

BDLI POSITION ZUR REACH 9/2022 REVISION

FORDERUNG NACH UMWELTSCHONENDER EU-CHEMIKALIENSTRATEGIE
IM EINKLANG MIT SICHERER UND LEISTUNGSFÄHIGER
LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

GEMEINSAM MIT EU UND BUNDESREGIERUNG FÜR NACHHALTIGKEIT, WACHSTUM UND INNOVATION



Mehr erfahren:



KERNBOTSCHAFTEN

- I. Die Luft- und Raumfahrtindustrie benötigt verlässliche Schnellverfahren für Ausnahmeregelungen bei Beschränkung und Zulassung
- II. Die Vielzahl der zeitgleich von der Politik angestoßenen Gesetzesreformen überfordert unsere überwiegend mittelständisch geprägten Unternehmen.
- III. BDLI fordert einen regulatorischen Rahmen unter Einbezug der EU-Agenturen mit branchenspezifischer Kompetenz (EASA, EDA, ESA) der mit der ECHA den industriellen Übergang zur Null-Schadstoff-Vision des Green Deal unter Beibehaltung der luft- und raumfahrt-industriellen Basis in der EU ermöglicht

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG	4
ANMERKUNGEN ZUM AKTUELLEN PROZESS DER REACH-REVISION	4/5
FORDERUNGEN ZUR REFORM DES ZULASSUNGS- UND BESCHRÄNKUNGSVERFAHRENS.....	5/7
FORDERUNGEN ZUM KONZEPT DER WESENTLICHEN VERWENDUNG	7
FORDERUNGEN ZUR ZUKÜNFTIGEN ROLLE DER KANDIDATENLISTE	7/8
FORDERUNGEN ZUR BEHANDLUNG DER LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE IM BESCHRÄNKUNGSVERFAHREN	8/9
INDUSTRIELLER ÜBERGANGSPFAD	9
ÜBER DEN BDLI UND DIE LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE	9/10
ANLAGE	11
BDLI-FORDERUNGEN ZUR UMSETZUNG DER REACH REVISION	11
ABKÜRZUNGEN UND BEGRIFFLICHKEITEN	12/13

ZUSAMMENFASSUNG

Wir sind in Sorge, unsere Kunden auch in Zukunft zuverlässig mit sicheren Teilen beliefern zu können. Maßgebliche EU-Gremien¹ diskutieren derzeit im Rahmen der laufenden Revision der europäischen Chemikalienverordnung REACH² Optionen und Änderungen der Verordnung, welche schwerwiegende Risiken und Belastungen für die Luft- und Raumfahrtindustrie bedeuten. Wir stellen dies mit äußerster Besorgnis fest, zumal wir die laufende Revision intensiv und engagiert begleiten und unsere Eingaben bislang bei der EU nicht den gewünschten Effekt erzielen.

Die Europäische Kommission hat am 14. Oktober 2020 die [Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit](#)³ veröffentlicht. Sie ist eine der Leitmaßnahmen des EU Green Deal zur Schaffung einer schadstofffreien Umwelt bis 2050⁴. Ein Kernelement der Chemikalienstrategie ist die Überarbeitung der seit 2007 geltenden europäischen Chemikalienverordnung REACH, wobei die Revision stringent an der Null-Schadstoff-Vision des Green Deal ausgerichtet ist. Die Eingabe des verschärften Gesetztextes in den politischen Entscheidungsprozess wird für Ende 2022 erwartet⁵.

Der Luft- und Raumfahrtsektor unterstützt vollumfänglich das Ziel von REACH, ein hohes Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu gewährleisten. Von Anbeginn haben wir unsere Unterstützung gezeigt, unsere Expertise in Beteiligungsprozesse eingebracht und alle für unsere Produkte und Dienstleistungen in Deutschland und Europa geltenden gesetzlichen Anforderungen erfüllt. In gleicher Weise haben wir uns intensiv als Luft- und Raumfahrtindustrie auch in aktuellen Beteiligungsprozessen der laufenden REACH Revision engagiert.

Einige aktuell diskutierte REACH-Anpassungen würden zu inakzeptablen Wettbewerbsnachteilen unseres Sektors gegenüber der außereuropäischen Industrie führen. In Kombination mit weiteren anstehenden EU-Gesetzesinitiativen⁶ droht die REACH-Revision insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen der Luft- und Raumfahrtindustrie zu einem signifikanten Geschäftsrisiko zu werden, falls unsere Anmerkungen weiterhin keine Beachtung finden.

In dem vorliegenden Papier heben wir daher unsere Kernforderungen zur REACH-Revision hervor, die wir als wesentlich für unseren strategisch wichtigen Industriesektor erachten und deren Erfüllung uns in die Lage versetzen würde, auch weiterhin die rechtlichen Anforderungen zu erfüllen und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie in Deutschland und Europa aufrecht zu erhalten.

