

## STELLUNGNAHME

# Stellungnahme zum Entwurf der EU-Altfahrzeugverordnung (2023/0284 (COD))

---

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

Die Nichteisenmetallindustrie ist ein Schlüsselsektor für Deutschland, da sie maßgeblich zur Bewirtschaftung strategischer Rohstoffe beiträgt. Besonders hervorzuheben ist ihre Fähigkeit diese Rohstoffe effektiv zurückzugewinnen und im Kreislauf zu halten. Jede Tonne lokal recyceltes Metall gewährt mehr strategische Autonomie und Sicherheit für Deutschland in dieser angespannten globalen Lage. Trotz dieser Vorteile bleibt viel Potential ungenutzt, da die Rahmenbedingungen nicht optimal sind. Insbesondere aufseiten der Sammlung und weiterer Faktoren wie Energiekosten und Bürokratie besteht Bedarf zur Verbesserung. Die Abnahmeseite ist durch die hohen Preise und die bestehende Knappheit kein Problem.

### **1. Mehr Maßnahmen für bessere Sammelquoten**

Prinzipiell ist es gutzuheißen, wenn europaweite Maßnahmen ergriffen werden, um kritische Rohstoffe in der Union zu halten. Besonders, wenn dies mit einer Stärkung der Kreislaufwirtschaft einhergeht. Der beste Weg zur Erhöhung des Angebots an recyceltem Material führt über eine Erhöhung des Schrottangebots und somit über bessere Sammlung und ein besseres Design für Recycling sowie weniger Abfluss von Altfahrzeugen und anderen Sekundärrohstoffquellen in Drittländer.

Zur Steigerung des Angebots wäre der Einsatz der Bundesregierung im Europarat dafür wünschenswert, bei der Berücksichtigung von Abfällen neben den Post-Consumer-Abfällen auch die Pre-Consumer Abfälle mit einbeziehen. Pre-Consumer Abfälle sind Abfälle, die in der Produktion entstehen, und meist dort auch ihre Verwertung finden, ohne je als Stoff auf den Endkunden zu treffen. Nichtsdestotrotz sind diese Abfälle auch ein wichtiger Teil der Kreislaufwirtschaft.

Hinsichtlich der Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen sollte in der nationalen Anwendung eine möglichst strenge Auslegung der Verkehrstauglichkeit angewandt werden, umso viele Fahrzeuge, und damit Rohstoffe, wie möglich in der Union zu halten. Weiterhin sollte hier auch die Altfahrzeugverordnung im Sinne der Rohstoffrückgewinnung mit der Ökodesignverordnung verknüpft werden. Dabei ist jedoch auch anzumerken, dass etwaige Produktionsregister, wie etwa bei der Altfahrzeugverordnung als Verknüpfung zwischen Fahrzeug- und Batterieherstellern

vorgesehen, nicht hilfreich sind, sondern vor allem eine bürokratische Belastung ohne echten Mehrwert für die Industrie darstellen.

## 2. Ausweitung der Definition von Mono-Material

Für eine Steigerung der Recyclingquote sollte sich die Bundesregierung auch dafür einsetzen, dass mehr Material als Mono-Material definiert werden kann. Die Verordnung sollte um eine Definition für Metallische Mono-Material-Komponenten ergänzt werden. Bisher herrscht hierzu Unklarheit. Idealerweise wird über eine separate Studie dazu ein geeigneter Schwellenwert festgelegt. Im Rahmen dieser Studie könnte auch überprüft werden, ob die Vorgabe von 10 kg Mindestgewicht zielführend ist, oder ein geringeres Gewicht optimaleren Ressourcenrückgewinn ermöglicht. Ein Ausgangspunkt könnte aber auch ein **Schwellenwert von einem Anteil von 90% des Gewichts** sein, um ein Material als Mono-Material zu definieren, da hundertprozentige Materialien sehr selten vorkommen. Bei einer 100% Definition würden viele Teile, an denen kleine Mengen anderer Legierungen verbaut sind, zum Sortierverweis in den Schredder führen, was eine gezielte Rückgewinnung einzelner Legierungen erschwert.

Der Vorteil der Zuweisung von mehr Mono-Material ist, dass so relativ simpel hochwertige Legierungen direkt zurückgewonnen werden können, ohne vorher durch aufwändige Sortierverfahren zu laufen, was einen wichtigen Effizienzgewinn im Recycling darstellt.

## 3. Ausnahmen für Blei und Cadmium berücksichtigen

Der Einsatz von Blei sieht sich derzeit mit erheblichen Schwierigkeiten konfrontiert. Ein zentrales Problem ist die fehlende Ausnahmeregelung für Blei und Cadmium in **Anhang IV der Altfahrzeugrichtlinie**. Dies bedeutet, dass diese Materialien, die in bestimmten Anwendungen wie Batterien unverzichtbar sind, nicht von den strengen Recycling- und Entsorgungsvorschriften der Richtlinie ausgenommen sind, was die Produktion vor große Herausforderungen stellt.

Die eingereichten Änderungsanträge beim EP müssen unbedingt berücksichtigt werden, damit diese Ausnahmen weiter bestehen können. Der Berichterstatter zur ELV hat dazu auch Informationen erhalten.

## FORDERUNG ZUR AUSGESTALTUNG DER ELV

---

Mehr Maßnahmen für bessere Sammelquoten durch strengere Auslegung der nationalen Umweltgesetzgebung an bestimmten Stellen wie der Definition der Fahrtüchtigkeit von Autos

---

Einsatz für eine leichte Ausweitung der Mono-Material-Definition

---

Ausnahmen für Blei und Cadmium berücksichtigen

---

**Berlin, den 21. Juli 2025**

### Kontakt:

Michael Tamke

Referent Nachhaltigkeit

Telefon: 030 / 72 62 07 – 133

E-Mail: tamke@wvmetalle.de