EU-Altfahrzeug-Verordnung: Rezyklatquoten rücken näher

Artikel vom **7. Juli 2026**
Aus- und Weiterbildung, Veranstaltungen

TecPart sieht in der bestätigten EU-Altfahrzeug-Verordnung Impulse für Kunststoffrecycling und Kreislaufwirtschaft. Zugleich warnt der Verband vor fehlenden Mengen, höheren Kosten und unzureichender Investitionssicherheit.

Nach der Zustimmung des Europäischen Parlaments und der formalen Annahme durch den Rat ist die neue EU-Verordnung zu Anforderungen an die Kreislaufwirtschaft bei der Fahrzeugkonstruktion und der Entsorgung von Altfahrzeugen politisch bestätigt. Die Regelung sieht Rezyklateinsatzquoten für Kunststoffe von 15 % ab 2032 und 25 % ab 2036 vor. Hinzu kommt eine Closed-Loop-Vorgabe von 20 %. TecPart bewertet diese Ziele als Signal für Investitionen in Kunststoffrecycling und Kreislaufinfrastruktur rund um die Verwertung von Altfahrzeugen, sieht bis zum Wirksamwerden der Verordnung aber erhebliche Aufgaben.

Sammlung von Abfällen

Für die vorgesehenen Quoten braucht es nach Einschätzung des Verbands eine saubere Sammlung von Kunststoffabfällen und eine höhere Ausbeute an einsetzbaren Kunststoffrezyklaten. Gerade im Fahrzeugbau werden qualitativ anspruchsvolle Rezyklate benötigt, die aus verschmutzten Abfallströmen gewonnen werden müssen. Dafür seien zusätzliche Behandlungsschritte erforderlich, die die Lieferkette verteuern können. Zugleich seien Demontagekapazitäten für Kunststoffe aus unterschiedlichen Altfahrzeugen wegen der bislang geringen Wirtschaftlichkeit noch nicht ausreichend aufgebaut. Ein weiteres Risiko sieht der Verband in der parallelen Nachfrage aus anderen Bereichen, etwa Verpackungen. Steigende Rezyklateinsatzquoten in mehreren Segmenten könnten den Markt zusätzlich verknappen. Besonders bei höheren Qualitäten drohten fehlende Verfügbarkeiten der erforderlichen Mengen. Bereits die Studie »Quo vadis, PCR?« von Porsche Consulting, KI-Group und dem Verband habe einen deutlichen Anstieg des Rezyklatpreises bis 2032 prognostiziert.

Altfahrzeuge liefern noch zu wenig geeignete Kunststoffe

Parallel laufen laut Mitteilung Projekte, die Bauteile vereinfachen und besser auf Kreislaufwirtschaft ausrichten sollen. Neue Komponenten werden mit weniger Kunststoffsorten entwickelt, demontagefreundlicher gestaltet und auf den Einsatz von Rezyklaten ausgelegt. Diese Bauteile stehen jedoch erst künftigen Fahrzeuggenerationen zur Verfügung, die voraussichtlich mehr Kunststoffe enthalten werden als Fahrzeuge, die 2032 nach rund 20 Jahren Nutzung aus dem Markt zurückkommen. Damit entsteht ein Mengenproblem: Die zurücklaufenden Altfahrzeuge enthalten weniger Kunststoffe als neue Fahrzeuge, während insgesamt noch zu wenige Fahrzeuge mit nutzbaren Kunststoffkomponenten verfügbar sind. Nach Ansicht des Verbands könnte dieses Problem kleiner ausfallen, wenn auch Abfälle aus der Produktion auf die Quote angerechnet würden. Diese Pre-Consumer- bzw. Post-Industrial-Rezyklate sind im Verordnungstext bislang nicht entsprechend berücksichtigt.

Post-Industrial-Rezyklate als ergänzende Stoffströme

Der Verband fordert, alle Sekundärmaterialien zuzulassen und die Regelung anzupassen, sobald erkennbar ist, dass sich der Markt selbst trägt. Die im Verordnungstext vorgesehene Überprüfung, ob die notwendigen Mengen und Qualitäten sowie wettbewerbsfähige Preise bis 2031 verfügbar sind, schafft aus seiner Sicht keine ausreichende Investitionssicherheit. Sollten Post-Industrial-Rezyklate zu Beginn nicht berücksichtigt werden, hält der Verband ein transparentes Monitoring der Folgen für notwendig. Diese Stoffströme gelten in der Mitteilung als seit Jahrzehnten etablierte Grundlage qualitätsgesicherter technischer Kunststoffkreisläufe. Sie entstehen in industriellen Prozessen, sind sortenrein, dokumentierbar und technisch hochwertig. Automobiltaugliche Post-Consumer-Rezyklate können sie zwar nicht vollständig ersetzen, sie könnten aber Ressourcenschonung und Versorgungssicherheit ergänzen.

Recyclingbasis für den Hochlauf stärken

Für den Hochlauf der ELV-R fordert der Verband Rahmenbedingungen, die europäische und deutsche Recycler beim Aufbau hochwertiger Stoffströme unterstützen. Dazu zählen aus seiner Sicht nicht nur Zielwerte, sondern auch finanzielle Entlastungen für in Europa hergestellte Rezyklate, realistische Übergänge, Investitionssicherheit und klare Qualitätsanforderungen. Den Umsetzungsprozess begleitet der Verband in Spiegelgremien sowie in eigenen Expertengruppen. Ziel sei es, Demontageprozesse, Sortierung und Aufbereitung wirtschaftlich tragfähig zu gestalten. Nur durch den rentablen und wettbewerbsfähigen Einsatz der Rezyklate in Automobilanwendungen könne die Transformation in der Fahrzeug- und Kunststoffverwertung gelingen. TecPart stellt das Whitepaper »Quo vadis, PCR?« auf seiner Website zum Download bereit.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag