

Position

# Simplifying REACH

Vorschläge der deutschen Automobilindustrie  
zur Verbesserung der europäischen  
Chemikalienverordnung



## Zusammenfassung

Für die Automobilindustrie ist die REACH-Verordnung (engl. Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals; dt. Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe) das zentrale Regelwerk, für transparenteren Umgang mit Chemikalien und verstärkten Umwelt- und Gesundheitsschutz entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die geplante Revision bietet die Chance, Bürokratie abzubauen, Rechtssicherheit zu stärken, Transparenz zu erhöhen und die Kreislaufwirtschaft zu fördern – unter Beibehaltung des hohen Schutzniveaus für Mensch und Umwelt. Der VDA fordert eine praxisnahe, risikobasierte und innovationsfreundliche Weiterentwicklung der REACH-Verordnung mit den folgenden Schwerpunkten:

### 1. Bürokratieabbau

Die REACH-Prozesse können vereinfacht und praxisnäher ausgestaltet werden, ohne das Schutzniveau von REACH einzuschränken, indem beispielsweise Informationspflichten, die keinen Mehrwert schaffen, gestrichen werden. Zugleich ist davon abzusehen, durch die Einführung von Substitutionszentren oder digitalen Produktpässen neue bürokratische Prozesse zu schaffen.

### 2. Rechtssicherheit

Die REACH-Regulierung bedarf mehr Rechtssicherheit, um die Qualität der Prozesse zu erhöhen. Dazu zählt eine praxisnähere Begriffsbestimmung des „Inverkehrbringens“, die Verbesserung der Stoffidentität, der Abbau von Doppelregulierung sowie die standardisierte digitalisierte Weitergabe von Sicherheitsdatenblättern.

### 3. Transparenz

Entscheidungsprozesse zur Regulierung von Stoffen sollten transparenter unter Einbeziehung aller Stakeholder gestaltet werden. Eine RMOA sollte verpflichtend sein und auf einer harmonisierten Einstufung aufbauen.

### 4. Risikobasierter Ansatz

Der risikobasierte Ansatz zur Chemikalienregulierung muss beibehalten und gestärkt werden. Pauschale, nur auf dem Präventionsprinzip basierende Stoffverbote (GRA), lehnen wir ab.

### 5. Essential Use Concept

Das Essential Use Concept muss bestehende und zukünftige gesetzliche Prioritäten der Europäischen Union berücksichtigen und darf nur ein zusätzlicher Aspekt des risikobasierten Ansatzes sein.

### 6. Zulassungs- und Beschränkungsverfahren

REACH kann durch die Zusammenführung des Zulassungsverfahrens und Beschränkungsverfahrens vereinfacht werden.

### 7. Kreislaufwirtschaft

REACH darf nicht im Widerspruch zur Bemühung der Kreislaufwirtschaft in der EU stehen. Die Automobilindustrie fordert eine generelle Ausnahme für Ersatzteile (inkl. refurbished, reproduced und remanufactured parts) von Pflichten der REACH-VO und die Einbeziehung realer Materialkreisläufe in künftige Stoffbeschränkungen.

## Einleitung

Der Einsatz von Chemikalien hat für die Automobilindustrie eine zentrale Bedeutung. Chemikalien sind die Basis für viele Materialien und Prozesse, die bei der Herstellung, der Montage, der Pflege und der Wartung von Fahrzeugen genutzt werden. Sie finden sich in nahezu jedem Bauteil: z. B. in Lacken, Kunststoffen, Klebstoffen, Schmiermitteln, Sicherheitskomponenten, Schaumstoffen, Oberflächenbehandlungen und vielem mehr.

Ohne Chemieprodukte und deren gezielten Einsatz wäre moderner Automobilbau, nachhaltige Mobilität und kontinuierliche Innovation nicht möglich:

- **Innovative Produkte und Leistungsfähigkeit:** Hochleistungswerkstoffe wie Kunststoffe, Spezialklebstoffe und Hightech-Beschichtungen sorgen für Leichtbau, Festigkeit, Effizienz und Komfort. Spezielle Stoffgruppen wie PFAS sind beispielsweise für Sicherheit, Funktionsfähigkeit und Langlebigkeit unverzichtbar.
- **Funktion und Sicherheit:** Chemikalien gewährleisten Korrosionsschutz, elektrische Isolierung, Dämpfung von Geräuschen und Vibrationen, Brandschutz und UV-Beständigkeit. Ohne diese Stoffe wären moderne Fahrzeuge nicht herstellbar.
- **Effiziente und ressourcenschonende Fertigung:** Viele chemische Prozesse wie Reinigung, Vorbehandlung und Lackierung optimieren die Produktion.
- **Transformation und Nachhaltigkeit:** Mit der Umstellung auf Elektromobilität wächst die Bedeutung neuer Chemikalien, z. B. in Batterien, Kunststoffgehäusen und Hochvolt-Komponenten.

Durch den Einsatz von Chemikalien geht auch die Notwendigkeit eines verantwortungsvollen Umgangs und eines effektiven Risikomanagements einher. Mit dem internationalen Materialdatensystem IMDS ist die Automobilindustrie Vorreiter, um Chemikalien verantwortungsbewusst einzusetzen, rechtliche Pflichten zu erfüllen und einen nachhaltigen Materialeinsatz sicherzustellen.

Für die Automobilindustrie ist die REACH-Verordnung (engl. Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals; dt. Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe) das zentrale Regelwerk, für transparenteren Umgang mit Chemikalien und verstärkten Umwelt- und Gesundheitsschutz entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die primär für die chemische Industrie konzipierte Regulierung betrifft unlängst alle Branchen, die mit chemischen Stoffen umgehen – so auch die Automobilindustrie.

Durch die REACH-Verordnung wurde das weltweit höchste Schutzniveau für die Gesundheit und die Umwelt bei der Verwendung von Chemikalien erreicht. Das Wissen über die Eigenschaften von Chemikalien wurde stark erhöht und öffentlich verfügbar gemacht, so dass fundierte Beurteilungen potentieller Risiken von Chemikalien und die Festlegung von passenden Schutzmaßnahmen möglich wurden.

Gleichzeitig schwächte die REACH-Verordnung die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovationskraft der europäischen Industrie. Der Weltmarktanteil der europäischen chemischen Industrie lag vor Einführung der REACH-Verordnung bei 35%, liegt mittlerweile nur noch bei 15% und wird weiter sinken. Durch den Aufbau von Bürokratie hat auch die REACH-Verordnung daran einen nicht unerheblichen Anteil.

Die europäische Kommission hat es sich daher zur Aufgabe gemacht, Europa auch im Bereich des Chemikalieneinsatzes wettbewerbsfähiger, sicherer und wirtschaftlich widerstandsfähiger zu machen. Entsprechend dem Arbeitsprogramm der Kommission für 2025 soll eine Revision der REACH-Verordnung mit dem Ziel erfolgen, die Regelungen zu Chemikalien zu vereinfachen, ohne die Standards im Arbeits- und Umweltschutz zu gefährden.

Mit dem vorliegenden Positionspapier schlägt der VDA konkrete Verbesserungen der bestehenden REACH Verordnung vor.