KERNBOTSCHAFTEN

- I. Die Luft- und Raumfahrtindustrie benötigt verlässliche Schnellverfahren für Ausnahmeregelungen bei Beschränkung und Zulassung
- II. Die Vielzahl der zeitgleich von der Politik angestoßenen Gesetzesreformen überfordert unsere überwiegend mittelständisch geprägten Unternehmen.
- III. BDLI fordert einen regulatorischen Rahmen unter Einbezug der EU-Agenturen mit branchenspezifischer Kompetenz (EASA, EDA, ESA) der mit der ECHA den industriellen Übergang zur Null-Schadstoff-Vision des Green Deal unter Beibehaltung der luft- und raumfahrtindustriellen Basis in der EU ermöglicht

ANMERKUNGEN ZUM AKTUELLEN PROZESS DER REACH-REVISION

Die Revision beinhaltet eine Folgenabschätzung der EU-Kommission zu möglichen Auswirkungen geplanter Änderungen von REACH, so z.B. auf die Wettbewerbsfähigkeit und Innovation der europäischen Industrie.

Wir haben die Folgenabschätzung in den letzten 12 Monaten intensiv und mit zahlreichen Beiträgen begleitet.

Während des gesamten Prozesses wurden seitens der EU-Kommission und von deren Beauftragten verschiedene Überlegungen und Änderungsvorschläge kommuniziert, oft mit plötzlich neuen Optionen, die sich teilweise sogar widersprechen. Nur in einer breiteren Betrachtung unter Kenntnis und Berücksichtigung von Sachverhalten anderer zeitgleich laufender gesetzlicher Revisionsprozesse⁷ wurde eine Nachvollziehbarkeit möglich.

Darüber hinaus mussten wir feststellen, dass wichtige Details zu legitimierten Gremien und deren Kriterien nicht zugänglich sind, welche für ein klares Verständnis der Entscheidungsprozesse erforderlich wären. Dies betrifft insbesondere so wichtige Elemente der REACH-Revision wie „wesentliche Verwendungszwecke“, „industrietriebene Ausnahmeregelungen“ und die „Prüfung und Bewertung von Alternativen“.

Im Rahmen verschiedener gesetzlich geregelter Arbeitsabläufe werden in den EU-Gremien diverse Szenarien und Optionen in verschiedensten, teilweise unklaren Kombinationen diskutiert. Dies macht es nahezu unmöglich, die wahrscheinlichsten Auswirkungen auf die Industrie zu beurteilen. Betroffen sind so wichtige zu regelnde REACH Elemente wie z.B. das „Konzept der künftigen Beschränkungen/Zulassungen“. Verschärfend kommt hinzu, dass einige der im Rahmen der REACH Revision entwickelten Prinzipien auch in anderen EU-Gesetzen Verwendung finden sollen und damit eine losgelöste Beurteilung ohne Betrachtung der übrigen Gesetzesänderungen nicht möglich ist, wie z.B. das „Konzept der wesentlichen Verwendung“ sowie die „Ausweitung des allgemeinen Ansatzes für das Risikomanagement“⁸ auf professionelle Anwendungen.

(1) VERTRAUENSVOLLE ZUSAMMENARBEIT MIT DER INDUSTRIE STÄRKEN

Wir fordern Klarheit, Gewissheit und Transparenz in Bezug auf die verbleibenden Schritte der REACH Revision. Nur in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit den EU-Gremien können wir Szenarien zukünftiger legislativer Anforderungen an unsere Industrie vollständig verstehen und deren Auswirkungen hinsichtlich prinzipieller und zeitgerechter Umsetzbarkeit bewerten. Generell muss der Branche genügend Zeit eingeräumt werden, um sich auf neue Vorschriften einzustellen und Prozesse und Produkte entsprechend anzupassen. Nur so wird ermöglicht, dass unsere sektoralen Zwänge wie Sicherheit und Lufttüchtigkeit weiterhin gewährleistet sind und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft unserer Industrie erhalten bleibt.

FORDERUNGEN ZUR REFORM DES ZULASSUNGS- UND BESCHRÄNKUNGS-VERFAHRENS

Das Zulassungs- und das Beschränkungsverfahren unter REACH diene bislang dem Zweck, den Umgang mit besorgniserregenden Stoffen gezielt einzuschränken oder vollständig zu unterbinden. Während hier der Schutz von Verbrauchern, Arbeitnehmern und Umwelt im Vordergrund stand, ändert sich nun der Blickwinkel hin zum Null-Schadstoff-Ziel.

(2) SCHNELLVERFAHREN ZUR ERTEILUNG VON AUSNAHMEN FÜR DIE LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE ETABLIEREN

Für den Fortbestand einer wettbewerbsfähigen und innovativen Luft- und Raumfahrtindustrie in Europa muss es auch weiterhin möglich sein, im Rahmen der REACH-Gesetzgebung Ausnahmegenehmigungen für industrielle Anwendungen erwirken zu können.

