

Stellungnahme der WV Stahl zur

Folgenabschätzung in der Anfangsphase

Revision of Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles

Ref. Ares(2020)5755999 - 22/10/2020

Die Wirtschaftsvereinigung Stahl begrüßt die Anstrengungen der Kommission, die Altfahrzeuggrichtlinie, auch im Hinblick auf die Anforderungen durch die Elektromobilität, zu reformieren.

Die Kommission betrachtet dabei drei Optionen:

- Verbesserung der Umsetzung und Durchsetzung der Altfahrzeuggrichtlinie, ohne ihre Bestimmungen zu ändern
- Gezielte Änderung der Altfahrzeuggrichtlinie durch Anpassung an die EU-Abfallgesetzgebung
- Überarbeitung der Altfahrzeuggrichtlinie durch weitreichende Änderungen, die den Automobilsektor verändern und vollständig kreiswirtschaftsfähig machen sollen

Die Europäische Richtlinie über Altfahrzeuge (ELV) hat sich im Laufe der Jahre als wichtiges Instrument zur Nachweis einer ordnungsgemäßen Kreislaufwirtschaft erwiesen, durch die Fahrzeuge und ihre Teile an ihrem Lebensende in den Materialkreislauf zurückgeführt werden sollen. Aufgrund neuer technischer und sozialer Entwicklungen ist es wichtig, sie in einer geeigneten Form zu überarbeiten, die die Herausforderungen zukünftiger Mobilitätskonzepte und den Anspruch an eine zirkuläre Gesellschaft berücksichtigt. Dies hängt auch mit der durch die Elektromobilität künftig veränderten Materialzusammensetzung von Fahrzeugen zusammen.

Die ELV-Richtlinie wurde im Jahr 2000 als Instrument der Abfallwirtschaft geschaffen, um auf die Bedürfnisse einer ordnungsgemäßen Entsorgung von Altfahrzeugen einzugehen. Die Festlegung von Zielen für das gesamte Fahrzeug war bei der Entstehung der ELV ein wirksames Instrument zur Förderung der Verwertung und des Recyclings. Die erreichten Recyclingraten haben diesen Ansatz bestätigt, allerdings in einer Form, dass in der Gesamtbilanz die gut recycelbaren Materialien geholfen haben, die Gesamtquoten zu erfüllen, ohne dass das Recycling schlecht recycelbarer Materialien vorangetrieben wurde.

Durch die aktuell anstehenden Veränderungen im Fahrzeugsektor – insbesondere die Elektromobilität – verändern sich die Materialanteile im Fahrzeug stark. Dies liegt hauptsächlich an der schweren Batterie, die bisher als vollständig recycelbar bewertet wird, aber auch am Einsatz leichterer, jedoch schlechter recycelbarer Materialien. Allein der Massenanteil der Batterie und der Metalle, insbesondere Stahl, erlauben es, den Anteil der schlechter oder nicht recycelbaren Materialien zu steigern, ohne dass die Gesamtrecyclingquote unterschritten wird. Eine tatsächliche Einsparung natürlicher Ressourcen, wie sie durch permanente Stoffe bzw. das Multirecycling von Stahl aber auch durch z. B. zirkuläres Design, effizientere Werkstoffe (z. B. hochfeste Stähle) oder Reparierbarkeit erreicht wird, wird die derzeitigen

Vorgaben verhindert. Die verringerte Ressourceneffizienz läuft so den Zielen von Green Deal und Circular Economy Action Plan (CEAP) zuwider. Daher erscheint uns die Option eins, Verbesserung der ELV ohne ihre Bestimmungen zu ändern, nicht ausreichend.

Die Option drei wiederum erfordert eine umfassende Neugestaltung der ELV, die weit über die Kreislaufwirtschaftsgesetzgebung hinausginge und zu ungewollten Wechselwirkungen oder sogar Doppelregelungen führen könnte. Sie wird daher zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt, auch da in vergleichsweise kurzen Zeitsprüngen erhebliche Änderungen bspw. in der Zusammensetzung von Fahrzeugen oder hinsichtlich Recyclingfähigkeit oder Verfügbarkeiten von Werkstoffen stattfinden werden, die in absehbarer Zeit weitere, dann umfangreichere Änderungen absehbar machen.

Aus diesem Grunde spricht sich die WV Stahl für eine Überarbeitung der ELV entsprechend der Option zwei, eine gezielte Änderung der Altfahrzeugrichtlinie durch Anpassung an die EU-Abfallgesetzgebung, ein, so dass alle verwendeten Materialien separat betrachtet mit vergleichbaren Quoten stofflich verwertet werden müssen und dazu ein einheitlicher Rechtsrahmen der Kreislaufwirtschaft auch in diesem Bereich geschaffen wird. Dass dabei dennoch die Ziele des CEAP Eingang finden müssen, ist selbstredend.

Vorsicht ist jedoch hinsichtlich der Beschränkung der Verwendung gefährlicher Stoffe in Kraftfahrzeugen angebracht. Es ist wichtig hier keinen generellen Ausschluss gefährlicher Stoffe zu formulieren. Vielmehr ist es auch an dieser Stelle notwendig einen integrierenden Ansatz zu verfolgen, der sich nicht einseitig an der Gefährlichkeit orientiert, sondern vielmehr auf einer Risikoanalyse basiert. Können Stoffe trotz eines theoretischen Gefahrenpotentials in der Realität sicher und nahezu ohne praktische Gefährdung gehandhabt werden, darf das nicht zu einem Ausschluss führen. Das gilt gerade auch hinsichtlich der Bewertung von z. B. Reparierbar-, Wiederverwertbar- oder Recyclingfähigkeit von Fahrzeugteilen und -materialien.