#### Zentrale Themen sind:

- Der Abbau von **Bürokratie** (Abschnitt 1),
- die Erhöhung der **Rechtssicherheit** (Abschnitt 2),
- die Verbesserung der **Transparenz** (Abschnitt 3),
- die Rückkehr zum **risikobasierten Ansatz** (Abschnitt 4),
- die Überarbeitung des **Essential Use Konzeptes** (Abschnitt 5),
- die Zusammenführung des **Zulassungs- und Beschränkungsverfahren** (Abschnitt 6)
- sowie die Förderung der **Kreislaufwirtschaft** (Abschnitt 7)

## 1. Bürokratieabbau

Unnötige Bürokratie durch REACH abbauen: Die REACH-Prozesse können vereinfacht und praxisnäher ausgestaltet werden, ohne das Schutzniveau von REACH einzuschränken, indem beispielsweise Informationspflichten, die keinen Mehrwert schaffen, gestrichen werden. Zugleich ist davon abzusehen, durch die Einführung von Substitutionszentren oder digitalen Produktpässen neue bürokratische Prozesse zu schaffen.

Durch die REACH-Verordnung sind die nachgeschalteten Anwender verpflichtet, Daten zu dokumentieren und an verschiedene Akteure in der Lieferkette sowie an Behörden zu geben. Einige dieser Berichts- und Dokumentationspflichten sind nicht gerechtfertigt und verursachen vermeidbare Bürokratie. Durch die REACH-Revision sollten diese Pflichten gestrichen werden. Dazu zählen die Streichung von Informationspflichten nach Artikel 31 (7), Artikel 33 (1), Artikel 37 (4), 38, 39 sowie Annex XVII.

### 1.1. Streichen der Informationspflichten nach Artikel 31 (7)

Das Expositionsszenario hat sich nicht als zusätzliche Informationsquelle für die Beurteilung der Gefährdungen für Mensch und Umwelt bewährt. Der nachgeschaltete Anwender benötigt in der Regel, die in einem Expositionsszenario übermittelten Informationen nicht, um eine zielgerichtete Gefährdungsbeurteilung durchzuführen und geeignete Schutzmaßnahmen festzulegen. Aufgrund der Fülle und Detailtiefe der Informationen in einem Expositionsszenarium sind die meisten nachgeschalteten Anwender, z. B. klein- und mittelständische Unternehmen oder gewerbliche Anwender schlichtweg nicht in der Lage, diese sinnvoll anzuwenden.

Die Informationen aus dem Sicherheitsdatenblatt hingegen sind strukturiert, hinlänglich bekannt und beinhalten alle für den Arbeits- und Umweltschutz notwendigen Informationen für eine Gefährdungsbeurteilung. Des Weiteren sind Expositionsszenarien nur für Stoffe verpflichtend. Dies bedeutet unterschiedliche Prozesse bei nachgeschalteten Anwendern für Stoffe und Gemische. Die Expositionsszenarien sollten deswegen gestrichen werden.

## 1.2. Streichen der Informationspflichten nach Artikel 33.1 für gewerbliche Abnehmer

Die Pflicht zur Weitergabe von Informationen über besonders besorgniserregende Stoffe (engl. Abkürzung: SVHC) in Erzeugnissen innerhalb der industriellen Lieferkette ist notwendig, um Substitutionsüberlegungen frühzeitig zu initiieren, die Gefährdung bei der Verwendung des Erzeugnisses beurteilen zu können und Berichtspflichten im Rahmen der Nachhaltigkeit zu erfüllen.

Für den gewerblichen Abnehmer des Erzeugnisses sind diese Informationen jedoch nicht notwendig, da er wenig Einfluss auf die Stoffe in den von ihm verwendeten Erzeugnissen hat. Die Information über die sichere Verwendung des Erzeugnisses muss an den gewerblichen Anwender über die Bedienungsanleitung übermittelt werden.

Gerade für komplexe Erzeugnisse wie Autos oder Bauteile sind regelmäßig umfangreiche Analysen durchzuführen und Listen zu verwalten, um die Daten zu ermitteln. Die so aufwändig gewonnenen Daten müssen dann automatisch allen gewerblichen Abnehmern übermittelt werden. Bei Automobilherstellern mit vielen unterschiedlichen Kunden erfordert dies einen hohen System- und Verwaltungsaufwand. Dieser bürokratische Aufwand ist überflüssig, da die Daten in der Praxis nicht benötigt oder verwendet werden.

## 1.3. Streichen der Stoffsicherheitsberichte für nachgeschaltete Anwender nach Artikel 37, 38 und 39

Bei der Verwendung von gefährlichen Stoffen oder Gemischen ist der nachgeschaltete Anwender durch Arbeits- und Umweltschutzvorschriften verpflichtet die Gefährdung von Mensch und Umwelt zu ermitteln und wirksame Schutzmaßnahmen z. B. in der Gefährdungsbeurteilung festzulegen. Weiterhin muss die Wirksamkeit dieser Schutzmaßnahmen über die Kontrolle von Grenzwerten festgestellt werden. Der in Artikel 37.4 geforderte Stoffsicherheitsbericht nach Anhang XII hat die gleichen Ziele und Instrumente. Dieser Stoffsicherheitsbericht erhöht somit nur den Dokumentationsaufwand der Unternehmen, da die Risiken durch die bestehenden Arbeits- und Umweltvorschriften außerhalb von REACH schon angemessen beherrscht werden. Damit sind auch die Informationspflichten nach Artikel 38 und die Fristen nach Artikel 39 zu streichen.

Hinreichende Grundlage der Informationen für diese Beurteilungen ist das Sicherheitsdatenblatt.

## 1.4. Verzicht auf Berichtspflichten bei Stoffbeschränkungen nach Annex XVII

Die Beschränkung von Mikroplastik beinhaltet auch eine Berichtspflicht des industriellen Anwenders von Gemischen die Mikroplastik enthalten gegenüber der ECHA. Ähnliche Pflichten bestehen auch für die Hersteller und Lieferanten. Die Gewinnung, Aufbereitung und Meldung dieser Daten über die gesamte Lieferkette an die Behörden verursacht einen erheblichen Arbeitsaufwand, ohne das erkennbar ist, zu welchem Zweck diese Daten bei der ECHA gesammelt werden und welche Handlungs- und Steuerungsoptionen sich daraus ergeben. Überlegungen zu Berichtspflichten gibt es auch bei der geplanten Beschränkung von U-PFAS. Eine Berichtspflicht ist nur dann sinnvoll, wenn eine Weiterverwendung unter Steuerung möglich ist. Bestehende Berichtspflichten bei Beschränkungen, wie zu Mikroplastik, sind zu streichen und zukünftige sollten vermieden werden.

## 1.5. Streichen der SCIP Datenbank

Parallel zur REACH-Revision ist zu prüfen, ob die in der Abfallrahmenrichtlinie geforderte SCIP-Datenbank ihre Ziele erfüllt hat und der Aufwand zur Bereitstellung der Daten sowie zur Pflege der Datenbank gerechtfertigt ist. Nach unserer Einschätzung werden die Daten weder von den Erzeugnisherstellern, den Händlern oder den Verbrauchern gelesen und benötigt. Auch für Recyclingunternehmen stellt die Datenbank nicht die benötigten Informationen zur Steuerung des Schadstoffgehaltes von wiedergewonnen Materialien praxisorientiert zur Verfügung (SCIP-Evaluation Report, PwC und ECHA). Relevante Informationen zu Recyclingvorgaben werden beispielsweise in der Automobilindustrie über das bewährte System IDIS weitergegeben.

