeit, ob ein verbindlicher RC für die o.g. Metalle eingeführt werden soll, erwähnt nur Post-Consumer-Abfälle, wohingegen die Deklarationspflicht nach Art. 10 ausdrücklich auch Pre-Consumer Abfälle mit einbezieht.

Die Machbarkeitsstudie sollte ausdrücklich mit untersuchen, ob ein verbindlicher RC allein aus Post-Consumer-Abfällen generiert werden kann.

- Die Machbarkeitsstudie zum RC für Metalle soll 35 Monate nach Inkrafttreten der neuen Verordnung vorgelegt werden. Unabhängig von der Machbarkeitsstudie soll die Deklarationspflicht für den Metall-RC nur einen Monat nach Vorlage der Studie, also 36 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung, greifen.

Die Machbarkeitsstudie sollte besser mit der Einführung der Deklarationspflicht verknüpft werden. Konkret sollten die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie abgewartet werden, bevor über die Einführung der Deklarationspflicht entschieden wird.

- Art. 6 (4) lässt zu, dass die KOM per Implementing Act eine Methode zur Berechnung und Überprüfung des Recyclatanteils verabschieden kann. Eine Frist, bis zu der diese Regelung verabschiedet werden muss, ist nicht vorgegeben.

Sofern die EU-Kommission eine verbindliche Methode einführen möchte, muss diese rechtzeitig vor Erlass eines verbindlichen Recyclatanteils und auch vor Inkrafttreten der Deklarationspflicht vorliegen, damit die Wirtschaftsbeteiligten ausreichend Zeit haben, sich darauf vorzubereiten.

2. Minimierungspflicht für „Substances of Concern“ (SOC)

SOCs sind in Art. 2 (28 c) der Ökodesignverordnung (ESPR) wenig hilfreich definiert, da auch vollständig recycelbare Stoffe unter die Definition fallen können. Die undifferenzierte Minimierungspflicht für SOC in Art. 5 Abs. 1 des Entwurfs sollte daher entfallen. Artikel 5 (2) legt die Anforderungen an in Fahrzeugen enthaltene Stoffe fest und bezieht sich dabei vor allem auf Stoffe, die nach den EU Verordnungen REACH, POPs und Batterien beschränkt oder verboten sind.

Bezüglich Stoffbeschränkungen reichen die Bezüge auf die o.g. Verordnungen aus. Eine zusätzliche Referenz auf die SOC nach der neuen EU-Ökodesignverordnung (ESPR) braucht es nicht, da Automobile ausdrücklich vom Geltungsbereich der ESPR ausgenommen sind. Artikel 5 (1) sollte daher gestrichen werden.

3. Beschränkungen für den Export von Altfahrzeugen

Neben einer Unterscheidung von „Gebrauchtfahrzeugen“ und „Altfahrzeugen“ ist eine Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen 36 Monate nach dem Inkrafttreten der Verordnung nur erlaubt, wenn Fahrzeuge nicht die Kriterien für Altfahrzeuge erfüllen (Art. 38, Abs. 3, a) und als verkehrssicher gelten (Art. 38, Abs. 3, b).

Die Unterscheidung zwischen „Gebrauchtfahrzeugen“ und „Altfahrzeugen“ (Art. 3 und Art. 37), Regelungen zu Kontrollen, Anforderungen zur Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen (Art. 38) sowie

die Möglichkeit eines Verbots der Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge (Art. 41) werden unterstützt. Sie sind richtige Maßnahmen für eine erfolgreiche Kreislaufführung von Fahrzeugen und können zu einer Verbesserung der Rohstoffversorgung des deutschen und europäischen Industriestandorts und nicht zuletzt zu mehr Straßenverkehrssicherheit in Drittstaaten beitragen.

4. Zusammenspiel zwischen ELV-Verordnung, Batterie-Verordnung und REACH

Die ELV-Regulation enthält erstmals den positiven Ansatz, die Substanzregulierungen für Batterie-Chemikalien zu vereinfachen. Der Entwurf verweist Batteriechemie-Themen an die EU-Batterieverordnung und alle Themen zu chemischen Stoffen an REACH. Dieser Ansatz wird allerdings nicht konsequent verfolgt. So erfolgt weiterhin die Überprüfung der Ausnahme 5.(b) (i) „Pb in Batterien“ in Anhang III nach den Vorgaben der ELV-Verordnung.

Batterien in Fahrzeugen, vor allem die Überprüfung der Ausnahme 5 (b)(i) in Anhang III, sollten einheitlich in der neuen EU-Batterieverordnung geregelt werden. Artikel 5 Absatz 4, letzter Unterabsatz, enthält zwar eine entsprechende Möglichkeit, dies ist aber erst langfristig nach Vorlage eines delegierten Rechtsakts möglich. In der Verordnung selbst sollte daher klargestellt werden, dass für Bleibatterien komplett die Anforderungen der EU-Batterieverordnung gelten.

5. Aluminiumspezifische Kommentare zu Anhang VII, Teil C

- **Ziffer 1 „Batterien von Elektrofahrzeugen“:** Das Gehäuse von Batterien von Elektrofahrzeugen sowie die im Batteriekasten enthaltenen Wärmetauscher und Kühlplatten enthalten eine große Menge hochwertiger kritischer Rohstoffe, die nicht mit anderen Fraktionen vermischt werden sollten. Batterien von Elektrofahrzeugen müssen separiert werden. Zur Batterie gehört gemäß entsprechender Definition in der neuen EU-Batterieverordnung auch das Batteriegehäuse.

Ein Verweis auf diese Definition sollte daher in Ziffer 1 von Teil C ergänzt werden, um Fehlinterpretationen bei der Anforderung zu vermeiden.

- **Ziffer 16 „Wärmetauscher“:** Diese bestehen aus einer besonderen Aluminiumlegierung, sind sehr aluminiumintensiv und leicht zu identifizieren. Wenn diese Komponenten mit anderen Aluminiumschrotten vermischt werden, könnte diese singuläre Legierung unnötig mit anderen Legierungen vermischt werden.

Wärmetauscher sollten daher grundsätzlich vom Schreddern ausgeschlossen werden.

- **Ziffer 17 „Metallische Mono-Material-Komponenten“:** Aufgrund ihrer Komplexität bestehen die Komponenten im Fahrzeug selten aus Monometall. An großen Monometallteilen können Niete, Schrauben, kleine Kunststoffteile oder Kleinteile aus anderen Metallen angebracht sein. Eine Definition für metallische Mono-Material-Komponenten fehlt bisher. Eine mögliche Definition könnte lauten: „Teil, das zu X Gewichtsprozent aus einem einzigen Metall besteht. Verschiedene Legierungen desselben Metalls gelten als ein einziges Metall.“

Eine Definition für „Metallische Mono-Material-Komponenten“ mit einem Schwellenwert für „Mono“ sollte in Artikel 3 der Verordnung ergänzt werden. In einer separaten Studie sollte dazu ein geeigneter Schwellenwert für „Mono“ vorgeschlagen werden. Als Ausgangspunkt könnte ein Schwellenwert von 90 % des Gewichts festgelegt werden. Bei einer sachgerechten Definition von metallischem Monomaterial könnte das Mindestgewicht von 10 kg in Ziffer 17 evtl. herabgesetzt werden.

- Vordertüren, Motorhauben, Hintertüren und Kofferraumdeckel sind großflächige Bauteile, bestehen oft aus genau definierten Materialien und sind relativ leicht zu demontieren

Vordertüren, Motorhauben, Hintertüren und Kofferraumdeckel sollten in einer zusätzlichen Ziffer in Teil C aufgenommen werden.

Berlin, den 29. April 2024

Kontakt:

Rainer Buchholz

Leiter Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz

Telefon: 030 / 72 62 07 – 120

E-Mail: Buchholz@wvmetalle.de

Wirtschaftsvereinigung Metalle, Wallstraße 58/59, 10179 Berlin