

Frankfurt, den 30.11.2023

TecPart – Verband Technische Kunststoff-Produkte e.V.

TecPart unterstützt das überragende Ziel der EU, einen CO₂-neutralen Kontinent bis 2050 zu erreichen. Dazu zählen in hohem Maß die Nutzung der Sekundärrohstoffe und die damit verbundene Kreislaufwirtschaft. Demzufolge ist jegliche Rezyklatquote mit dem Maßstab der CO₂-Reduzierung zu belegen. Dabei gilt es, den kompletten Kunststoff-Abfallstrom im open loop für die Sekundärmaterialien (Nebenprodukte/PIR/PCR) spartenübergreifend zuzulassen. Wir unterstützen daher

Mehr Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft für Kunststoffprodukte in automobilen Anwendungen durch eine realisierbare Altfahrzeugverordnung

Einleitung

TecPart – Verband Technische Kunststoff-Produkte e.V. ist die deutsche Interessenvertretung der Hersteller, Verarbeiter sowie Recycler und Compoundierer von Kunststoffen in technischen Anwendungen. TecPart vertritt das Branchensegment, welches mit rund 100.000 Beschäftigten sowie über 900 Unternehmen, einen Umsatz von ca. 20 Milliarden Euro pro Jahr in Deutschland erwirtschaftet und damit rund ein Drittel der deutschen Kunststoffverarbeitung repräsentiert. In Europa stellt der Automobilsektor den drittgrößten Anwendungsbereich für Kunststoffe dar und trägt so entscheidend zum Wohlstand und sozialen Frieden in Europa bei.

Als Sprachrohr dieses Wirtschaftszweiges unterstützen wir das überragende Ziel der europäischen Gemeinschaft, bis 2050 ein CO₂-neutraler Kontinent zu werden. Zur Reduktion und Eindämmung von klimaschädlichen Emissionen trägt neben der Nutzungsphase von Produkten auch die Kreislaufwirtschaft von Materialien zur Realisierung dieses Ziels bei. Ferner kann die Kreislaufwirtschaft das Ziel der Abkopplung von internationalen Rohstoffabhängigkeiten unterstützen.

Das Potenzial der Nutzung von Sekundärrohstoffen – im Spezifischen sind hier alle wiedergewonnenen oder recycelten Materialien vor und nach dem Erreichen der Abfalleigenschaft gemeint – gilt es daher so klimaschonend wie möglich zu heben. Dazu ist aus unserer Sicht die CO₂-Gesamtbilanz von der Herstellung des (Sekundär-)Materials, über das Design, Konstruktion und Produktion, über die anschließende Nutzungsphase bis zum Produktlebensende als maßgebender Entscheidungs- und Betrachtungsrahmen einzubeziehen. Über diese Vorgabe des Gesetzesrahmen wird nicht nur die Kreislaufwirtschaft von Rohstoffen zielorientiert gefördert, sondern gleichzeitig die weltweiten Ziele zur Erreichung der Emissionsreduktion unterstützt und innovativen Lösungen, welche eine ökologische bessere Alternative darstellen, der Marktzugang erleichtert.

Im Rahmen der daraus resultierenden Folgeziele der Abfallreduzierung, Schadstoffentfrachtung und des Ressourcenschutzes von Kunststoffen gilt es neben der Weiterentwicklung etablierter Verwertungs- und Aufbereitungstechnologien sowie der Einführung neuer Recyclingverfahren, die Bedeutung der europäischen Abfallhierarchie zu wahren und zu harmonisieren. Im Fall der beispielsweise bei Kunststoffabfällen häufig zum Einsatz kommenden, energetischen Verwertung ist der Betrachtungs- und Entscheidungsrahmen so zu ziehen, dass im Vergleich der alternativen Lösung mit dem Status quo dargelegt wird, dass durch den Entzug von Kunststoffabfällen als Ersatzbrennstoff keine anderen fossilen Energieträger genutzt werden müssen, welche wiederum klimaschädliche Emissionen emittieren.

Die Automobilindustrie als wichtiger europäischer Industrie- und Wirtschaftszweig trägt im besonderen Maß zur Transformation der Kunststoffindustrie, als Teil ihrer Zulieferindustrie, zu mehr Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft bei. Allerdings eröffnen aus Sicht von TecPart einige Punkte des Entwurfs für eine europäische Verordnung über die Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen eine potenziell kontraproduktive Richtungsentscheidung.

