



BMW Group Position

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates

über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen

BMW AG, November 2023

Contact: governmentaffairs@bmwgroup.com

Die BMW Group bekennt sich zum Pariser Klimaabkommen und ist Vorreiter beim Thema Zirkularität in der Automobilindustrie. Dies unterlegen wir mit ambitionierten Zielsetzungen zur Verwendung von Sekundärrohstoffen sowie mit Prinzipien wie „Secondary First“, womit der Einsatz von Rezyklaten in Entwicklungsprozessen bevorzugt wird, sowie „Design for Circularity“, das die Verwertbarkeit eines Fahrzeugs bereits in der Entwicklung berücksichtigt. Mit dem BMW Recycling & Demontage Zentrum in Unterschleißheim betreiben wir den größten Fahrzeugverwerter Deutschlands. Mit dem Car2car Projekt haben wir ein Industriekonsortium zur Weiterentwicklung der Fahrzeugverwertung initiiert. Aus diesen Erfahrungen heraus begrüßen wir die Weiterentwicklung der geltenden EU-Altfahrzeugrichtlinie in vielen Aspekten, lehnen jedoch marktverzerrende und bürokratietreibende Maßnahmen entschieden ab.

Hintergrund:

Am 13. Juli 2023 hat die EU-Kommission ihren Entwurf zur Revision der Altfahrzeugrichtlinie veröffentlicht – als „regulation on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles“. Die Verordnung soll die geltende Altfahrzeugrichtlinie (verabschiedet 2000) sowie die 3R Type Approval Richtlinie (reusability, recyclability and recoverability, verabschiedet 2005) ersetzen. Im Fokus stehen eine Verbesserung der Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen, die Vermeidung von Abfall, ein digitaler Fahrzeugpass, vernetzte Fahrzeugregistrierung und -deregistrierung in Europa, sowie die stringente Organisation von Rücknahmesystemen und der Fahrzeugverwertung. Erstmals sind auch Motorräder, LKW und Busse enthalten.

Herausforderung:

Heute bestehen in Deutschland und in der EU funktionierende, sich selbst tragende Märkte zur Fahrzeugverwertung. Nicht alle Fahrzeuge werden jedoch ordnungsgemäß verwertet, ein Drittel der Fahrzeuge haben laut EU einen unbekannten Verbleib. Die Herausforderung ist deshalb, eine Regulierung zu schaffen, die zur vollständigen Transparenz sowie einer Optimierung der Fahrzeugverwertung führt, ohne marktwirtschaftliche Strukturen zu gefährden. Die Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen kann dabei gezielt gestärkt werden. Kreislaufwirtschaft sollte langfristig allerdings nicht nur auf Rohstoffresilienz, Ressourcenschonung und CO₂-Reduktion einzahlen, sondern auch auf die wirtschaftliche Stärkung des Standorts Europa. Insbesondere ökonomische Aspekte werden im vorliegenden Verordnungsentwurf nicht ausreichend berücksichtigt.

BMW Group Position: Zirkularität ja, Überregulierung nein.

Viele Schritte in die richtige Richtung

Die BMW Group begrüßt

- die Aufnahme von Motorrädern, Bussen und LKW.
- wirksame Verwertungsnachweise zur Sicherstellung professioneller Verwertung.
- das Exportverbot für Gebrauchtfahrzeuge mit fehlender Verkehrstauglichkeit (EU-einheitlich).
- sowie die klare Abgrenzung demontierter Bauteile vom Abfallbegriff zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs.

Auch digitale „Circular Vehicle Passports“ sind sinnvoll, wenn sie technisch mit bestehenden Systemen wie dem Batteriepass oder IDIS harmonisiert werden.