Lediglich die ECHA greift auf Analysen aus der Datenbank zurück, um daraus Initiativen zu Stoffbeschränkungen abzuleiten. Aufgrund der Konstruktion der Datenbank und der Vielzahl unterschiedlicher eingabepflichtiger Unternehmen ist jedoch die Aktualität und die Qualität der dafür verwendeten Daten fragwürdig.

Dies wurde von der Automobilindustrie in der Vergangenheit bei entsprechenden Vorhaben auch mehrfach angemerkt. Eine anlassbezogene Recherche zur Ermittlung der Betroffenheit von bestimmten Stoffen in Erzeugnissen (Call for Evidence) durch die ECHA ist zielführender, da von vorneherein mit aktuellen und konsolidierten Daten gearbeitet werden kann.

Parallel zu SCIP müssen Erzeugnishersteller die Informationen zu SVHC in Erzeugnissen auch nach Artikel 33.1 innerhalb der Lieferkette weitergeben. Dies führt dazu, dass identische Daten doppelt eingegeben werden müssen.

Der VDA plädiert deswegen dafür die Forderung aus der Abfallrahmenrichtlinie zur Informationsübermittlung an die SCIP Datenbank zu streichen.

## 1.6. Jährliche Aktualisierung der Kandidatenliste

Mit der Aufnahme von Stoffen auf die Kandidatenliste können für die Automobilindustrie Informationspflichten nach Artikel 33.1, Notifizierungspflichten nach Artikel 7.2 und die Aktualisierung der Datensätze in die SCIP-Datenbank verbunden sein. Zumindest initiiert eine Aktualisierung der Kandidatenliste immer eine umfangreiche Recherche in den internen Datenbanken zu Stücklisten der Fahrzeuge, zum Ersatzteilsortiment und zur Zusammensetzung der Bauteile aus IMDS sowie eine Aufbereitung dieser Daten entsprechend den unterschiedlichen Regulationsanforderungen.

In der REACH-Verordnung sind keine Fristen für die Veröffentlichung der Kandidatenliste festgelegt. In der Vergangenheit war es gelebte Praxis, dass eine halbjährliche Aktualisierung durchgeführt wird. In letzter Zeit wurden aber auch einzelne Stoffe in noch kürzeren Abständen veröffentlicht (z. B. TPP im November 2024).

Der Aufwand für die Ermittlung und zügigen Bereitstellung der Daten ist für die Automobilindustrie aufgrund der Komplexität von Automobilen und Bauteilen sehr groß.

Eine feste jährliche Aktualisierung der Kandidatenliste würde den bürokratischen Aufwand wesentlich verringern und sollte nach Ansicht des VDA in der Revision der REACH-Verordnung dringend berücksichtigt werden.

## 1.7. Kein Aufbau von behördlichen Substitutionszentren

Der angedachte Aufbau von Substitutionszentren würde zu einem weiteren Anstieg von Bürokratie und zu einer Einschränkung unternehmerischer Entscheidungsmöglichkeiten führen. Die werkstofflichen Eigenschaften von Bauteilen und Fahrzeugen sind ein entscheidendes Merkmal des Wettbewerbs zwischen konkurrierenden Unternehmen und damit für die Funktionsfähigkeit des Marktes sowie im Interesse der Kunden.

Wenn die Verwendung eines Stoffs ein hohes Risiko für Mensch und Umwelt darstellt und der sozio-ökonomische Vorteil einen Verzicht der Gesellschaft auf diese Stoffe rechtfertigt, sind diese Stoffe in den jeweiligen Verwendungen zu ersetzen. Durch die Anforderungen der Krebsrichtlinie (CMRD, 2004/37/EG) und der Agenzienrichtlinie (CAD, 98/24/EG) ist unabhängig von REACH Beschränkungen ohnehin bei jedem Einsatz eines Gefahrstoffes eine Substitutionsprüfung durchzuführen und das Ergebnis zu dokumentieren.

Die Suche nach geeigneten Alternativen ist dabei von verschiedenen unternehmensspezifischen Entscheidungen z. B. an Qualität, Produkteigenschaften, Kundenanforderungen, Unterscheidbarkeit oder Innovation abhängig. Die Unternehmen werden, wie in der Vergangenheit, die für sie passenden und am Markt akzeptierten Ersatzstoffe oder -technologien suchen und in ihre Wertschöpfungsketten einführen.

Behördlich organisierte Substitutionszentren bedeuten zunächst einen enormen zusätzlichen bürokratischen Aufwand bei der Industrie. Die Industrie muss die Daten zur Eignung von diversen Ersatzstoffen und -technologien im Vorfeld ermitteln, bewerten und in den behördlich geforderten Formaten übermitteln. Dabei ist es unwahrscheinlich, dass eine Behörde die Substitutionsmöglichkeit eines Stoffes besser bewerten kann als die betroffenen Unternehmen, die ihre spezifischen Anwendungen und die damit verknüpften Anforderungen kennen.

Es müssten sehr spezifische auf die jeweilige Anwendung bezogene Prüfungen durchgeführt werden, so dass die Substitutionszentren Entwicklungsleistungen der Unternehmen übernehmen müssten.

Letztendlich würde dies zu einer einheitlichen Technologievorgabe seitens der Behörden führen und den freien Markt und das Wettbewerbsrecht gefährden.

Die Auswahl der Werkstoffe sollte in der Verantwortung der Industrie bleiben. Die Behörden sollten aufgrund von Risiken Stoffbeschränkungen gestalten.

## 1.8. Produktpässe für Stoffe, Gemische und Erzeugnisse in REACH lehnen wir ab

Die REACH-Verordnung behandelt Stoffe als solche, in Gemischen und in Erzeugnissen. Ein digitaler Produktpass für Erzeugnisse wird in produktspezifischen Regelungen unter der Öko-design-Verordnung (EU) 2024/1781 geregelt. Doppelregulierungen sind zu vermeiden. Daher könnten etwaige Produktpassanforderungen in REACH nur für Stoffe und Gemische festgeschrieben werden.

Die Automobilindustrie nutzt für Erzeugnisse das unter massiven finanziellen Aufwendungen entstandene Internationale Materialdatensystem (IMDS) als branchenspezifische Lösung, um rechtliche Anforderungen gemäß EU-Altfahrzeugrichtlinie, REACH, POP, Taxonomie und anderen zu erfüllen. Mit über 110 Millionen Datensätzen werden hier systematisch stoffliche Informationen aus Stoffen und Gemischen in ihrem Erzeugnis-Zustand in der Lieferkette weitergegeben. Der Übergang von Stoffen und Gemischen zu einem Erzeugnis lässt sich nicht durch eine Übergabe der Produktpassinformationen abbilden, da dieser zumeist auch mit stofflichen Veränderungen einhergeht.