Um dieser potenziellen kontraproduktiven Entwicklung entgegen zu wirken und mehr Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft in automobilen Anwendungen für Kunststoffprodukte, sowohl ökologisch als auch ökonomisch, zu erreichen, fordern wir die europäischen Institutionen auf, dass:

- zur Förderung der Kreislaufwirtschaft betriebswirtschaftlichen Instrumenten der Vorzug gegeben wird, die uns in Europa und weltweit wettbewerbsfähig halten.
- jegliche Rezyklateinsatzquoten sich mit dem Maßstab der CO₂-Reduzierung messen, bewerten und belegen lassen.
- Jeder Kunststoff-Abfallstrom für die Sekundärmaterialien (Nebenprodukte/PIR/PCR) zugelassen wird und diese Sekundärmaterialien bei der Ermittlung einer Rezyklatquote entsprechend gleichwertig berücksichtigt werden.
- Rezyklate sektorübergreifend eingesetzt werden können (open loop)
- Der Rezyklateinsatz in langlebigen Wirtschaftsgütern der Vorzug vor kurzlebigen Produkten gegeben wird, um die Rezyklatqualität hoch zu halten
- Technologieoffenheit hinsichtlich der Recyclingverfahren, die sich ausschließlich an ihrer CO₂-Effizienz und Umweltverträglichkeit messen lassen müssen
- von einer sprunghaften Vervielfachung der Quote in eine derzeit unrealistischen Höhe Abstand genommen wird, stattdessen ein Ramp up von 12% bis 2030 und 25% bis 2040.
- Reuse von Bauteilen ebenfalls als Beitrag zur Quotenerfüllung gesehen wird.

Ausgangslage der Kunststoffe in automobilen Anwendungen in Europa

Zur Herstellung aller in Europa verwendeten und exportierten Kunststoffe werden ca. fünf Prozent des in Europa konsumierten Öl und Gas verbraucht. Rund 67 Prozent¹ der Kunststoffe werden in langlebigen Kunststoffprodukten, wie beispielsweise Fahrzeugkomponenten, Elektro(nik)-Anwendungen oder Bauprodukte, eingesetzt. Rund 9 Prozent der Kunststoffe gehen in Fahrzeuganwendungen. Dabei werden vielfältige unterschiedliche und spezialisierte Kunststoffe aus rund 40 Kunststoff- und Polymerarten² eingesetzt, die u.a. Kabel isolieren, Oberflächen antibakteriell ausrüsten, Insassen bei Unfällen beschützen, sowohl bei hohen als auch tiefen Temperaturen ihre Funktion erfüllen und final durch den Einsatz in verschiedenen Leichtbaukonzepten den Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen begrenzen.

Die Anwendung von Kunststoffen in Fahrzeugen tragen entscheidend dazu bei, dass die moderne Mobilität für Insassen sicher und komfortabel ist, eine Elektrifizierung des Antriebsstrangs ermöglicht wird und klimaschädliche Emissionen während der Fahrzeugnutzung durch den Einsatz von Kunststoffen als einen der wichtigsten Leichtbauwerkstoffe reduziert werden. Somit tragen Kunststoffe in den modernen Mobilitätsanwendungen nicht nur zur Stärkung der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes, sondern auch zur positiven Entwicklung des Wirtschaftsstandorts "Europa" entscheidend bei.

¹ Stoffstrombild Kunststoffe in Deutschland 2021

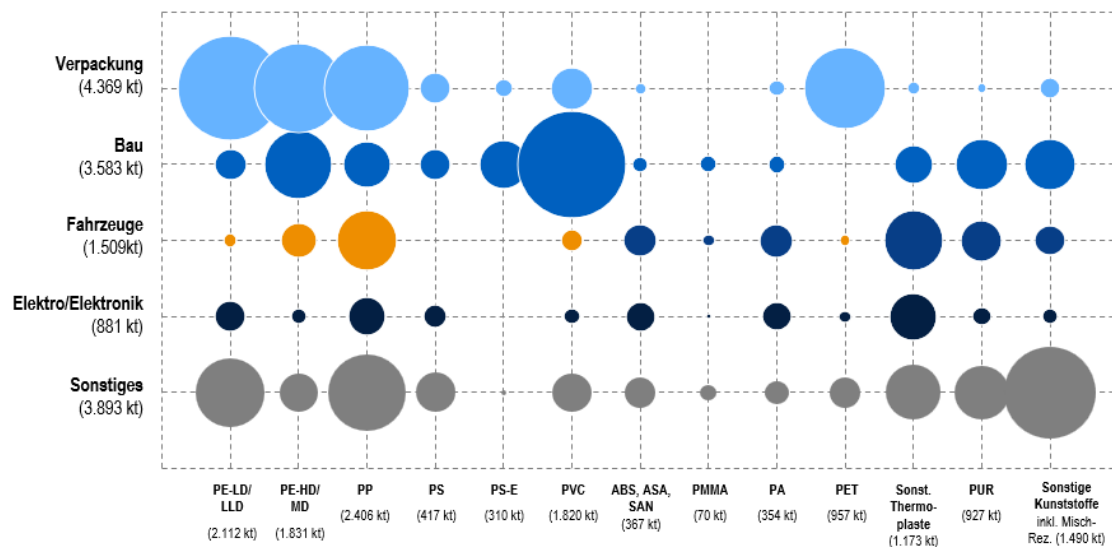
(https://www.bkv-gmbh.de/files/bkv-neu/studien/Kurzfassung_Stoffstrombild_2021_13102022_1%20.pdf)

² Circular Plastic Alliance, 2020

(<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/43694/attachments/5/translations/en/renditions/native>)

Die heute in Fahrzeugen eingesetzten über 100 Kunststoffsorten verteilen sich auf durchschnittlich 200 kg Kunststoff je Fahrzeug. Rund die Hälfte des Kunststoffgewichts verteilt sich dabei auf vier Standardmaterialien (PE, PP, PVC, PET), wie sie auch in großen Mengen in der Verpackung und/oder der Bauindustrie zum Einsatz kommen. Die restlichen 100 kg verteilen sich auf rund 100 Kunststoffsorten mit entsprechend kleinen Mengen. Die größten Arten aus diesem Bereich Mengen gehören der Materialfamilie der Polyamide (u.a. PA, PA6, PA66 mit ca. 15%) und der Styrolpolymere (u.a. ABS, ASA, SAN mit ca. 14 %) an.

Kunststoffarten in den Branchen (Stand 2021)



Quelle: Stoffstrombild der Kunststoffindustrie

Die Entwicklung und Erprobung von hochwertigen, europäischen Fahrzeugen dauert bis zur Typzulassung ca. fünf Jahre. Üblicherweise dauert die vorgeschaltete Materialqualifizierung beispielsweise für langwierige Bewitterungsversuche, weitere zwei Jahre. Dies führt zu einem Konzeptionsvorlauf der Automobil-, mittelständigen Zulieferindustrie sowie der Recyclingindustrie von mindestens 5 Jahren voraus. Nach der Erstzulassung eines Fahrzeugs ist dieses durchschnittlich ca. 15 – 20 Jahre im Gebrauch. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die Fahrzeuge die in 2030 zurückkommen werden, ca. 2005 entwickelt und ab 2010 in den Verkehr gebracht wurden, mit Materialien, die teilweise der dann gültigen Chemikaliengesetzgebung nicht mehr entsprechen. Auch die Demontierbarkeit von Bauteilen wurde seinerzeit zu wenig berücksichtigt. Heutige Entwicklungen berücksichtigen im hohen Maße die Kreislaufwirtschaft, die Demontierbarkeit und den Einsatz von Sekundärmaterialien. Auch wird zukünftig dem Leichtbau und damit der Energieeffizienz durch einen Kunststoffeinsatz von rund 400 kg Rechnung getragen. Diese Fahrzeuge werden in hochlaufenden Mengen ab 2040 in der Verwertung erwartet.

Mit steigender Elektrifizierung der Fahrzeuge wird der Anteil flammgeschützter Kunststoffe zunehmen. Deren Recyclingfähigkeit ist derzeit nur sehr eingeschränkt möglich, künftig jedoch über weiterentwickelte mechanische und chemische Recyclingverfahren künftig abbildbar.