Sektorspezifische Ausnahmeregelungen sehen wir hierbei als vorteilhaft an. Ebenso muss sichergestellt werden, dass bereits heute unter REACH bestehende rechtliche Ausnahmen, z.B. für Verteidigungsgüter⁹, in der zukünftigen Fassung der Verordnung beibehalten werden.

Allgemein anwendbare Ausnahmeregelungen für einen genau definierten industriellen Anwendungsbereich und auch einfache Verfahren zum Erlangen einer Ausnahme werden dringend empfohlen, um deren Umsetzung und Einhaltung in der gesamten Lieferkette zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund benötigen wir für die Luft- und Raumfahrtindustrie ein Schnellverfahren¹⁰ für „wesentliche Verwendungszwecke“ als eine Möglichkeit für die beschleunigte Erteilung von Ausnahmen/Zulassungen.

(3) WEG DER MINIMALEN EXPOSITION UNTERSTÜTZEN

Die Kommission geht der Frage nach, ob in bestimmten Ausnahmefällen auf der Grundlage einer minimalen Exposition während des gesamten Lebenszyklus Ausnahmen von Beschränkungen zugelassen werden können¹¹. **Diesen Ansatz bekräftigen wir.** Im Luft- und Raumfahrtsektor werden oft spezielle Substanzen benötigt, diese jedoch in nur geringen Mengen. Darüber hinaus sind die Substanzen in der Regel gebunden und eine unkontrollierte Exposition über die Lebensdauer findet nicht statt. Auf dieser Basis fordern wir die Erteilung von Beschränkungs-Ausnahmen und Zulassungen im vereinfachten Verfahren.

(4) KEINE AUSWEITUNG DER ZULASSUNGSPFLICHT AUF STOFFE IN ERZEUGNISSEN

Besonders besorgniserregende Stoffe (SVHC) können bislang nach eingehender Prüfung in den Anhang XIV der REACH Verordnung aufgenommen werden. Dies bedeutet grundsätzlich ein Verwendungsverbot für den Stoff. Dennoch ist eine zeitlich befristete Verwendung des Stoffes weiterhin mit einer Zulassung möglich. Im Rahmen der REACH Revision beabsichtigt die EU-Kommission, die Zulassungspflicht zukünftig auch auf in Erzeugnissen gebundene Stoffe des Anhang XIV auszuweiten. Dies hat zur Folge, dass der Import und die Verwendung von betroffenen Erzeugnissen aus Nicht-EU-Ländern verboten bzw. zulassungspflichtig wird.

Dies hätte massiv schädliche Auswirkungen auf unsere Industrie mit ihren global verflochtenen und durch Zertifizierungsvorgaben relativ fest gefügten Lieferketten. Die Produkte der Luft- und Raumfahrtindustrie sind durch extrem lange Lebensdauer gekennzeichnet. Designs unserer Produkte haben in der Regel über den kompletten Lebenszyklus Bestand wobei aufgrund von Lufttüchtigkeitsvorgaben der Grundsatz „repair as produced“ gilt. Langfristige Bevorratung und Lagerhaltung von Ersatzteilen, die zu großen Teilen nicht in der EU oder bereits vor langer Zeit produziert wurden, spielt eine extrem wichtige Rolle, um den Geschäftsbetrieb und die Einhaltung von Vorschriften hinsichtlich Lufttüchtigkeit und Zertifizierung langfristig aufrecht erhalten zu können.

Zudem würde die Zulassung von Stoffen in Erzeugnissen zu massiven Problemen bei der Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen von Produzenten aus Nicht-EU-Ländern (z.B. Boeing-Flugzeuge) führen, da ein Import betroffener Ersatzteile in die EU nicht möglich wäre. Die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie ist von Nicht-EU-Lieferungen abhängig, ohne maßgeblichen Einfluss auf den SVHC-Gehalt von importierten Produkten zu haben.

(5) LEISTUNGSGEMINDERTE „ALTERNATIVSTOFFE“ SIND KEINE OPTION FÜR LUFT- UND RAUMFAHRTPRODUKTE

Die im 45. Meeting der Zuständigen Behörden für REACH und CLP (CARACAL¹²) diskutierte Option der technischen Bewertung akzeptabler Leistungsverluste von Alternativstoffen durch EU-Gremien im Zuge der Bewertung von Zulassungsanträgen der Industrie lehnen wir ab. Bei diesem Ansatz erfolgt die Bewertung

auf Basis von Einzelsubstanzen ohne Berücksichtigung der Gesamtleistung des Enderzeugnisses. Eine etwaige Leistungseinschränkung ist für sicherheitsrelevante Luft- und Raumfahrtprodukte nicht akzeptabel und durch EU Gremien oft nicht erkennbar. Zur Bewertung von Alternativstoffen sind daher EU Agenturen mit branchenspezifischer Kompetenz einzubeziehen (ESA, EASA, EDA).

