

KREISLAUFWIRTSCHAFT IM AUTOMOBILSEKTOR

Vorschlag COM(2023) 451 vom 13. Juli 2023 für eine **Verordnung über Anforderungen an die kreislaforientierte 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

cepAnalyse Nr. 4/2024

KURZFASSUNG [\[zur Langfassung\]](#)

Hintergrund | Ziel | Betroffene

Hintergrund: Um die Kreislaufwirtschaft im Automobilssektor zu fördern, sollen die Richtlinien über Altfahrzeuge [2000/53/EG] und über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit [2005/64/EG] überarbeitet und in einer neuen Verordnung zusammengefasst werden.

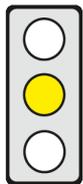
Ziel: Für Pkw und Vans soll eine ihren Lebenszyklus – Gestaltung, Herstellung, Nutzung, Entsorgung – umfassende Kreislaufwirtschaft geschaffen sowie der Export von Gebrauchtfahrzeugen in Drittländer strenger reguliert werden.

Betroffene: Hersteller von Kraftfahrzeugen, Unternehmen der Abfallwirtschaft.

Kurzbewertung

Pro

- ▶ Dass Fahrzeughersteller die Entsorgungskosten mittragen müssen („erweiterte Herstellerverantwortung“), schafft Anreize zur kreislaufgerechten Fahrzeuggestaltung und lässt ihnen zugleich gegenüber starren Vorgaben Freiräume, hierüber selbst dezentral und fallweise zu entscheiden.
- ▶ Der Kreislaufpass für Fahrzeuge kann durch Transparenz entlang der Wertschöpfungskette bestehende Informationslücken schließen und so die Kreislaufwirtschaft im Automobilssektor fördern.

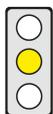


Contra

- ▶ Verbote bestimmter Chemikalien in Fahrzeugen können das Recycling der Fahrzeuge beeinträchtigen, da diese nicht mehr in den Stoffkreislauf zurückgeführt werden dürfen. Dies sollte bei der Berechnung der Wiederverwendungs- und Recyclingquoten für Fahrzeuge berücksichtigt werden.
- ▶ Die festen Zielvorgaben für den Mindestanteil von recyceltem Kunststoff in Fahrzeugen, insbesondere die Vorgabe für die Verwendung recycelter Kunststoffe aus Altfahrzeugen, sind unnötig starr und können zu neuen Hemmnissen im Binnenmarkt für Rezyklate führen.

Kreislauffähige Fahrzeuggestaltung [Langfassung A.3 und C.1.1]

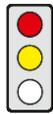
Kommissionsvorschlag: Pkw und Vans, die 72 Monate nach Inkrafttreten der neuen Verordnung typgenehmigt werden, müssen zu einem Massenanteil von 85% wiederverwendbar oder recyclingfähig sowie zu einem Massenanteil von 95% wiederverwendbar oder verwertbar sein. Zur Berechnung der Quoten müssen die Hersteller alle „erforderlichen“ Daten entlang der Zulieferkette erfassen sowie alle anderen „geeigneten“ Fahrzeugdaten aufbewahren.



cep-Bewertung: Grundsätzlich kann eine EU-weit einheitliche Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recycling- und Verwertbarkeitsquoten gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen und dazu beitragen, dass die Einhaltung der Verordnung leichter überprüft werden kann. Die Anforderung, dass alle „erforderlichen“ Daten und alle anderen „geeigneten“ Fahrzeugdaten erfasst werden müssen, ist sehr vage. Bei der Festlegung der Methodik sollte darauf geachtet werden, dass der Verwaltungsaufwand nicht unverhältnismäßig groß wird.

Besorgniserregende Stoffe [Langfassung A.4 und C.1.2]

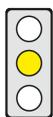
Kommissionsvorschlag: Das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Bauteilen und Komponenten von Fahrzeugen muss möglichst reduziert werden. Zusätzlich zu den Beschränkungen der Verordnung zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe [(EG) Nr. 1907/2006 (REACH-Verordnung)] dürfen Pkw und Vans, die 72 Monate nach dem Inkrafttreten typgenehmigt werden, nicht Blei, Quecksilber, Kadmium oder sechswertiges Chrom enthalten, wobei es Ausnahmen gibt.



cep-Bewertung: Da ein generelles Verbot bestimmter Stoffe zu unbeabsichtigten Folgen führen kann, z.B. Innovationshemmnissen, hat die Kommission zu Recht Ausnahmen definiert. Allerdings können Stoffverbote das Recycling beeinträchtigen. Fahrzeugteile, die diese Stoffe enthalten, dürfen unter Umständen zukünftig nicht mehr recycelt werden, da diese Stoffe nicht mehr in den Stoffkreislauf zurückgeführt werden dürfen. Dies sollte bei der Berechnung der Wiederverwendungs- und Recyclingquoten berücksichtigt werden.