Die Rücklaufquote in Europa der zur Verwertung vorgesehenen Fahrzeuge entspricht derzeit nur ca. 10% der Produktionsmenge, da die Fahrzeugindustrie und ihre Produkte noch sehr stark exportorientiert sind.

Die geplanten Rezyklatquoten für die unterschiedlichen Branchen treiben allein in Deutschland den Rezyklatbedarf auf 3,7 Mio. Tonnen. Bezogen auf das 2021 in Deutschland angefallene Post-Consumer-Abfallaufkommen von 5,44 Mio. Tonnen Kunststoffabfälle müsste sich die Verwertungsquote von 33 Prozent auf 68 Prozent verdoppeln. Diese Verwertungsquote gilt technologisch heute als außerordentlich ambitioniert und wird ohne die Zuführung der Post-Industrial-Abfälle und der Nebenprodukte nicht zu erreichen sein.

Der Weg zu einer ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Verordnung

Der Entwurf einer europäischen Altfahrzeugverordnung sowie die regulative Flankierung der Bemühungen, bei der Transformation vom linearen zum zirkulären Wirtschaften von Altfahrzeugen wird von TecPart grundsätzlich begrüßt. Der Fokus sollte sich dabei auf die Reduzierung des CO₂-Fußabdruckes der Produkte inklusive der Folgeemissionen im späteren Gebrauch richten. Hierin unterstützen die Branchenunternehmen der Kunststoffverarbeitenden Industrie durch ihre Produktentwicklung ihre Abnehmer. Unter der Berücksichtigung der vorgenannten Ausgangslage schlagen wir folgende Anpassungen/Klarstellungen vor:

Ambitionierte und realistische Zielvorgaben für den Kunststoffrezyklatgehalt (Art. 6)

Vor dem Hintergrund, dass für viele Branchen in der Kunststoffverarbeitung Rezyklatquoten diskutiert und eingeführt werden sollen, muss mit jeder neuen Verordnung sichergestellt werden, dass sich die Ziele nicht gegenseitig kannibalisieren und die erforderlichen sauberen Abfallströme vorhanden sind. Teilweise müssen sich diese „Abfallströme“ erst durch Produkte, die entsprechend dem Gedanken nach dem „Design for Recycling“ konstruiert wurden, aufbauen. Deshalb sind die folgenden Punkte bei Altautoverordnung entsprechend zu berücksichtigen:

- Eine sortenreine Zusammenfassung von Abfallströmen aus den unterschiedlichen Branchen (Verpackung, Bau, Elektro, Auto, ...) muss möglich sein (open loop), um eine technologisch, ökologisch und ökonomisch ausreichende Menge für das Recycling aufbauen zu können.
- Um die erforderlichen Mengen an Rezyklate für die Automobilindustrie auch außerhalb der Standardkunststoffe (PE, PP, PVC, PET) zu erhalten, ist es erforderlich, das postindustrielle Abfälle, wie auch die Nebenprodukte grundsätzlich in die Rezykaltquote miteingehen.
- Bei den technischen Kunststoffen sollte eine Rezykaltquote zunächst auf die Kunststoffe angewendet werden, die in größerem Umfang verarbeitet werden. Dies sind PA, PA6, PA66, PC, PC/ABS und ABS.
- Rezyklate sollten herkunftsunabhängig den zu produzierenden Kunststoffprodukten (gleich welcher Branche) zur Verfügung stehen.
- Ausnahmeregelung für Kunststoffbauteilen, die vor Jahren REACH-konform produziert wurden und heute REACH nichtmehr entsprechen, um diese auch dem Recycling zuführen zu können..
- Die Verordnung muss Investitionssicherheit für Investitionen in der EU gewährleisten, um den Aufbau von erforderlichen Recyclingkapazitäten zu unterstützen.
- Rezyklate sollten entsprechend ihres CO₂-Fußabdrucks steuerlich entlastet werden
- Um die Funktionalität von kritischen Bauteilen sicherstellen zu können, ist eine Obergrenze des Rezyklatgehalts in Erwägung zu ziehen.
- Rezyklate in langlebigen Produkten sollte der Vorzug gegeben werden vor Rezyklaten in kurzlebigen Kunststoffprodukten, um Materialschädigungen durch häufiges Rezyklieren zu verhindern.
- Quoten dürfen nicht dazu führen, dass, wenn nicht genügend Rezyklate vorhanden sind, Produkte nicht produziert werden dürfen
- Zudem schlagen wir mit Blick auf weitere diskutierte Kunststoffrezyklateinsatzquoten in anderen Branchen eine Überprüfungs Klausel analog des Entwurfs zur Verpackungsverordnung vor.

Mit den vorgenannten Punkten kann das Ziel zu mehr Kunststoffzyklen in Fahrzeugen erreichbar gestaltet werden. Vor dem Hintergrund der Mengenzunahme von Kunststoffen in Neufahrzeugen, der geringen Rücklaufquote der Altfahrzeuge und der sich erst aufbauenden Demontierbarkeit von Kunststoffteilen, sollte mit einer Verdopplung des Rezyklatanteils bis 2030 bezogen auf die Werte von 2021 begonnen werden, um dann mit einer weiteren Verdopplung in den folgenden 10 Jahren die 25% Rezyklatquote in Kunststoffteile für Fahrzeuge zu erreichen.

Bei wirtschaftlich und ökonomisch sinnvoll ausgestalteten Rahmenbedingungen und Erweiterung der Recyclingkapazitäten kann diese Vervierfachung im Vergleich zu 2021 gelingen. Eine fahrzeugbezogene closed loop-Regelung halten wir für technologisch nicht sinnvoll, da diese weder in der CO₂-Bilanz, noch in der Qualität der Bauteile, noch ökonomisch Vorteile bringt. Vielmehr ist damit ein logistischer und bürokratischer Aufwand zu erwarten, der die Produkte unnötig verteuert.

Sinnvoll wäre es, die Wiederverwendung (Reuse) von Bauteilen oder Systemen der Rezyklatquote hinzuzurechnen.

Für Fragen und weitere Erläuterungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Michael Weigelt
Geschäftsführer

[michael.weigelt\(at\)tecpart.de](mailto:michael.weigelt(at)tecpart.de)

Frank Stammer
Fachreferent Kreislaufwirtschaft

[frank.stammer\(at\)tecpart.de](mailto:frank.stammer(at)tecpart.de)

TecPart – Verband Technische Kunststoff-Produkte e.V.
Städelstraße 10
D-60596 Frankfurt am Main

Einreichung von Kommentaren im Rahmen der öffentlichen Konsultationen europäischen Kommission

Bürger/innen, Organisationen und Unternehmen haben im „**Ihre Meinung zählt!**“-Portal (engl. „Have your say!“) der EU-Kommission die Möglichkeit sich nahezu in allen Entwürfen zu neuen EU-Strategien und Gesetzesentwürfen zu äußern.

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say_de

Um eine EU-Strategie oder einen Gesetzesentwurf kommentieren zu können, müssen Sie sich zunächst bei der EU-Kommission registrieren bzw. anmelden.

Anmelden/Registrieren

Um Ihre Meinung äußern zu können, müssen Sie sich registrieren oder mit einem Social-Media-Konto anmelden.

[Anmelden](#) [Registrieren](#)

Nach der Registrierung bei der EU-Kommission mit Vor- und Nachnamen, einer gültigen E-Mailadresse sowie der anschließenden Bestätigung der Mailadresse und Vergabe ihres individuellen Passworts, haben Sie dann Zugang zur Kommentierung im „**Ihre Meinung zählt!**“-Portal.

Um ein Gesetzesentwurf zu Kommentieren, nutzen Sie einfach die Suchoption oder Vorschläge der Webseite unter „Im Fokus“ oder „Endet bald“.

Ihre Meinung zählt – danke für Ihren Besuch!

Bürger/innen und Unternehmen können sich hier zu neuen EU-Strategien und geltenden Rechtsvorschriften äußern.

[Suche](#) [Sämtliche Initiativen >](#)


Im Gesetzesentwurf nutzen Sie dann den Button „Rückmeldung“ geben, welcher im derzeit aktuellen Konsultationsschritt (Öffentliche Konsultation oder Gesetzesvorschlag) zu finden ist

Die Kommission möchte Ihre Meinung einholen

Rückmeldungen zu diesem angenommenen Rechtsakt sind **8 Woche(n)** lang möglich. Alle eingegangenen Rückmeldungen werden von der Europäischen Kommission zusammengefasst und dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegt, um in die Gesetzgebungsdebatte einfließen zu können. Die eingegangenen Rückmeldungen werden auf dieser Website veröffentlicht. Sie müssen daher den für [Feedback geltenden Regeln](#) entsprechen.