Die Akteure der Automobilindustrie sind in erster Linie nachgeschaltete Anwender, die zumeist Gemische als kommerziell vermarktete Produkte verwenden. Hier ist das Sicherheitsdatenblatt mit dem klaren Fokus auf die sichere Verwendung der Chemikalien ein etabliertes Format für die Informationsübermittlung in der Lieferkette.

Grundsätzlich begrüßen wir die Digitalisierung dieser Informationen in der Lieferkette. Hier unterstützt der VDA bereits die Initiative, Sicherheitsdatenblätter digital standardisiert über ein XML-/JSON-Format auszutauschen (SDScom-Projekt, u.a. Bestandteil der automobilen Catena-X-Infrastruktur) und steht einer Stärkung dieses offenen Industriestandards durch den Gesetzgeber sehr positiv gegenüber.

Mit einem digitalen Produktpass für Stoffe und Gemische in REACH besteht das Risiko eine unvollständige oder praxisferne Lösung zu etablieren, die zu vermeidbaren zusätzlichen Aufwänden führt. Als weltweit tätige Unternehmen müssen wir zudem Anforderungen anderer Rechtsräume berücksichtigen und lehnen europäische Inzellösungen ab.

Auch sehen wir in Bezug auf die Datensicherheit große Risiken, da die zusätzliche Weitergabe von Metadaten entlang der Lieferkette zu einer unerwünschten, rechtswidrigen Nutzung dieser Informationen führen kann.

Unter Berücksichtigung der aktuell vorliegenden Informationen ist ein digitaler Produktpass in REACH für Stoffe und Gemische für die Automobilindustrie ein zusätzliches und parallel zu betreibendes System, das die existierenden Lösungen maßgeblich nicht ersetzen kann, aber einen zusätzlichen bürokratische Aufwand und Kosten verursacht. Daher lehnen wir den digitalen Produktpass für Stoffe und Gemische grundsätzlich und für Erzeugnisse unter REACH ab.

## 2. Rechtssicherheit

Die REACH-Regulierung bedarf mehr Rechtssicherheit, um die Qualität der Prozesse zu erhöhen. Dazu zählt eine praxisnähere Begriffsbestimmung des „Inverkehrbringens“, die Verbesserung der Stoffidentität, der Abbau von Doppelregulierung sowie die standardisierte digitalisierte Weitergabe von Sicherheitsdatenblättern.

### 2.1. Praxisnähere Begriffsbestimmung zu „Inverkehrbringen“

Durch die weltweite Vermarktung von Automobilen sind die europäische und deutsche Automobilindustrie Vorreiter bei der globalen Umsetzung von Stoffbeschränkungen. Durch die hohe Komplexität und die hohen Qualitätsanforderungen in der Lieferkette kann jeder Produktionsschritt nachvollzogen werden, aber es entstehen durch die EU-Regelungen zum Inverkehrbringen von Produkten auch signifikante Hindernisse auf dem Weg zur Nachhaltigkeit.

Wurde ein im EU-Ausland vor dem Inkrafttreten einer Regulierung hergestellter und in ein komplexes Produkt verbauter Artikel erstellt, so kann das komplexe Produkt aktuell nicht in die EU eingeführt werden. Ein Austausch des Artikels ist aus qualitativen und wirtschaftlich Gründen in den wenigsten Fällen möglich, das komplexe Produkt muss zumeist der Entsorgung zugeführt werden.

Aus Nachhaltigkeitsgründen bedarf es daher für das Inverkehrbringen von komplexen Produkten eine Ausnahmeregelung, die unter Nachweis, dass das regulierte Erzeugnis im EU-Ausland vor Inkrafttreten der Beschränkung zusammengesetzt worden ist, einen EU-Import nach Inkrafttreten erlaubt. Dieser Regelung reiht sich in rechtliche Auslegung bezüglich „Once An Article Always An Article (O5A)“ ein, in der ein komplexes Produkt kein neues Erzeugnis, sondern die Gesamtheit der zusammengesetzten Erzeugnisse ist.

Die Beweisführung für die Konformität muss in der Lieferkette analog zu den bisherigen Anforderungen für das Inverkehrbringen vor Inkrafttreten der Regulierung geführt werden. Dieses betrifft zum Beispiel den Re-Import in die EU, die Überlassung in der Lieferkette zur Herstellung komplexerer Produkte, als auch den Wiederverkauf komplexer Produkte wie von Kraftfahrzeugen.

Die bestehenden Regelungen für den Import von Stoffen, Gemischen und „einfachen“ Erzeugnissen halten wir für zielführend und sind von dem Vorschlag unberührt.

## 2.2. Stoffidentität verbessern (Eindeutigkeit – EC-/CAS-Nummern)

Die eindeutige Stoffidentität ist von entscheidender Bedeutung für die Umsetzung von Beschränkungen in komplexen EU und nicht EU-Lieferketten von Produkten (Erzeugnissen, sowie komplexen Gegenständen).

Stoffe ohne CAS- oder EC-Nummern können weder systematisch verfolgt noch in der Lieferkette als zu verfolgende kommuniziert werden. Diese Problematik trifft insbesondere auf Stoffgruppen zu.

Der Gesetzgeber sollte für jeden regulierten Stoff einen eindeutigen international gebräuchlichen Identifikator ausweisen und für jede Stoffgruppe eine eindeutige Liste aller betroffenen Stoffe.

Auch der Vollzug kann nur mit eindeutigen Identifikatoren erkennen, ob die rechtlichen Vorgaben eingehalten werden.

## 2.3. Definitionen im Stoffrecht sollten nur in REACH erfolgen

REACH ist die maßgebliche Verordnung für chemische Stoffe und Gemische. Die Expertise der Gesetzgeber und der Interessengruppen im Gesetzgebungsprozess ist hoch, und die Zusammenarbeit ist gut etabliert. In der REACH-Verordnung werden zentrale Definitionen für die Stoffregulierung festgelegt, die für alle Mitgliedsstaaten unmittelbar verbindlich sind.

Um Stoffregulierungen außerhalb von REACH einhalten zu können, dürfen in anderen Rechtsakten keine abweichenden oder konzepterweiternden Anforderungen formuliert werden. Zentrale Begriffe zum Stoffrecht sollten nur in REACH definiert werden. Alle anderen Verordnungen sollten lediglich darauf verweisen.

Ein Beispiel ist die Definition von sogenannten „besorgniserregenden Stoffen“. In den Verordnungen wie zur Taxonomie, zur Nachhaltigkeitsberichterstattung und zum Ökodesign werden z. B. eigene Kriterien festgelegt, die Stoffe als besorgniserregende Stoffe klassifizieren. Diese Kriterien weichen voneinander ab und sind nur teilweise ähnlich. Dadurch wird eine große und unüberschaubare Gruppe an sogenannten „besorgniserregenden Stoffen“ geschaffen, die verschiedenen Regulierungsaspekten unterliegen.

Die Gruppe der besorgniserregenden Stoffe gibt es in REACH nicht. Auch können Stakeholder mit einschlägigem Know-how keinen ausreichenden Beitrag bei der Gestaltung dieser Stoffregelungen leisten. Um unterschiedliche Interpretationen, die Gefahr von Rechtsverstößen, Unsicherheiten im Vollzug und bürokratischen Aufwand zu vermeiden, sollten alle Definitionen von besorgniserregenden Stoffen aus den oben genannten Verordnungen und weiteren nicht-legislativen Konzepten wie dem Essential-Use-Konzept entfernt werden.