Mindest-Rezyklatanteil: Kunststoff-Rezyklate [Langfassung A.5 und C.1.3]

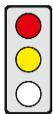
Kommissionsvorschlag: 25% des Kunststoffanteils in Pkw und Vans, die 72 Monate nach Inkrafttreten typgenehmigt werden, muss aus recyceltem Kunststoff („Kunststoff-Rezyklate“) aus „Verbraucher-Kunststoffabfällen“ bestehen, wobei wiederum 25% aus Altfahrzeugen stammen müssen.



cep-Bewertung: Die Entwicklung eines Marktes für hochwertige Kunststoff-Rezyklate im Automobilssektor kann durch die vorgeschlagenen Vorgaben grundsätzlich gefördert werden. Feste Zielvorgaben für Kunststoff-Rezyklate, um deren Nachfrage zu erhöhen, sind allerdings unnötig starr und können zu neuen Hemmnissen führen. Stattdessen sollte es einen offenen Kreislauf für Rezyklate verschiedener Sorten mit unterschiedlichen Qualitätsanforderungen geben, damit das Angebot durch die starren Vorgaben nicht künstlich verknappert wird.

Kreislauffähigkeitsstrategie [Langfassung A.6 und C.1.5]

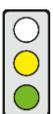
Kommissionsvorschlag: Für jeden Pkw oder Van, der 36 Monate nach Inkrafttreten typgenehmigt wird, müssen die Hersteller eine „Kreislauffähigkeitsstrategie“ entwerfen. Darin müssen sie ihre Maßnahmen beschreiben, mit denen sie die Anforderungen an die kreislauffähige Produktgestaltung und den Rezyklatanteil erfüllen werden.



cep-Bewertung: Da die Fahrzeughersteller bereits im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung die Anforderungen zur Kreislauffähigkeit dokumentieren müssen, ist der Zusatznutzen einer weiteren Strategie nicht ersichtlich. Hierdurch werden lediglich sowohl für Unternehmen als auch die Kommission enorme Bürokratiekosten erzeugt.

Kreislaufpass für Fahrzeuge [Langfassung A.7 und C.1.6]

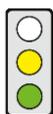
Kommissionsvorschlag: 84 Monate nach Inkrafttreten muss für alle in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ein „Kreislaufpass“ ausgestellt werden. Hierdurch sollen die Informationen über den Ausbau und Ersatz von Bauteilen, Komponenten und Werkstoffen in Fahrzeugen digital und kostenlos zugänglich sein.



cep-Bewertung: Der Kreislaufpass kann ein wichtiges Instrument zur Förderung der Kreislaufwirtschaft sein und durch Transparenz entlang der Wertschöpfungskette bestehende Informationslücken schließen. Die genaue Ausgestaltung und der Zeitplan für die Verabschiedung des Durchführungsrechtsaktes sind jedoch noch unklar. Diese sollten schnellstmöglich geklärt werden, um die Umsetzung des Kreislaufpasses zu ermöglichen.

Erweiterte Herstellerverantwortung (EHV) [Langfassung A.8 und C.17]

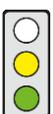
Kommissionsvorschlag: 36 Monate nach Inkrafttreten müssen die Hersteller die Entsorgungskosten für Fahrzeuge, die sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates erstmals auf dem Markt bereitstellen, mittragen („erweitert Herstellerverantwortung“, EHV). Die EHV-Gebühren umfassen die Kosten für die Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen und richten sich u.a. nach deren Gewicht und kreislauffähigen Gestaltung („Öko-Modulation“).



cep-Bewertung: Dass sich die Höhe der EHV-Gebühren an der Kreislauffähigkeit der Fahrzeuge orientiert, kann starke Anreize für eine kreislauffreundliche Fahrzeuggestaltung setzen. Gegenüber verbindlichen Vorgaben hat dies den Vorteil, dass die Hersteller dezentral und fallweise selbst entscheiden könnten, wie sie ihre Fahrzeuge gestalten.

Export von Fahrzeugen [Langfassung A.9 und C.1.8]

Kommissionsvorschlag: Gebrauchtfahrzeuge dürfen nur ausgeführt werden, wenn sie keine Altfahrzeuge sind und in dem Mitgliedstaat, in dem sie zuletzt zugelassen wurden, als verkehrssicher gelten.



cep-Bewertung: Eine bessere Kontrolle des Exports von Gebrauchtfahrzeugen kann das Ziel unterstützen, einen höheren Anteil der in den Fahrzeugen verbauten Ressourcen in der EU wieder nutzbar zu machen. Wenn Fahrzeuge, die in den EU-Mitgliedstaaten als fahruntüchtig gelten, nicht mehr exportiert werden, kann sichergestellt werden, dass wichtige Rohstoffe innerhalb der EU erhalten bleiben sowie recycelt und wiederverwendet werden können. Dies kann den Rohstoffschwund und die Importabhängigkeit verringern.