Rückmeldung geben >

In der dann sich öffnenden Maske kann die Sprache der Rückmeldung, ein Eingangsstatement, eine Datei (kleiner als 5 MB) eingereicht werden.

 Mit einem * versehene Felder sind Pflichtfelder.

Sprache meiner Rückmeldung*

Meine Rückmeldung*

4000/4000 verbleibende Zeichen

Eine Datei anhängen

Choose file

Wenn Sie über Forschungsergebnisse oder Erkenntnisse verfügen, die Ihre Ideen stützen, können Sie diese als Anlage beifügen.

Die Dateien müssen kleiner als **5 MB** sein.

Zulässige Dateierweiterungen: **txt doc docx pdf odt rtf**.

Verschlüsselte Dokumente und Dokumente, die Makros enthalten, werden nicht angenommen.

Es empfiehlt sich, dass in der Rückmeldung, zusätzlich zu den Verbesserungsideen und Änderungswünschen auch das Unternehmen oder die Organisation kurz vorgestellt wird.

Im nächsten Schritt ist anzugeben, welche Organisation Sie vertreten und ob ggf. diese Organisation im Transparenzregister (Lobbyregister der EU) gemeldet ist (nicht verpflichtend!).

Ich gebe Rückmeldung als*

Wirtschaftsverband

Organisation*

TecPart - Verband Technische Kunststoff-Produkte e.V.

Organisationsgröße*

groß (250 oder mehr Beschäftigte)

Transparenzregisternummer

815649149176-67

Vorname*

Frank

Nachname*

STAMMER

E-Mail (wird nicht veröffentlicht)*

frank.stammer@tecpart.de

Herkunftsland*

Deutschland

Bitte geben Sie Ihr Herkunftsland oder das Ihrer Organisation an.

Abschließend bittet Sie das Portal noch um eine Einordnung, ob Sie ihren Kommentar öffentlich oder anonym einreichen wollen sowie um die Zustimmung zur Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten.

Datenschutz Einstellungen bezüglich der Veröffentlichung Ihrer Rückmeldung*

Die Kommission beabsichtigt, alle Beiträge zu dieser öffentlichen Konsultation zu veröffentlichen. Sie können selbst entscheiden, Ihre Angaben veröffentlichen zu lassen oder bei der Veröffentlichung Ihres Beitrags anonym zu bleiben. **Aus Gründen der Transparenz wird stets die Kategorie der Auskunftsperson (z. B. „Unternehmensverband“, „Verbraucherverband“, „EU-Bürgerin/Bürger“), ihr Herkunftsland, Name und Größe der Organisation sowie deren Transparenzregisternummer veröffentlicht. Ihre E-Mail-Adresse wird zu keinem Zeitpunkt veröffentlicht.** Wählen Sie die für Sie am besten geeignete Datenschutzoption aus. Standarddatenschutzoptionen je nach Kategorie der ausgewählten Auskunftsperson.

Anonym

Die Kategorie der Auskunftsperson, als die Sie sich an dieser Konsultation beteiligt haben, der Name und die Nummer im Transparenzregister der Organisation, in deren Name Sie antworten, Ihre Größe, Ihr Herkunftsland und Ihr Beitrag werden in der eingegangenen Form veröffentlicht. Ihr Name wird nicht veröffentlicht. Bitte machen Sie in Ihrem Beitrag keine persönlichen Angaben, wenn Sie anonym bleiben möchten.

Öffentlich

Die Kategorie der Auskunftsperson, als die Sie sich an dieser Konsultation beteiligt haben, der Name und die Nummer im Transparenzregister der Organisation, in deren Name Sie antworten, Ihre Größe, Ihr Herkunftsland und Ihr Beitrag werden veröffentlicht. Ihr Name wird ebenfalls veröffentlicht.

Ich stimme den [Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten zu](#)*

Abschicken

Mit Abschicken bestätigen Sie dann final die Einreichung ihres Kommentars.