## 2.4. Keine konkurrierenden Grenzwerte für den Arbeits- und Umweltschutz durch REACH

Im Annex XVII der REACH-Verordnung, aber auch bei Zulassungen nach Annex XIV werden zunehmend Grenzwerte (derived no effect levels, DNEL) zur Beschränkung oder Zulassung von Stoffen festgelegt. Typische Beispiele des Annex XVII sind hierfür Grenzwerte für aprotisch polare Lösemittel. Für die Beschränkung von Chromat sind solche DNELs in Planung. Die Grenzwerte für krebserzeugende, mutagene und reproduktionstoxische Stoffe werden als bindende Grenzwerte (BOELV) nach einem in der Krebsrichtlinie (CMRD, 2004/37/EG) beschriebenen Verfahren festgelegt. Die Festlegung der Grenzwerte erfolgt nach wissenschaftlicher Vorarbeit des Risk Assessment Committee (RAC) durch bestimmte Ausschüsse (WPC, ACSH) unter Beteiligung der Gewerkschaften, Behörden und Arbeitgeber.

Die Grenzwerte nach Annex XVII und XIV werden ebenfalls vom RAC wissenschaftlich abgeleitet. Die Festlegung erfolgt dann von der EU-KOM unter Beteiligung der Mitgliedsstaaten im Member State Committee (MSC) entsprechend Artikel 133 Absatz 4 der REACH-VO.

Nicht nur, dass dies einen doppelten Aufwand bei den beteiligten Behörden bedeutet, sind diese Grenzwerte zusätzlich unterschiedlich. Für den Rechtsunterworfenen ist es nicht ersichtlich, welcher Grenzwert anzuwenden ist. Vor allem weil die Grenzwerte der CMRD auch noch national umgesetzt werden müssen und daraus weitere Abweichungen resultieren können. Es besteht durch die Unübersichtlichkeit der Regelungslandschaft latent die Gefahr eines Rechtsverstoßes und der Gefährdung von Beschäftigten.

Für ein und denselben Stoff werden durch das Vorgehen unterschiedliche Expositionshöhen als gesundheitlich akzeptabel angesehen. Unverständlich ist, dass das für die wissenschaftliche Bewertung der Risiken zuständige Gremium, das RAC, die Bewertung sowohl für die Beschränkung als auch für die verbindlichen Grenzwerte nach CMRD durchführt, aber trotzdem unterschiedliche Grenzwerte festgelegt werden.

Der Rechtsunterworfenen erwartet von den regulierenden Behörden eine eindeutige Aussage zu den anzuwendenden Risikomanagementmaßnahmen und eine Vermeidung von Verschwendung an Ressourcen durch Doppelregulierung.

Der VDA spricht sich klar für die Ableitung von Grenzwerten durch die im Arbeits- und Umweltschutz etablierten Verfahren im Rahmen der CMRD oder der IED aus. Im Annex XVII der REACH-Verordnung sollten keine Arbeitsplatzgrenzwerte aufgeführt werden und bei Zulassungen nach Annex XIV sollte nur auf diese Grenzwerte verwiesen werden. Das abgebrochene Beschränkungs Vorhaben zu Cobaltverbindungen zeigt, dass auch Grenzwerte entsprechend der CMRD als alleinige Risikomanagementmaßnahme als zielführend angesehen werden.

## 2.5. Standardisierte digitalisierte Weitergabe von Sicherheitsdatenblättern

Der Gesetzgeber sollte die Weitergabe von Sicherheitsdatenblättern in dem gereiften, durch die Industrie entwickelten SDScom-XML-Format fördern, und sich aktiv in die gemeinsame Weiterentwicklung einbringen, um einen weltweiten Standard maßgeblich mitzugestalten.

Eine verpflichtende Weitergabe von Sicherheitsdatenblättern in diesem Format sollte schrittweise eingeführt werden, um die Qualität der Sicherheitsdatenblätter und damit die Sicherheit und Transparenz in den Lieferketten zu erhöhen.

### 3. Transparenz

Entscheidungsprozesse zur Regulierung von Stoffen sollten transparenter unter Einbeziehung aller Stakeholder gestaltet werden. Eine RMOA sollte verpflichtend sein und auf einer harmonisierten Einstufung aufbauen.

Bevor ein Regulierungsvorhaben gestartet werden kann, bedarf es einer harmonisierten Einstufung der Gefährlichkeit des zu regulierenden Stoffes.

Sofern eine Behörde die Notwendigkeit einer Regulierung sieht, schließt sich eine verpflichtende regulatorische Maßnahmenoptionsanalyse (engl. Regulatory Management Option Analysis, RMOA) an. Heute liegt es immer noch im Ermessen jedes einzelnen Mitgliedstaates, ob und in welcher Form eine RMOA durchgeführt wird oder nicht.

Zentrales Instrument der RMOA sollte der Call for Evidence (CfE) sein. Dieser muss einsteigerfreundlicher und unter Beteiligung aller betroffenen Stakeholder gestaltet sein. Der Start eines CfE kommt aktuell bei den Unternehmen nicht flächendeckend an und sollte daher z. B. über die europäische „have-your-say“-Plattform organisiert werden.

Des Weiteren sollte die Dauer eines CfE erweitert werden, um die Chance zu erhöhen, mehr Informationen entlang der Lieferketten sammeln zu können. Dadurch wird die Chance einer wünschenswerten Beteiligung von klein- und mittelständischen Unternehmen erhöht. Außerdem sollten im weiteren Beratungsprozess alle betroffenen Stakeholdergruppen eingebunden werden, z. B. durch eine ständige Beobachtungsrolle in CARACAL-, SEAC- und RAC-Sitzung.

Sofern fundamentale Änderungen im RMOA-Prozess erfolgen (z. B. Erweiterung des Scopes), sollte es verpflichtend einen weiteren CfE geben, da sich durch die Änderungen auch die Betroffenheit und die Stakeholdergruppe ändern kann.

Ein weiteres verpflichtendes Element der RMOA sollten Interviews der Behörden mit den Unternehmen sowie Verbänden sein.

#### **Das Ergebnis einer RMOA sollte mindestens die folgenden inhaltlichen Aspekte umfassen:**

- Eindeutige Stoffidentität
- Risikobeschreibung über den Lebenszyklus der Produkte
- Übersicht der Anwendungsfälle
- Allgemeine sozio-ökonomische Folgenabschätzung
- Begründung der ausgewählten und nicht ausgewählten Risikomanagementoptionen

## 4. Risikobasierter Ansatz

Der risikobasierte Ansatz zur Chemikalienregulierung muss beibehalten und gestärkt werden. Pauschale, nur auf dem Präventionsprinzip basierende Stoffverbote (GRA), lehnen wir ab.

### 4.1. Nutzung bewährter Risikomanagementmaßnahmen anstelle pauschaler Stoffverbote

Ein Stoffverbot darf nicht nur auf Grund von gefährlichen Eigenschaften ausgesprochen, sondern muss durch ein tatsächliches Risiko begründet werden.