FORDERUNGEN ZUM KONZEPT DER WESENTLICHEN VERWENDUNG

Mit der Einführung eines Konzeptes der „Wesentlichen Verwendung“ (essential use concept) beabsichtigt die EU-Kommission die Schaffung eines Kriteriums für die Entscheidungsfindung zur Ausnahmegenehmigung der Verwendung schädlicher Substanzen. Dabei ist für die EU-Kommission die Wesentlichkeit der Substanz beim Einsatz für den Schutz der Gesundheit und/oder für den Dienst an der Gesellschaft maßgeblich.

(6) DIE NUTZUNG VON GEFÄHRLICHEN SUBSTANZEN FÜR PRODUKTE DER LUFT- UND RAUMFAHRT OHNE PRAKTIKABLE ALTERNATIVEN MUSS PER DEFINITION UNTER DAS KONZEPT DER „WESENTLICHEN VERWENDUNG“ FALLEN

Für den Luft- und Raumfahrtsektor ist die Betrachtung von Einzelsubstanzen unzureichend, da hierbei nicht die Gesamtleistung des Erzeugnisses mit einbezogen wird. In gleichem Kontext kann auch die wesentliche Verwendung nicht nur auf Basis des Einzelstoffes festgemacht werden.

Wir möchten betonen, dass es von entscheidender Bedeutung ist, dass das Endprodukt / die Anwendung frühzeitig in den Bewertungsprozess einbezogen wird, um die Wesentlichkeit zu ermitteln. Eine klare Definition der „wesentlichen Verwendung“ einschließlich der Anerkennung unseres strategischen Sektors, der auf bestimmte Chemikalien angewiesen ist, für die es keine Alternativen gibt, ist der richtige Weg, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie zu gewährleisten.

Die Verwendung von Stoffen für Produkte der Luft- und Raumfahrt ohne praktikable Alternativen muss per Definition unter das Konzept der wesentlichen Verwendung fallen! Wir fordern die Anerkennung, dass die Luft- und Raumfahrtprodukte aufgrund ihrer kritischen Sicherheits- und Lufttüchtigkeitsanforderungen und ihres Beitrags zu wichtigen EU-Politiken, die sich in spezifischen EU-Rechtsvorschriften widerspiegeln¹³, als „wesentliche Verwendung“ betrachtet werden und daher eine Zulassung oder eine sektorale/generische Ausnahmeregelung erhalten sollten, wenn keine geeigneten Alternativen verfügbar sind. Die zuständigen sektoralen Agenturen (EASA, EDA, ESA) sollen konsultiert werden, um den Entscheidungsprozess zur Wesentlichkeit zu unterstützen.

FORDERUNGEN ZUR ZUKÜNFTIGEN ROLLE DER KANDIDATENLISTE

Ziel des Zulassungsverfahrens ist es, Stoffe des REACH Annex XIV¹⁴ durch geeignete Alternativstoffe oder -technologien zu ersetzen. Die Kandidatenliste dient dem Zweck der Auflistung von Stoffen, die aufgrund ihrer Eigenschaften von den Behörden der Mitgliedsstaaten als besonders besorgniserregend identifiziert und anerkannt wurden (SVHC). Stoffe der Kandidatenliste können nach eingehender Prüfung Bestandteil des REACH Annex XIV werden. Basierend auf der Kandidatenliste ergeben sich Überwachungs- und Meldepflichten¹⁵ in der gesamten Lieferkette. Betroffen hiervon sind nicht nur die Hersteller und Importeure von Stoffen, sondern auch die verarbeitende Industrie, wie z.B. Gerätehersteller, sonstige Anwender und Lieferanten.

(7) WIR FORDERN TRANSPARENZ DARÜBER, WELCHE STOFFE ZUKÜNFTIG ALS SVHC EINGESTUFT WERDEN SOLLTEN

Die Luft- und Raumfahrtindustrie braucht Transparenz und ein klares Verständnis darüber, welche Stoffe zukünftig als besonders besorgniserregende Stoffe (SVHC) identifiziert werden, um eine Abhängigkeit von diesen Stoffen so früh wie möglich erkennen zu können, auch in unseren komplexen und globalen Lieferketten.

Zusätzliche Informationsanforderungen für Stoffe in der Kandidatenliste und für weitere Stoffe (schädlichste Chemikalien¹⁶, besorgniserregende Stoffe¹⁷), welche über die derzeit verfügbaren Informationen hinausgehen, werden die Industrie vor erhebliche Herausforderungen stellen und eine große Belastung darstellen. Dieser Basis fordern wir die Erteilung von Beschränkungs-Ausnahmen und Zulassungen im vereinfachten Verfahren.