Ersatzteilgeschäft und Pflichtdemontagen: funktionierende Marktstrukturen erhalten (Art. 30-34)

Bereits heute ist mit geltender EU-Altfahrzeugrichtlinie jeder OEM verpflichtet, ein von ihm in Verkehr gebrachtes Fahrzeug, das vollständig zu einer Rücknahmestelle gebracht wird, ohne Kosten für den Letzthalter zurückzunehmen und einer Verwertung zuzuführen. In der Praxis hat nahezu jedes Altfahrzeug einen ausreichend hohen Restwert, aus dem sich ein gut eingeschwungener Markt der Fahrzeugverwertung entwickelt hat. Das Geschäftsmodell der Demontagebetriebe besteht u.a. dabei darin, wiederverwendbare Komponenten gezielt auszubauen und dem Ersatzteilmarkt zuzuführen. Der neue Kommissionsentwurf stört diesen Markt empfindlich. Er weitet die Anzahl an durchzuführenden zerstörungsfreien Pflichtdemontagen bei Altfahrzeugen massiv aus. Eine Bewertung, ob überhaupt ein Markt für Wiederverwendung vorhanden ist, soll laut Entwurf erst nach Ausbau stattfinden. Dies führt zu hohen Kosten und widerspricht der marktgetriebenen Realität im Ersatzteilgeschäft. Die BMW Group fordert daher:

- Wahlfreiheit für zerstörungsfreien oder zerstörenden Ausbau muss möglich sein (Bewertung einer Wiederverwendung vor Ausbau!) Dann kann auch – für demnach nicht wiederzuverwendende Bauteile – mit grobem Werkzeug gearbeitet werden, was die Demontagekosten massiv reduziert. Grundsätzlich erachten wir eine bessere Trennung und Sortierung von Materialien als sinnvoll, um high-quality Recycling und damit hochwertige Rezyklate zu ermöglichen.
- Der Umfang der Pflichtdemontagen muss insbesondere bei Steuergeräten und Kabelbaum reduziert werden. Diese sind in heutigen Fahrzeugen überall über das gesamte Fahrzeug verteilt. Eine komplette Demontage ist hochgradig unwirtschaftlich. Auch für die stoffliche Verwertung über die Schredderroute ist eine deutlich reduzierte Zielsetzung sinnvoll. Im Fokus sollten dabei die enthaltenen Materialien stehen. Nicht jedes Steuergerät ist gleich hochwertig in seiner Materialkomposition. Sinnvoll ist die gesonderte Entfernung von Motorsteuergeräten und Batteriemanagementsystemen.

- Für alle Pflichtdemontagen muss alternativ die Materialrückgewinnung über effiziente Post-Schredder-Technologien ermöglicht werden, um das Angebot an ökonomisch wettbewerbsfähigen, hochwertigen Rezyklaten zu verbessern. Einschränkungen sollen nur für Bauteile gelten, die aus Gründen der Arbeitssicherheit und des Umweltschutzes nicht über Schredder-Technologien behandelt werden können.
- Der erweiterte Umfang der Pflichtdemontagen soll erst für typzugelassene Fahrzeuge ab 2013 gelten. Alle vorher typ-zugelassenen Fahrzeuge sollen noch nach bisher geltenden Demontagevorschriften behandelt werden dürfen. Für ältere Fahrzeuge besteht zum einen kaum mehr ein Markt für Ersatzteile, zum anderen sind Design for Circularity Prinzipien noch nicht ausreichend berücksichtigt.

Fahrzeugrücknahme: bei Elektrofahrzeugen muss der Hochvoltspeicher enthalten sein (Art. 24)

Laut Verordnungsentwurf muss ein Elektrofahrzeug auch dann kostenlos vom OEM zurückgenommen werden, wenn der Hochvoltspeicher bereits ausgebaut ist. Diese willkürliche Anforderung schwächt die marktgetriebenen Geschäftsmodelle von Demontagebetrieben zusätzlich, da es eine Komponente mit potenziell hohem Marktwert entfernt. Der Ausbau der Batterie durch nicht-qualifizierte Personen birgt erhebliche Risiken für Gesundheit (Hochvolt-Stromschlag) sowie Umwelt (unsachgerechte Verwertung). Alt-Elektrofahrzeuge und ihre Traktionsbatterien sind ein typzugelassenes System und sollten stets als Einheit an definierten, umweltzertifizierten Sammelstellen (z.B. Demontagebetrieben) abgegeben werden. Hier sollte auch die Entscheidung über einen potenziellen Second-Use Einsatz getroffen werden.