Sind bspw. Chemikalien fest in einer Matrix eingebaut und kann eine Migration ausgeschlossen werden, geht von dieser Chemikalie während der Nutzungsphase kein Risiko für Umwelt, Mensch und Tier aus. Werden Chemikalien in weiteren Verarbeitungsschritten in ungefährliche Chemikalien umgewandelt oder fest in Produkte eingebunden und diese Prozessschritte erfolgen unter kontrollierten Bedingungen, sollte kein Verbot dieser Chemikalien erfolgen. Neben dem Stoffverbot müssen auch andere Risikomanagementmaßnahmen in Betracht gezogen werden wie Emissions- oder Arbeitsplatzgrenzwerte, Recycling- oder Trainingsvorgaben.

### 4.2. Gruppenbeschränkungen gefährden Wirtschaft in der EU

Pauschale, nur auf dem Präventionsprinzip basierende Stoffverbote, lehnen wir ab. Das gilt insbesondere für die Regulierung ganzer Stoffgruppen (GRA, Generic Risk Assessment).

Stattdessen sollten die Gefahren der einzelnen Stoffe unter Verwendung der Methoden von REACH und CLP wissenschaftlich bewertet werden. Wenn ein Stoff gefährlich ist, bedeutet das nicht zwingend, dass chemisch ähnliche Stoffe vergleichbare Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben müssen. Es muss auch in Zukunft möglich sein, gefährliche Chemikalien herzustellen und zu verwenden, wenn kein unannehmbares Risiko für Mensch und Umwelt besteht. Dies ist eine entscheidende Voraussetzung für die weitere Produktion nachhaltiger Produkte und die Wertschöpfung in Europa.

Weiterhin kann dieser Ansatz aufgrund der Komplexität weder von den regulierenden Behörden noch von den Unternehmen angemessen gehandhabt werden. Dies untergräbt die Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit von Regulierungsverfahren, führt zu erheblichen Planungsunsicherheiten und Engpässen in den Lieferketten, zu einem gefährdeten technologischen Fortschritt und zur Abwanderung von Firmen.

### 4.3. Gruppenbeschränkungen erzeugen keine Zeitersparnis aber dafür Planungsunsicherheiten

Eine Zeitersparnis durch Gruppenbeschränkungen ist nicht gegeben. Das PFAS-Beschränkungs-vorhaben zeigt die kapazitiven Engpässe seitens der regulierenden Behörden sehr deutlich und die durch die REACH-VO gesetzten Fristen sind schon lange überschritten. Der GRA ist kein Bürokratieabbauprogramm und die Folgeprobleme (Abwanderung von Firmen, Planungs- und Versorgungsunsicherheiten) eines solchen Ansatzes sind von enormer Tragweite.

Stattdessen sollte mehr Zeit in qualitativ hochwertig und wissenschaftlich fundierte Beschränkungen investiert werden damit die Folgeprozesse effizient und planbar in der vorgesehenen Zeit vollzogen werden können.

### 4.4. Gruppenbeschränkungen nur auf Basis identischer Stoffeigenschaften

In Fällen, in denen eine Gruppenbeschränkung trotzdem notwendig ist, ist dies auf Grundlage vergleichbarer Eigenschaften vorzunehmen, wie z. B. (öko-)toxikologische und physikalisch-chemische, ähnliche Toxikokinetik, Umweltverhalten und gemeinsame schädliche Wirkungspfade, und nicht nur auf der Grundlage struktureller Ähnlichkeiten. Voraussetzung einer Beschränkung muss immer eine harmonisierte Einstufung gemäß CLP-Verordnung sein.

Um sicherzustellen, dass betroffene Unternehmen bevorstehende Regulierungsmaßnahmen angemessen bewerten und mit geeigneten Daten unterstützen können, müssen breite Beschränkungen zwingend durch die Bereitstellung von Stofflisten mit anerkannten numerischen Identifikatoren, vorzugsweise CAS, unterstützt werden.

### 4.5. Keine Ausweitung generischer Risikoansätze auf gewerbliche Anwender

Die geltende REACH-Verordnung sieht aus gutem Grund einen generischen Ansatz zur Beschränkung von CMR-Stoffen in Verbraucherprodukten vor (Art. 68 (2)). Eine Ausweitung des GRA auf weitere Gefahrenklassen würde der besonderen Relevanz des Art. 68.2 widersprechen und zahlreiche Ausnahmenotwendigkeiten nach sich ziehen. Auch eine Ausweitung auf gewerbliche und industrielle Anwendungen ist nicht angemessen. Risiken am Arbeitsplatz sollte, wie bisher über Maßnahmen im Arbeitsschutz begegnet werden. Die einschlägigen europäischen und nationalen Arbeitsschutzregelungen stellen hier ein hohes Schutzniveau sicher.

## 4.6. Die Aufnahme eines Extrapolationsfaktors für Gemische (MAF) lehnen wir ab

Bereits bestehende regulatorische Instrumente aus der aktuellen CLP- und REACH-VO bieten ausreichende Mechanismen und Möglichkeiten zur Einstufung, Risikobewertung und -minderung von Gemischen. So sieht die CLP-Verordnung die Möglichkeit vor, über die berechnete Einstufung von Gemischen hinauszugehen, um eine wirksame Gefahrenkommunikation zu gewährleisten.

In der REACH-Verordnung werden zudem genügend Parameter wie Expositionspfade, Expositionshöhen, relevante Endpunkte und Wirkungsmechanismen erfasst, die es ermöglichen, Kombinationseffekte abzuschätzen und zu begrenzen. Die CMRD und CAD bieten darauf aufbauend die Möglichkeit, einen wirksameren Arbeitsschutz zu betreiben.

Die Einführung eines generischen Mixture Allocation Factor (MAF) im Rahmen der REACH-Verordnung ist weder wissenschaftlich gerechtfertigt noch angemessen und würde erhebliche bürokratische und regulatorische Belastungen für die Industrie mit sich bringen.

## 5. Essential Use Concept

Das Essential Use Concept muss bestehende und zukünftige gesetzliche Prioritäten der Europäischen Union berücksichtigen und darf nur ein zusätzlicher Aspekt des risikobasierten Ansatzes sein.

### 5.1. Überarbeitung des Priorisierungsansatzes des Essential Use Concept

Das Essential Use Concept (EUC) spricht unter Punkt 1.1 davon, dass bestimmte Bereiche einer Priorisierung in Bezug auf ihre Wesentlichkeit unterliegen. Im Hinblick auf die strategische Autonomie der Union sind neben den dort genannten Bereichen auch bestehende sowie zukünftige selbstgesetzte Regularien zu berücksichtigen. Aktuell wichtige Gesetzgebungen sind insbesondere die Netto-Null-Industrie Verordnung oder der European Chips Act, die aus unserer Sicht aufgrund der enormen Relevanz für die Union als critical for society einzuordnen sind.

### 5.2. Essential Use Concept nur als zusätzlicher Aspekt zum risikobasierten Ansatz

Bei der Implementierung des EUC besteht die Gefahr einer Abkehr vom bewährten risikobasierten Ansatz. Gefährliche Chemikalien nur noch für heute wesentliche Verwendungen zu erlauben, greift zu kurz: was momentan verzichtbar erscheint, kann morgen von essenzieller Bedeutung für die Gesellschaft sein.

