Positionen und Änderungsvorschläge

EU-Altfahrzeugverordnung[1]

Hintergrund

Reifen sind mehr als ein „weiteres Teil“ eines Kraftfahrzeugs. Sie werden aus guten Gründen hinsichtlich Entsorgung und Recycling regulatorisch differenziert behandelt. Außerdem unterliegen sie bereits heute in vielen Aspekten internationalen, europäischen und nationalen Bestimmungen im Hinblick auf Produktanforderungen und Entsorgung.

- Die Nutzungsphase von Reifen endet in den meisten Fällen nicht gleichzeitig mit einem Kraftfahrzeug, sprich: Reifen werden in den meisten Fällen getrennt vom Fahrzeug entsorgt und verwertet.
- 97% der gesamten Altreifen in Europa werden gesammelt und verwertet (energetisch sowie roh- und werkstofflich).[2] Viele EU-Mitgliedsstaaten haben erweiterte Herstellerverantwortungssysteme implementiert.

1. Doppelte Regulierung vermeiden – Reifen durch die Ökodesign-Verordnung (ESPR) erfasst

Die EU hat im letzten Jahr beschlossen, Reifen als ein prioritäres Produkt in der Ökodesign-Verordnung (Ecodesign for Sustainable Products Regulation, ESPR) zu verankern und entsprechend produktspezifische Anforderungen zu erarbeiten. Kreislaufwirtschaftliche Anforderungen an Reifen sollten allein in diesem regulatorischen Rahmen stattfinden.

Mögliche doppelte Regulierungen oder Unsicherheiten durch die aktuell diskutierte Altfahrzeugverordnung (End-of-Life Vehicle Regulation, ELVR) sollten explizit ausgeschlossen werden. Eine Erfassung von Reifen durch die ELVR würde, durch die Beschränkung auf die Fahrzeugklassen M1 und N1, eine signifikante Anzahl an Reifen nicht inkludieren.

Bereits das *Joint Research Center* der EU-Kommission 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.*

2. Bestehende Methoden und Standards berücksichtigen

Die im Entwurf der ELVR angedachte „neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten eines Fahrzeugs“ sollte bestehende internationale Standards berücksichtigen insbesondere ISO-Standard 22628:2002, UNECE R 133).

---

[1] 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, COM/2023/451 final

[2] Im Jahr 2021 betrugen die gesamten ELT in Europa 3,5 Millionen Tonnen, von denen 2,0 Millionen Tonnen in die Materialverwertung und 1,4 Millionen Tonnen in die Energierückgewinnung gingen, was zu einer Behandlungsquote von 97% führte. Quelle: ETRMA

Internal

Zur Förderung einer globalen Harmonisierung sollte Artikel 4 klarstellen, dass eine europäische ***Berechnungsmethode dauerhaft mit dem ISO-Standard 22628:2002 abgestimmt*** *ist.*

3. Wiederaufbereitung

Die Wiederaufbereitung abgefahrener Reifen für Lkw und Busse (*Retreading*) ist eine etablierte Praxis, die Abfall vermeidet, Energie einspart sowie den Produktlebenszyklus verlängert.[3] Darüber hinaus bildet *Retreading* die Geschäftsgrundlage für tausende KMU in der EU-Kreislaufwirtschaft.

Ein wiederaufbereiteter Reifen ist jedoch kein Neureifen – die Definitionen von „Wiederaufbereitung“ und „Überholung“ müssen ausreichenden Spielraum bieten, um unterschiedliche Aspekte der Kreislaufwirtschaft abzubilden und zu ermöglichen.

Um die Wiederaufbereitung von Reifen nicht regulatorisch zu behindern, sollte „neues“ aus der Definition von „Wiederaufbereitung“ gestrichen werden (Art. 3, 28).

4. Kreislaufpass und digitaler Produktpass für Reifen zukünftig interoperabel machen

Durch die unterschiedlichen Lebenszyklen ist ein Altfahrzeug in der Regel nicht mehr mit seinen ursprünglichen Reifen ausgestattet. Um die Recyclinginformationen der Ersatzreifen bereitzustellen, braucht es einen spezifischen Produktpass.

Um Überregulierung und unnötige Aufwände zu vermeiden, muss die Interoperabilität der Daten für den Kreislaufpass (ELVR) und den digitalen Produktpass für Reifen sichergestellt werden. Es sollten die gleichen Anforderungen und Verpflichtungen gelten.

Um die richtige Verarbeitung von Altreifen sicherzustellen, müssen die Infromationen zu Nachhaltigkeitsaspekten und Ökodesign an den Identifikator des Reifens gebunden sein, nicht an den des Fahrzeugs. Hilfreich wäre es hier, die Identifikatoren der verschiedenen Reifen über den Lebenszyklus mit dem Kreislaufpass zu verbinden. Zugang zu diesen reifenbezogenen Informationen kann Lebenzyklusanalysen verbessern und zur Entwicklung nachhaltigerer Reifen beitragen.

[3] Ein typischer Lkw-Reifen kann dreimal nachgeschnitten und zweimal runderneuert werden, wodurch sich die Lebensdauer des Reifens im Vergleich zu einem neuen Reifen fast vervierfacht und mehr als 160 kg Rohstoffe eingespart werden.

Internal