(8) EIN ÜBERMÄSSIGER AUFWUCHS DER KANDIDATENLISTE IST ZU VERMEIDEN

Der Verband der europäischen chemischen Industrie CEFIC schätzt¹⁸, dass durch die anstehenden Legislativvorschläge zur Änderung der Einstufungs-, Verpackungs- und Kennzeichnungsverordnung (CLP) und die Anwendung eines allgemeinen Risikoansatzes (GRA) allein 12.000 Stoffe in den Anwendungsbereich fallen werden. Dies hätte einen rasanten Aufwuchs der Kandidatenliste mit entsprechender Überwachungs- und Meldepflicht und im weiteren Verlauf mit sich nachziehender Substitutionspflicht zur Folge.

Angesichts des erwarteten erheblichen Anstiegs der Zahl der eingestuft und eingeschränkten Stoffe droht die Luft- und Raumfahrtindustrie durch die erforderliche Geschwindigkeit der notwendigen Substitutionen und die Investitionen, die für die Entwicklung und Umsetzung geänderter oder neuer Technologien erforderlich sind und mit unseren strengen Lufttüchtigkeits- und Sicherheitsanforderungen vereinbar sein müssen, schlichtweg überfordert zu sein. Die zu erwartende extreme Zunahme zulassungspflichtiger Stoffe könnte zu REACH-non-compliance Fällen führen, und damit zahlreiche Obsoleszenzen¹⁹ hervorrufen, die den Abriss von Lieferketten und wirtschaftliche Ausfälle zur Folge hätten. Verstärkt wird diese Gefahr darüber hinaus durch die geplanten weitreichenden gruppenbezogenen Beschränkungen bei denen ganze Stoffgruppen und pauschal deren Derivate einer Beschränkung unterzogen werden.

FORDERUNGEN ZUR BEHANDLUNG DER LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE IM BESCHRÄNKUNGSVERFAHREN

Die REACH Verordnung regelt in den Artikeln 67 bis 73 den Umgang mit Beschränkungen für die Herstellung, das Inverkehrbringen und die Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe, Zubereitungen und Erzeugnisse. Das Verfahren zum Erlass neuer und zur Änderung geltender Beschränkungen unterscheidet einen spezifischen Risikomanagement-Ansatz (SRA, Artikel 68 (1)) und einen generischen Risikomanagement-Ansatz (GRA, Artikel 68 (2)). Während das Verfahren nach Art 68(1) industrielle Anwendungen im Blick hat und die sozioökonomischen Auswirkungen der Beschränkung einschließlich der Verfügbarkeit von Alternativen berücksichtigt, stellt Art 68(2) ein vereinfachtes Verfahren dar, welches bei der Beschränkung bislang Verwendungen von Verbrauchern im Blick hat und ohne sozioökonomische Analyse und Alternativen-Check auskommt.

Der gesteigerten Ambition des Green Deal folgend, soll im Zuge der REACH Revision der Anwendungsbereich des GRA zukünftig auf gewerbliche Verwendungszwecke ausgeweitet werden („professional uses“), während der SRA den industriellen Anwendungen vorbehalten bleibt.

(9) DIE LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE IST IMMER ALS INDUSTRIELLER ANWENDER ANZUSEHEN UND IM BESCHRÄNKUNGSVERFAHREN AUCH ZUKÜNFTIG UNTER EINBEZIEHUNG SOZIOÖKONOMISCHER ASPEKTE UND DER VERFÜGBARKEIT VON ALTERNATIVEN ZU BEURTEILEN

Anwendungsfälle der Luft- und Raumfahrt sind industrielle Verwendungen und sind gemäß REACH Artikel 68 (1) zu behandeln. Dazu gehören neben der Herstellung von Produkten auch alle Wartungs-, Reparatur-

oder Überholungsarbeiten, die außerhalb einer Fabrikumgebung durchgeführt werden. Gelegentliche „Vor-Ort-Reparaturen“, die in unserer Branche von geschultem und lizenziertem Personal durchgeführt werden, unterscheiden sich stark von professionellen Akteuren in anderen Branchen, die Verbraucher bedienen, so z.B. Friseur oder Heizungsmonteur in Privathaushalten.

Ein verhältnismäßiger, überschaubarer, risikobasierter Ansatz ist für unsere Branche wesentlich. Dieser wird durch die Anwendung von REACH Artikel 68 (1) ermöglicht und durch ein klares und vorhersehbares Risiko-Management-Optionen-Analyse-Verfahren (RMOA) unterstützt. Der regulatorische Druck auf Chemikalien, die für die Sicherheit unserer Produkte unverzichtbar sind, muss in einem angemessenen Verhältnis zu den vermuteten chemischen Risiken stehen. Einige Stoffe können zwar gefährlich sein, aber wenn sie in einem Produkt in geringer Konzentration verwendet werden oder keine Exposition besteht, ist das Produkt in seiner Anwendung sicher. Insbesondere sollten chemische Stoffe, die unter kontrollierten industriellen Bedingungen verwendet werden, nicht einem rein Gefahr-basierten Bewertungsansatz unterworfen werden. Dies würde sich auch nachteilig auf das Recycling wichtiger Ressourcen (z. B. Metalle und Metalllegierungen) auswirken und könnte die Ziele der Kreislaufwirtschaft verhindern.

INDUSTRIELLER ÜBERGANGSPFAD

(10) INDUSTRIELLEN UMSTELLUNGSPFAD DER LUFT-UND RAUMFAHRT GEMEINSAM MIT BEHÖRDEN ETABLIEREN, BEHERRSCHBARKEIT DES ÜBERGANGS FÜR INDUSTRIE ERMÖGLICHEN

Die Definition eines Umstellungspfades für die Luft- und Raumfahrt in Zusammenarbeit mit den wichtigsten Interessengruppen (ECHA, EASA, EDA, ESA) und der EU-Kommission sowie den Vertretern der wichtigsten Unternehmen des Sektors ist von entscheidender Bedeutung, um auch in Zukunft eine wirksame Umsetzung von REACH zu erreichen (z. B. wesentliche Verwendung, sektorale Ausnahmen, Bewertung geeigneter Alternativen). Dies ist besonders wichtig, um eine Substitution zu ermöglichen, bei der die Entwicklung geeigneter Alternativen durch eine starke Partnerschaft und Zusammenarbeit mit relevanten Lösungsanbietern unterstützt werden kann.

ÜBER DEN BDLI UND DIE LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE

Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie verleiht dem Wirtschaftsstandort Deutschland in vielfältiger Hinsicht nachhaltigen Schub als Job-, Umsatz- und Technologiemoor. Sie ist einer der zentralen Schlüssel zur Lösung dringlicher gesellschaftlicher Herausforderungen.

Der BDLI Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. ist die Stimme der Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland. Wir vertreten mit ziviler und militärischer Luftfahrt sowie Raumfahrt alle Branchensegmente und Unternehmensgrößen von den Ingenieurdienstleistern über mittelständisch geprägte Zulieferer bis zu internationalen Systemherstellern. Mit rund 250 Mitgliedern vertreten wir die Interessen einer Branche, die sich durch internationale Technologieführerschaft und weltweiten Erfolg auszeichnet. Die deutsche Luft- und Raumfahrtindustrie ist nicht nur Lebensader und Impulsgeber der Wirtschaft, sondern auch wichtiger Arbeitgeber für überwiegend hochqualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Mit 100.000 direkt Beschäftigten bündelt sie nahezu alle strategischen Schlüsseltechnologien des 21. Jahrhunderts und generiert ein jährliches Umsatzvolumen von gegenwärtig 31,4 Milliarden Euro.

Der BDLI ist Mitglied in der Aerospace and Defence Industries Association of Europe (ASD), in der wir unsere Aktivitäten hinsichtlich EU relevanter Gesetzgebungsprozesse auf europäischer Ebene abstimmen und bündeln²⁰.

Als Hersteller sehr komplexer Systeme wie Trägerraketen, Flugzeuge, Satelliten und komplexe Waffensysteme ist unser Sektor durch strenge Konstruktionsvorgaben gekennzeichnet, wie z. B. hohe Sicherheits- und Zuverlässigkeitsanforderungen mit strengen Zertifizierungs- und Qualifikationsverfahren. Außerdem agiert der Sektor in einer globalen und komplexen Lieferkette. In vielen Fällen müssen die Zulieferer - oft ohne Wahlmöglichkeiten - aufgrund ihrer qualifizierten Produkte, ihrer nachgewiesenen Erfahrung oder sogar deshalb ausgewählt werden, weil sie als „einzige Quelle“ für sehr spezifische Produkte fungieren.

Der Lebenszyklus vieler Luft- und Raumfahrtprodukte wie Flugzeuge, Trägerraketen, Satelliten und Verteidigungssysteme wird in Jahrzehnten gemessen (z. B. ist das Panavia-Tornado-Flugzeug jetzt über 45 Jahre alt und immer noch im Einsatz). Während der gesamten Lebensdauer dieser Produkte muss unser Sektor ihre Zuverlässigkeit und sichere Nutzung gewährleisten. Dazu gehört auch die Notwendigkeit, komplexe Produkte zu warten und zu reparieren, wobei unter Umständen dieselben Verfahren und Materialien zum Einsatz kommen müssen, die bereits Jahrzehnte zuvor für die Musterzulassung qualifiziert wurden und einen wesentlichen Anteil daran hatten.