Erweiterte Herstellerverantwortung: keine staatlichen, bürokratie-treibenden Gebührenmodelle notwendig (Art. 20-22)

Die oben genannten neuen Anforderungen führen dazu, dass heute funktionierende, marktgetriebene Strukturen in der Fahrzeugverwertung wirtschaftlich nicht mehr tragfähig sind. Mit einem neuen bürokratischen Instrument, einem staatlichen Gebührenmodell für die Fahrzeugverwertung zu Lasten der OEMs, soll dieser Missstand wieder behoben werden. Dies entspricht nicht dem Zielbild einer starken, auch zukünftig wettbewerbsfähigen und wertschöpfenden Industrie in Europa.

Die BMW Group fordert daher, die oben genannten marktfremden und unwirtschaftlichen Vorgaben derart zu gestalten, dass Fahrzeugverwertung auch zukünftig ein selbsttragender Wirtschaftszweig ist, der nicht auf staatliche Gebührenmodellierung angewiesen ist.

Rezyklatquoten für Neufahrzeuge: Flexibilität und übergreifende Zielsetzungen notwendig (Art. 6)

Der Verordnungsentwurf sieht vor, dass Fahrzeuge künftig gesetzlich vorgeschriebene Mindestanteile an Rezyklaten enthalten müssen. In einem ersten Schritt werden Kunststoffe reguliert, durch verschiedene Delegierte Rechtsakte sollen auch Stahl, Aluminium, Magnesium, Seltene Erden und Bor reguliert werden. Mit den bereits bestehenden Vorgaben der EU-Batterieverordnung sind dann rund 90% des Fahrzeuggewichts mit Rezyklatquoten reguliert.

Die BMW Group treibt den Einsatz von Rezyklaten in ihren Fahrzeugen seit vielen Jahren vehement voran, um CO₂ zu reduzieren, Rohstoffe zu schützen und Umweltauswirkungen zu minimieren.

Der Einsatz von Rezyklaten ist ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der CO₂-Neutralität von Fahrzeugen. Aus diesen Erfahrungen heraus halten wir eine Detailregulierung pro Werkstoff nicht für sinnvoll. Der stärkste Beitrag zur Zirkularität von Fahrzeugmaterialien kann dann erreicht werden, wenn OEMs die Freiheit haben, kosten- und CO₂-optimiert vorzugehen.

Daher fordert die BMW Group, Rezyklate übergreifend zu betrachten. Es muss bei den Hauptwerkstoffen eines Fahrzeugs (Stahl, Aluminium, Magnesium, Kunststoffe) weiterhin unternehmerische Freiheit bestehen, wo der Einsatz von Rezyklaten am sinnvollsten und wirtschaftlichsten umsetzbar ist. Insbesondere die konstante Verfügbarkeit von Materialströmen muss gewährleistet bleiben. Eine übergreifende Zielvorgabe für die genannten Werkstoffe, die auch die Verwendbarkeit von Industrieabfällen ermöglicht, ist erstrebenswert. Die einseitige Fokussierung des Kommissionsvorschlags auf Post-Consumer Abfälle sowie closed-loop Vorgaben bieten nicht die für automobilen Anforderungen notwendige konstante Materialgüte, um langlebige und sicheres Produktdesign zu ermöglichen.

Motorräder: Integration in Artikel 5 mit sektorspezifischem Anhang

Im Rahmen der neuen Altfahrzeugverordnung sollten Motorräder in den Geltungsbereich von Artikel 5 aufgenommen und ein motorradspezifischer Anhang entwickelt werden.

Diese Forderung basiert auf den technischen Gegebenheiten und den mechanischen Belastungen, die für Motorräder und ihre Bauteile typisch sind. Wir betonen die Notwendigkeit klarer Regeln und spezifischer, zeitlich begrenzter Ausnahmen für bestimmte Stoffe, die für die Funktionalität von Motorrädern entscheidend sind.

Die Betriebsanforderungen von Motorrädern, die oft extremen Bedingungen wie hohen Temperaturen und starken Vibrationen ausgesetzt sind, machen Stoffe wie Blei unverzichtbar. Unser Vorschlag für einen motorradspezifischen Anhang gemäß Artikel 5 ermöglicht die Brücke zwischen den technischen Anforderungen des Sektors und unserem Engagement für Umweltverträglichkeit und Kreislaufwirtschaft. Eine solche Regelung würde strengere Anforderungen in Bezug auf gefährliche Stoffe für Motorräder bedeuten, aber gleichzeitig anwendungsbezogene Substitutionszeiträume ermöglichen und die Ziele der Altfahrzeugverordnung erfüllen.