

Hinweis zum:

4.4 Fahrzeuge und Batterien, Mobilität

Für relevante Anteile der endgültig stillgelegten Fahrzeuge ist der Verbleib nicht geklärt. In den letzten Jahren wurden rund 150.000 Altfahrzeuge jährlich offensichtlich von nicht anerkannten Betrieben demontiert oder illegal exportiert

Zudem soll die Verwertung von Altfahrzeugen verbessert werden, indem die Anforderungen an die Bauteilseparation und -verwertung verschärft werden. In einem „Fahrzeugpass“ sollen Reparatur- und Demontageinformationen erfasst werden. (Ökonomische) Anreize sollen die Wiederverwendung und Remanufacturing/Refurbishment stärken.

Der Fahrzeugpass muss die verbauten Teilenummer vom Autobauer **und** Zulieferer enthalten damit Zulieferer auf ihren vorhandenen Prüfeinrichtungen die von Ihnen gebauten Komponenten für eine Weiterverwendung in einem anderen Auto requalifizieren bzw. SW- seitig zurücksetzen können. Für sicherheitsrelevante Elektronik-Komponenten im Auto muss der IP Owner der Security-SW verpflichtet werden, eine Re-Use/Weiterverwendung zu unterstützen.

4.4.4 Konkrete Maßnahmen und Instrumente

Design for Circularity von Fahrzeugen (Langlebigkeit, Reparierbarkeit, Recycling)

Die Nutzungsphase der bestehende Autoflotte soll möglichst maximiert werden. Dazu sollen Umsetzungsprojekte zum großflächigem Umbau von Altfahrzeugen auf Elektronantrieb mit Wechsel-Traktionsbatterien gefördert werden. Es sollen geeignete Geschäftsmodelle gefördert werden, um zu einem mit dem heutigen Tanken von Kraftstoff vergleichbaren Modell durch eine Nutzung sowie Verbrauch von nachhaltig geladenen Wechselbatterien zu gelangen. Die Förderung von Wechselbatterien soll dabei einen positiven Beitrag zur Stromnetzstabilisierung leisten. Die hochwertigen, im wesentlichen metallischen Komponenten aus dem Verbrennungsantrieb sollen gezielt sortenrein demontiert und kreislauffähig recycelt werden.

4.5 IKT und Elektrogeräte

4.5.1 Status-Quo und Hemmnisse

Reparaturenunterbleiben aufgrund des reparaturverhindernden Designs, geringer Qualität von Produkten und schlechter Rahmenbedingungen für die unabhängigen Reparaturbetriebe. Hohe Reparaturkosten im Vergleich zu Kaufpreisen von (günstigen) Neuprodukten sowie der geringe Restwert des zu reparierenden Produktes verringern die Reparaturbereitschaft der Konsumentinnen und Konsumenten.

Maßnahme:

Es soll angestrebt werden, eine Elektronikversicherung verpflichtend im stationären sowie im Online-Handel einzuführen und die Schadensabwicklung inklusive der Gewährleistung analog zum PKW zwischen Versicherung und Reparaturanbietern abzuwickeln. Das Ziel ist dabei, dass die Versicherungsprämien für langlebige bzw. reparaturfreundliche Produkte günstiger sind und die Kunden so in ihrer Kaufentscheidung beeinflusst werden.

Mit freundlichen Grüßen:

Dr. Andreas Wenda