Endnoten

- 1 Z.B. [CARACAL](#) - Competent Authorities for Registration, Evaluation, Authorisation and restriction of CHemicals (REACH) and Classification, Labelling and Packaging (CLP) (E02385)
- 2 Die REACH - Verordnung (EG) [1907/2006](#) ist die Europäische Chemikalienverordnung zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe.
- 3 Chemicals Strategy for Sustainability Towards a Toxic-Free Environment, COM(2020) 667 final, 14.10.2020
- 4 https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_de
- 5 https://ec.europa.eu/environment/chemicals/reach/reach_revision_chemical_strategy_en.htm
- 6 z.B. CLP Verordnung, RoHS, Sustainable Product Initiative, Ecodesign for Sustainable Products Regulation, Digital Product Passport, etc.
- 7 CLP Verordnung, RoHS, Sustainable Product Initiative, Ecodesign for Sustainable Products Regulation, Digital Product Passport, etc.
- 8 verankert in REACH, Artikel 68(2)
- 9 siehe REACH Artikel 2(3)
- 10 Fast Tracking Approach
- 11 45th Meeting of Competent Authorities for REACH and CLP (CARACAL)
- 12 CA/45/2022 vom 22. Juni 2022
- 13 z.B. Verordnung (EU) 2021/696 über das Raumfahrtprogramm der Union
- 14 REACH Annex XIV, [Verzeichnis der zulassungspflichtigen Stoffe](#)
- 15 REACH Art 33/ Art 7(2), WFD 2008/98/EC Art 9(1)(i) und Art 9(2)
- 16 Most harmful chemicals - MHC
- 17 Substances of Concern - SOC
- 18 Economic Analysis of the Impacts of the Chemicals Strategy for Sustainability, Phase 1 Report (18/11/2021) see [link](#), [Pressemitteilung CEFIC vom 02.12.2021](#)
- 19 Obsoleszenzen: nicht-Verfügbarkeit erforderlicher Bauteile, Erzeugnisse, Betriebsstoffe
- 20 Die Facharbeiten der nationalen Aerospace-Verbände laufen bei ASD in der REACH&CHEM WG zusammen. Im BDLI korrespondiert diese Arbeitsgruppe mit dem Fachausschuss Nachhaltigkeit und Umweltschutz.

ANLAGE

BDLI-FORDERUNGEN ZUR UMSETZUNG DER REACH REVISION

(1) VERTRAUVENSVOLLE ZUSAMMENARBEIT MIT DER INDUSTRIE STÄRKEN	5
(2) SCHNELLVERFAHREN ZUR ERTEILUNG VON AUSNAHMEN FÜR DIE LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE ETABLIEREN	5/6
(3) WEG DER MINIMALEN EXPOSITION UNTERSTÜTZEN.....	6
(4) KEINE AUSWEITUNG DER ZULASSUNGSPFLICHT AUF STOFFE IN ERZEUGNISSEN	6
(5) LEISTUNGSGEMINDERTE „ALTERNATIVSTOFFE“ SIND KEINE OPTION FÜR LUFT- UND RAUMFAHRTPRODUKTE	6/7
(6) DIE NUTZUNG VON GEFÄHRLICHEN SUBSTANZEN FÜR PRODUKTE DER LUFT- UND RAUMFAHRT OHNE PRAKTIKABLE ALTERNATIVEN MUSS PER DEFINITION UNTER DAS KONZEPT DER „WESENTLICHEN VERWENDUNG“ FALLEN	7
(7) WIR FORDERN TRANSPARENZ DARÜBER, WELCHE STOFFE ZUKÜNFTIG ALS SVHC EINGESTUFT WERDEN SOLLEN	7/8
(8) EIN ÜBERMÄSSIGER AUFWUCHS DER KANDIDATENLISTE IST ZU VERMEIDEN	8
(9) DIE LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE IST IMMER ALS INDUSTRIELLER ANWENDER ANZUSEHEN UND IM BESCHRÄNKUNGSVERFAHREN AUCH ZUKÜNFTIG UNTER EINBEZIEHUNG SOZIOÖKONOMISCHER ASPEKTE UND DER VERFÜGBARKEIT VON ALTERNATIVEN ZU BEURTEILEN	8/9
(10) INDUSTRIELLEN UMSTELLUNGSPFAD DER LUFT-UND RAUMFAHRT GEMEINSAM MIT BEHÖRDEN ETABLIEREN, BEHERRSCHBARKEIT DES ÜBERGANGS FÜR INDUSTRIE ERMÖGLICHEN	9