Die Anwendung der EUC unabhängig von einer Risikobewertung und nur auf der Grundlage der gefährlichen Eigenschaften wird dazu führen, dass sichere Verwendungen nicht mehr möglich wären und auch sichere Produkte unabhängig vom Vorliegen eines tatsächlichen Risikos nicht mehr hergestellt oder verwendet werden können.

Daher darf ein EUC, sollte es in die REACH-Verordnung implementiert werden, nur in Kombination mit risikobasierten Ansätzen, als zusätzlicher aber nicht als allein oder überwiegend entscheidender Aspekt und nur auf Basis von nachvollziehbaren und praktikablen Kriterien, Anwendung finden. Die Bewertung der Wesentlichkeit sollte hierbei stets nur als zusätzliches Bewertungskriterium herangezogen werden und keinesfalls das Hauptkriterium darstellen.

Neben der Funktionalität und dem Wohl der Gesellschaft müssen auch Nachhaltigkeitskriterien sowie technologische und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden. Geschieht dies nicht, können die sozioökonomischen Folgen gravierend sein. Offen ist weiterhin, welche Institution die Entscheidung treffen soll, wie die Beteiligten und Betroffenen (letztlich die Gesellschaft) eingebunden werden sollen und welche juristischen Maßnahmen der Rechtsunterworfene treffen kann.

### 5.3. Aufnahme der Begriffsdefinition „geeignete Alternative“ in Art. 3

Es ist sinnvoll, den Begriff „geeignete Alternative“ in Artikel 3 mit aufzunehmen. Inhaltlich wäre die Formulierung der KOM in ihrer Draft Commission Notice vom 29.11.2024 Frage 136, welche sie im Rahmen der EU-Taxonomie erstellt hat, zu verwenden. Eine Alternative zu einem Stoff gilt als geeignet, wenn alle folgenden 4 Kriterien erfüllt sind:

1. it is safer
2. it is technically feasible
3. it is economically feasible
4. it is available

Mit dieser Definition sollten die Erwägungen für die Substitution im Rahmen einer Zulassung nach Artikel 55 auch auf Stoffe, die Beschränkungen unterliegen, Anwendung finden.

## 6. Zulassungs- und Beschränkungsverfahren

REACH kann durch die Zusammenführung des Zulassungsverfahrens und Beschränkungsverfahrens vereinfacht werden.

### 6.1. Streichung des Zulassungsverfahrens

Das Zulassungsverfahren ist in der REACH-Verordnung neu als zusätzliches Instrument neben dem Beschränkungsverfahren eingeführt worden und hat die Erwartungen aus Sicht der Automobilindustrie nicht erfüllt. Insgesamt hat sich das neue Verfahren für die Industrie und die Behörden als ineffizient und nicht praktikabel erwiesen, insbesondere für Chemikalien mit einem breiten Anwendungsspektrum.

Gerade das prominente Beispiel der Chromate-Zulassung hat gezeigt, welchen Aufwand das Verfahren generieren kann: Die Antragsteller müssen mehrfach Daten nachliefern, die Gremien der Behörden sind über viele Jahre mit den Anträgen und deren Entscheidung blockiert, die nachgeschalteten Anwender bzw. nachgelagerten Industriesektoren haben keinerlei Planungssicherheit aufgrund der direkten Wirksamkeit einer Ablehnung. Bei den Chromaten geht man nun den Weg des Beschränkungsverfahrens bzw. setzt entsprechende Grenzwerte am Arbeitsplatz und/oder Freisetzungsraten fest.

Risiken der zulassungsrelevanten Stoffe können zumeist bereits über den Umwelt- oder Arbeitsschutz geregelt werden. Mit einer zukünftigen Stärkung der RMOA können die betreffenden Stoffe dann in entsprechende Arbeits- und Umweltschutzregelungen gelenkt werden, bspw. mit Grenzwerten nach CMRD oder IED belegt werden. Für verbleibende Fälle dient dann weiterhin das Beschränkungsverfahren unter der REACH-Verordnung.

Neben diesen Themen hat sich bei den intensiven Bemühungen der Behörden zur Verbesserung des Verfahrens gezeigt, dass man zudem das weiter oben beschriebene Thema der Ersatzteilausnahme im Sinne der Langlebigkeit (siehe Punkt 4 Kreislaufwirtschaft) im Zulassungsverfahren aufgrund der Rahmenbedingungen in der REACH-Verordnung nicht adäquat umsetzen können.

Um das gesamte Verfahren zu vereinfachen und gleiche Wettbewerbsbedingungen und Planungssicherheit für die Industrie in der EU zu schaffen, sollte das Zulassungsverfahren mit dem Beschränkungsverfahren zusammengeführt und das Beschränkungsverfahren insgesamt verbessert werden.

## 6.2. Verbesserungen zum Beschränkungsverfahren

Fahrzeuge sind wesentlich komplexer im Vergleich zu anderen Erzeugnissen wie z. B. eine Schere. Daher ist es wichtig, keinen allgemeingültigen Prozess zur Festlegung von Ausnahmen anzuwenden. Stattdessen sollten die Ausnahmen auf Basis der branchenspezifischen Bedingungen/Anforderungen geprüft und festgelegt werden.

Auslöser sollte das im RMOA-Prozess ermittelte Risiko und nicht die Gefährlichkeit eines Stoffes sein. Überlappende und widersprüchliche Regelungen sind zu vermeiden.

Aus Sicht der Industrie würde ein verbesserter und intensiverer Austausch mit den Stakeholdern zu mehr Transparenz führen. Bei einem direkten Austausch könnten mehr Informationen zur Verfügung gestellt und damit die risikobasierte Betrachtung verbessert werden.

In den Beratungsprozessen von RAC und SEAC sind Anwenderindustrien wie die Automobilindustrie aktuell nur selektiv eingebunden. Durch die Auswahl der mitberatenden Akteure kommt es schnell zu Wettbewerbsverzerrungen, wenn Dokumente und Beratungsfortschritte nicht geteilt werden dürfen. Nur die ausgewählten Branchenvertreter sind direkt involviert und erhalten aus erster Hand die Informationen zur Beratung. Eine Lösung könnte die Veröffentlichung von Sitzungsdokumenten und die Durchführung von öffentlichen Anhörungen sein, wie in parlamentarischen Prozessen üblich.

Gruppenbeschränkungen, die Stoffe mit unterschiedlichen Risiken und Gefahren abdecken, haben sich aus Sicht der Industrie als unpraktikabel erwiesen (z. B. UPFAS-Beschränkungsvorschlag). Die Kriterien sind der entscheidende Faktor für Gruppenbeschränkungen und müssen auf demselben Gefahren- und Risikoprofil basieren. Jeder Stoff in der Gruppe muss mit anerkannten numerischen Identifikatoren, vorzugsweise CAS-Nummer, eindeutig identifizierbar sein.

Bei dynamischen Verknüpfungen, wie z. B. zwischen Anhang XVII der REACH-Verordnung und Anhang VI der CLP-Verordnung, ist eine ausreichende Vorlaufzeit erforderlich, um betroffene Stoffe in den Produkten zu ermitteln.

