Schriftlicher Beitrag zum Branchendialog mit der Reifenindustrie (Teil 2/2)

Nur zum Gebrauch in Vorbereitung des Branchendialogs

Ad Chemikalienregulierung

PFAS

- Die Europäische Union diskutiert aktuell ein weitgehendes Verbot von PFAS (per- und polyfluorierte Chemikalien). Wie in vielen anderen Branchen sind PFAS (per- und polyfluorierte Chemikalien) auch in der Reifenproduktion unerlässlich.
- Ein umfassendes und undifferenziertes Verbot von PFAS hätte massive Auswirkungen auf die europäischen Unternehmen und die Innovationsfähigkeit der Industrie in Europa.
- Die Gruppe der PFAS umfasst sehr unterschiedliche Stoffe mit unterschiedlichen Gefährdungen. Die Beschränkung von PFAS muss **stoffbezogen und risikobasiert** geschehen. Nicht alle PFAS stellen ein inakzeptables Risiko dar, das eine Beschränkung rechtfertigt.
- Ein disruptiver Ausstieg aus der PFAS-Anwendung gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten europäischen Industrie. Es braucht daher Ausnahmen, etwa für High-Tech, Industrieanwendungen und Ersatzteile, sowie in allen Fällen angemessene Übergangsfristen.

EU-Chemikalienstrategie / REACH

- Die geplante Reform der europäischen Chemikalienverordnung REACH ist für Hersteller und Anwender chemischer Stoffe von großer Bedeutung und berührt damit auch die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der europäischen Industrie.
- Die Ausgestaltung der europäischen Chemikalienregulierung sollte, möglichst unbürokratische und einfache Prozesse zum Ziel haben. Registrierungspflichten oder Verbote sollten einer risikobasierten Bewertung folgen.
- Die Ausgestaltung der Chemikalienstrategie sollte auf einem wissensbasierten und ergebnisoffenen Austausch zwischen allen Stakeholdern beruhen. Entscheidungen müssen sorgfältige Einschätzungen zu möglichen Folgen sowie Aufwand und Nutzen vorangehen.

Ad Kreislaufwirtschaft und Altreifen

Systeme

- 97 % der gesamten Altreifen in Europa werden gesammelt und verwertet. Dabei fließen sie in unterschiedliche Verwertungsströme ein: energetisch (bspw. in der Zementherstellung) sowie roh- und werkstofflich (bspw. als Rezyklat in neuen Gummimischungen).
- Regulatorisch herrschen in unterschiedlichen Mitgliedsstaaten andere Bedingungen. Die meisten Länder setzen auf die erweiterte Herstellerverantwortung. In Deutschland gibt es ein freies Marktsystem in dem über 99% aller Reifen verwertet werden.
- Mittelfristig wäre eine Harmonisierung der Regulierungen und Systeme für Altreifen in der EU sinnvoll, um eine grenzübergreifende Zusammenarbeit und einen gemeinsamen europäischen Markt zu ermöglichen. Eine europäische Richtlinie würde den nationalen Systemen zusätzliche Legitimität verleihen und Orientierung bieten. Gleichzeitig sollte sichergestellt werden, dass nationale Vorschriften und Initiativen harmonisierten Produktanforderungen im EU-Binnenmarkt nicht zuwiderlaufen.

- International sollte im Rahmen der geplanten Aktualisierung der Technischen Leitlinien des Basler Übereinkommens zu Altreifen eine grundlegende Modernisierung stattfinden. Die Leitlinien sollten Prozess- und Recyclingoptionen anerkennen und die Kreislaufwirtschaft in den Mittelpunkt stellen.

Europäische Regulierung – Altfahrzeugverordnung sollte Reifen nicht umfassen

- Reifen sind mehr als ein „weiteres Teil“ eines Kraftfahrzeugs. Sie erreichen das Ende ihrer Nutzungsphase in den meisten Fällen zu einem anderen Zeitpunkt als Kraftfahrzeuge, sprich: sie werden getrennt vom Fahrzeug entsorgt und verwertet.
- Reifen werden aus guten Gründen in der Regulierung hinsichtlich Entsorgung und Recycling aktuell differenziert behandelt.
- Entsprechend hat die EU im letzten Jahr beschlossen, Reifen als ein prioritäres Produkt in der ecodesign-Verordnung (Ecodesign for Sustainable Products Regulation, ESPR) zu verankern. Kurzfristig sollen produktspezifische Anforderungen erarbeiten werden.
- Kreislaufwirtschaftliche Anforderungen an Reifen sollten allein in diesem regulatorischen Rahmen stattfinden. Es gilt daher, mögliche doppelte Regulierungen durch die aktuell diskutierte neue Altfahrzeugverordnung (End-of-Life Vehicle Regulation, ELVR), explizit auszuschließen. Zumal eine Regulierung in der ELVR, durch ihren Bezug auf die Fahrzeugklassen M1 und N1, eine signifikante Anzahl an Reifen nicht erfassen würde. Bereits das JRC weist in seiner Studie zu Rezyklatzielen bei Kunststoff in Pkw und leichten Nfz auf die Besonderheiten des Reifenrecyclings hin und empfiehlt, Reifen von künftigen Zielen auszunehmen.
- Zur klaren Vermeidung doppelter Regulierungen sollte im Text der ELVR eine **Ausnahme für Reifen** bei den **Mindestrezyklatanteilen für Kunststoff** (Artikel 6, § 1) sowie **für als Verstärkungsmaterial in Reifen genutzten Stahl** (Artikel 6, § 3) verankert werden.

Ad Europäische Entwaldungsverordnung

- Die 2022 verabschiedete und ab 2024 geltende Entwaldungsverordnung gilt auch für den Rohstoff Naturkautschuk. Die umfangreichen Dokumentationspflichten finden Anwendung ab Dezember 2024.
- Continental und die europäische Reifenindustrie unterstützen das richtige und wichtige Ziel, gegen Entwaldung vorzugehen. Die Verordnung berücksichtigt jedoch aus unserer Sicht die Besonderheiten der hochgradig fragmentierten Lieferkette für Naturkautschuk nicht.
- Die Vorbereitungen für die Implementierung der Verordnung laufen intensiv, Continental hat bereits erheblichen Aufwand darin investiert. Umso wichtiger ist es nun, dass von Seiten der EU-Kommission klare Definitionen und Hinweise für die Umsetzung erfolgen.
- Ein Punkt ist im Bereich Naturkautschuk von besonderer Bedeutung. Die FAQ der Kommission sollten unbedingt eine Präzisierung enthalten, unter welchen Umständen es möglich ist, *due diligence statements (dds)* für eine höherer Anzahl an *plots of land* anzugeben als die, auf denen die Waren produziert wurden (*traceability „in excess“,* siehe Frage 15 der bisherigen FAQ). Aufgrund der Komplexität unserer Lieferketten mit Naturkautschuk aus vielen kleinen Farmen, die uns in einer Lieferung erreichen, ist diese Möglichkeit unerlässlich, um die Anforderungen der Verordnung zu erfüllen.
- Das elektronische Informationssystem muss mit ausreichendem Vorlauf bereitgestellt werden, um die Anbindung unternehmenseigener Systeme, weitere Tests sowie die Schulung von Mitarbeitenden zu ermöglichen.

Ad Nachhaltige Materialien in der Reifenproduktion

- Continental optimiert Reifen konsequent in Richtung mehr Nachhaltigkeit. Bis 2050 sollen Reifen vollständig aus nachhaltigen Materialien hergestellt sein.
- Auf diesem weiten Weg werden Schritt für Schritt neue Materialien eingeführt. Zu den entsprechenden Rohstoffen gehören beispielsweise Abfallprodukte aus der Landwirtschaft – wie zum Beispiel die Asche von Reishülsen –, Kautschuk aus Löwenzahn, recyceltes Gummi oder PET-Flaschen.
- Weitere Informationen: https://ci-shortcode.conti.de/ms5z