ABKÜRZUNGEN UND BEGRIFFLICHKEITEN

Beschränkung (Restriction)	Siehe REACH Verordnung Art 67 bis Art 73, Beschränkungen für die Herstellung, das Inverkehrbringen und die Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe, Zubereitungen und Erzeugnisse; Anhang XVII der REACH-Verordnung listet die Stoffe auf, die aufgrund unannehmbaren Risiken für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt nicht oder nur eingeschränkt hergestellt, in Verkehr gebracht oder verwendet werden dürfen.
CARACAL	Competent Authorities for Registration, Evaluation, Authorisation and restriction of CHemicals (REACH) and Classification, Labelling and Packaging (CLP) (E02385), siehe LINK
Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit Für eine schadstofffreie Umwelt	COM(2020) 667 final , MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN
CLP	Wer im EWR gefährliche Chemikalien in Verkehr bringt, muss die CLP-Verordnung über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung beachten. Sie ergänzt die REACH-Verordnung und gewährleistet, dass die von chemischen Stoffen ausgehenden Gefahren den Arbeitnehmern und Verbrauchern durch Piktogramme und Standardangaben auf den Etiketten und Sicherheitsdatenblättern zur Kenntnis gebracht werden.
EASA	European Union Aviation Safety Agency
ECHA	European Chemicals Agency
EDA	European Defence Agency
ESA	European Space Agency
GRA	Generic Risk management Approach – generischer Risikomanagement Ansatz; siehe REACH Art 68 (2) – vereinfachtes Verfahren für Beschränkungen, welches bislang nur die Verwendungen von Verbrauchern im Blick hat
Kandidatenliste	Die Stoffe der Kandidatenliste (SVHC, REACH Anhang XIV) sind nicht grundsätzlich verboten. Ihre Nutzung kann aber zulassungspflichtig werden und löst Informationspflichten (SCIP, REACH Art 33/ Art 7(2)) bei Ihren Verwendern aus.
MHC	Most Harmful Chemicals
Null-Schadstoff-Vision	Nach der Null-Schadstoff-Vision soll die Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden auf ein Niveau gesenkt werden, das als nicht mehr schädlich für die Gesundheit und die natürlichen Ökosysteme gilt und die für unseren Planeten hinnehmbaren Grenzen respektiert, sodass eine schadstofffreie Umwelt geschaffen wird. https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_de
REACH	Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH). REACH gilt für alle Chemikalien; sowohl im Bereich industrieller Verfahren als auch im Bereich der Konsumentenprodukte wie z. B. Farben, Kleidung, Elektrogeräte etc. Die Verordnung betrifft somit die meisten Unternehmen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR).
RMOA	Risk Management Option Analysis; Eine RMOA ist eine Fall-zu-Fall-Analyse, die von den Behörden (Mitgliedsstaaten oder ECHA, falls von der Europäischen Kommission verlangt) durchgeführt wird, um festzustellen, ob ein Stoff als besorgniserregend eingestuft werden sollte; und ob zusätzliche Regulierungsinstrumente vorgeschlagen werden sollten, um die Risiken, die sich aus der Verwendung des Stoffes für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt ergeben, zu beherrschen, und welche Instrumente eingesetzt werden sollen.

SCIP	database for information on Substances of Concern In articles as such or in complex objects (Products) established under the Waste Framework Directive (WFD) . Seit Januar 2021 sind Unternehmen verpflichtet, Erzeugnisse, die sie herstellen, zusammensetzen, einführen oder vertreiben, der SCIP-Datenbank zu melden, falls diese SVHC in einer Konzentration von mehr als 0,1 Massenprozent enthalten. Mit der SCIP-Datenbank soll die Kenntnis über in Erzeugnissen und Produkten enthaltene gefährliche Chemikalien über deren gesamten Lebenszyklus hinweg – einschließlich der Entsorgung – verbessert werden. Flyer der ECHA, ASD-SCIP-Leitfaden
SOC	Substance of Concern
SRA	Specific Risk management Approach – spezifischer Risikomanagement Ansatz; siehe REACH Art 68 (1) – Verfahren für Beschränkungen (gilt für industrielle Anwendungen, berücksichtigt sozioökonomische Auswirkungen der Beschränkung einschließlich der Verfügbarkeit von Alternativen)
SVHC	Substances of Very High Concern – Besonders besorgniserregende Stoffe; werden in der Kandidatenliste (REACH Anhang XIV) gelistet.
Zulassung (Authorisation)	Das Zulassungsverfahren ist in Titel VII der REACH-Verordnung geregelt. Wesentliche Ziele des Zulassungsverfahrens sind die sichere Handhabung und die schrittweise Substitution von Stoffen, die aufgrund ihrer Schädlichkeit für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt Anlass zu besonderer Besorgnis geben. Eine Zulassungspflicht besteht, wenn ein Stoff in REACH Anhang XIV aufgeführt ist und dieser nach Ablauf der entsprechenden Übergangsregelungen weiterhin verwendet oder zur Verwendung in Verkehr gebracht werden soll.



**Fachausschuss Nachhaltigkeit
und Umweltschutz**

Ansprechpartner in der
BDLI-Geschäftsstelle:

Thomas Belitz

Referent Luftfahrt, Ausrüstung
und Werkstoffe

T + 49 30 206140 40

belitz@bdli.de

**Bundesverband der Deutschen Luft- und
Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI)**

Tel.: +49 (0)30 206140-0

kontakt@bdli.de

www.bdli.de

September 2022