### **Regelung für Ausnahmen optimieren und Review-Fristen für Beschränkung etablieren:**

- Die Industrie muss vor und jederzeit nach Inkrafttreten einer Beschränkung Ausnahmegenehmigungen beantragen können (Kombination aus Zulassung und Beschränkung). Gewährte Ausnahmegenehmigungen müssen vor Ablauf der Ausnahme unter Berücksichtigung der Anwendungen und Lebenszyklen langlebiger Güter überprüft und gegebenenfalls verlängert werden, sofern noch keine Alternativen vorhanden oder wirtschaftlich verfügbar sind. Die Behörden müssen innerhalb von maximal sechs Monaten eine Entscheidung treffen, um der EU-Industrie die erforderliche Planungssicherheit zu bieten.
- Die Erwägungen zur Substitution im Rahmen einer Zulassung gemäß Artikel 55 sind auch auf Stoffe anzuwenden, die Beschränkungen unterliegen. Die aktuellen Ausführungen zum Essential Use Konzept sehen wir kritisch und wird nur als zusätzlicher Aspekt zum risikobasierten Ansatz als sinnvoll erachtet (siehe Punkt 6).
- Die Definition des Inverkehrbringens von Erzeugnissen muss überarbeitet werden (ein Erzeugnis gilt als in Verkehr gebracht, wenn es erstmals auf dem Unionsmarkt bereitgestellt wird, siehe Punkt 2).

Neben den Herausforderungen, dass in komplexen Lieferketten begrenzt Informationen zur Verfügung stehen, ist die Bewertung alternativer Substanzen (AoA) selbst ein hochkomplexer Prozess, der technisches Fachwissen und Ressourcen erfordert. Geeignete Alternativen müssen alle technischen Kriterien während des gesamten Produktlebenszyklus erfüllen, zuverlässig in ausreichender Menge und Qualität verfügbar sein, eine gleichbleibende Leistung erbringen und preislich wettbewerbsfähig sein. Um die sehr hohen gesetzlichen und qualitativen Anforderungen an Fahrzeuge zu erfüllen, müssen Alternativen umfangreichen physikalischen Tests (z. B. Haltbarkeits-, Temperatur- und Crashtests) unterzogen werden, was zeit- und kostenintensiv ist. Daher besteht bei einer umfassenden Bewertung aller möglichen alternativen Substanzen die Gefahr, dass die bereits begrenzten Ressourcen von gezielten Produktverbesserungen und wirklich innovativen, umweltfreundlichen Technologien abgezogen werden. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer dürfen daher nicht verpflichtet werden, für jede potenzielle Alternative von regulierten Substanzen eine vollständige AoA durchzuführen.

Darüber hinaus verfügen Endverbraucher in der Regel nicht über Informationen zu alternativen Substanzen und/oder Technologien.

## 7. Kreislaufwirtschaft

REACH darf nicht im Widerspruch zur Bemühung der Kreislaufwirtschaft in der EU stehen. Die Automobilindustrie fordert eine generelle Ausnahme für Ersatzteile (inkl. refurbished, reproduced und remanufactured parts) von Pflichten der REACH-VO und die Einbeziehung realer Materialkreisläufe in künftige Stoffbeschränkungen.

Zweck des Kreislaufwirtschaftsgesetzes ist es, die natürlichen Ressourcen zu schonen. Das Recycling von gebrauchten Materialien stellt dabei eine besonders effiziente, ökologische und wirtschaftliche Methode als auch Ressource dar, da weder neue Materialien hergestellt und verbraucht noch bereits gebrauchte Materialien entsorgt werden müssen. Mit der Verschärfung von Grenzwerten als auch der zunehmenden Anzahl von Stoffverboten und -beschränkungen wird ein Recyceln nicht nur erschwert, sondern auch in einigen Fällen unmöglich. So benötigen einige Materialien Additive, um beispielsweise im Einsatz eine bessere Flammhemmung zu erhalten. Ältere Materialien müssen vor dem Recyceln durch aufwendige Analysen untersucht werden, ob diese überhaupt noch zum Recyceln verwendet werden dürfen, da recycelte Materialien alle Anforderungen von Neuware erfüllen müssen, es aber kaum Daten zur Zusammensetzung des Materials existieren.

Daher sollten zur Förderung der Kreislaufwirtschaft, die Grenzwerte für Schadstoffe für zukünftige Stoffströme individuell angepasst werden. Künftige Stoffbeschränkungen sollten systematisch von Beginn an die realen Materialkreisläufe einbeziehen.

Die Ziele von REACH, nämlich der Schutz der Gesundheit von Mensch und Umwelt bei Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit, werden durch die Automobilindustrie vollumfänglich unterstützt. Gleichzeitig steht die Automobilindustrie in der Verantwortung gegenüber dem Kunden und der Umwelt, Fahrzeuge möglichst langlebig zu gestalten und lang betriebsfähig zu erhalten durch Wartung, Reparatur und Teileaustausch. Das reduziert Kosten für die Verbraucher erheblich und schont die natürlichen Ressourcen. Benötigte Ersatzteile müssen dabei die ursprünglichen Anforderungen an Funktion, Sicherheit und Zuverlässigkeit erfüllen.

Ersatzteile müssen also die gleichen Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen erfüllen wie die originalen Serienteile. Sie werden deswegen zumeist auch nicht neu entwickelt, sondern weiter so produziert, wie ursprünglich entwickelt und zugelassen. Dies betrifft auch die chemische Zusammensetzung, die mitentscheidend für die technische Leistung ist und das reibungslose Zusammenwirken mit anderen Komponenten garantiert. Dies bestätigt auch die Entscheidung der EU-Kommission vom 23. Februar 2010 zur Änderung des Anhangs II der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge („Repair-as-produced-Prinzip“). Änderungen in den Materialien aufgrund später eingetretener Stoffverbote würden aufwendige Prüfungen nach sich ziehen, um die Typgenehmigung (nach Direktive 70/156/EEC) für das Gesamtfahrzeug einzuhalten. Das ist alleine schon aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten (vergleichsweise geringe Stückzahlen) nicht darstellbar. Eine Vorratslagerung von Ersatzteilen ist aus mehreren Gesichtspunkten ein schlechter Lösungsvorschlag.

So fehlen Lagerkapazitäten, aber auch technische Alterungsprozesse können Funktionalität und Sicherheit beeinträchtigen. Veraltete Komponenten müssten letztendlich der Entsorgung zugeführt werden, was im Widerspruch zur Einsparung von natürlichen Ressourcen steht.

Aus den genannten Gründen fordert die Automobilindustrie eine generelle Ausnahme für Ersatzteile (inkl. refurbished, reproduced, remanufactured) von der REACH-VO zu verankern. Ersatzteile sollen weiter den REACH-Vorgaben entsprechen, die auch für das Serienbauteil galten.

### Ansprechpartner

#### **Andreas Rade**

Geschäftsführer VDA

[andreas.rade@vda.de](mailto:andreas.rade@vda.de)

#### **Michael Püschner**

Fachgebietsleiter Umwelt & Nachhaltigkeit

[michael.pueschner@vda.de](mailto:michael.pueschner@vda.de)

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 740.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

---

Herausgeber      Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243  
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright        Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung  
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version            Oktober 2025