

KURZPOSITION

Zum Vorschlag der EU-Kommission für eine EU-Batterieverordnung

Im Dezember 2020 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine europäische Batterieverordnung vorgelegt. Die neue Verordnung soll die geltende Batterierichtlinie (Richtlinie 2006/66/EU) ablösen.

Die Wirtschaftsvereinigung Metalle (WVMetalle) vertritt die wirtschaftspolitischen Anliegen der Nicht-eisen(NE)-Metallindustrie mit 647 Unternehmen und 112 000 Beschäftigten.

Gemeinsam mit dem europäischen Verband der NE-Metallindustrie Eurometaux setzen wir uns mit folgenden Vorschlägen für Verbesserungen am Verordnungstext ein.

Verantwortungsvolle und ethische Beschaffung von Batterie Rohstoffen

Erwägungsgründe 58 - 71, Art. 39, 72, Anhang X

Angesichts des erwarteten exponentiellen Nachfragewachstums nach Batterien in der EU sollte die verantwortungsvolle Beschaffung von Batterierohstoffen berücksichtigt, jedoch sollten analog zu einem etwaigen Sorgfaltspflichtengesetz keine Doppelstrukturen geschaffen werden.

Zum Management sozialer und ökologischer Risiken bei der Beschaffung von Batteriemetallen hat die europäische Nichteisenmetallindustrie gemeinsam mit Stakeholdern an Due-Diligence-Initiativen gearbeitet und umfassende Standards entwickelt, um verantwortungsvolle Geschäftspraktiken sicherzustellen. Bestehende Schemata, Programme und Standards ermöglichen die Umsetzung und Erfüllung der unternehmerischen Sorgfaltspflicht mit Hilfe eines den rohstoffspezifischen Risikoprofilen angepassten risikobasierten Prozesses.

Wir begrüßen die Berücksichtigung des Cobalt Industry's Responsible Assessment Framework (CIRAF) in der Präambel des Rechtsvorschlages (Erwägungsgrund 61). Es gibt jedoch noch weitere Beispiele für verantwortungsvolle Lieferketteninitiativen und Auditierungsprogramme, an denen Eurometaux-Mitglieder zunehmend beteiligt sind, z. B. die Aluminium Stewardship Initiative, the Copper Mark, die Joint Due Diligence Standards für Kupfer, Blei, Nickel und Zink sowie die Metal Alliance for Responsible Sourcing (MARS) und den International Responsible Business Conduct (IRBC).

Da die europäische Metallindustrie sehr sensitiv auf die ethische Beschaffung von Batterie-Rohstoffen reagiert, ist sie Unterstützerin der Due-Diligence-Guidance der OECD für verantwortungsvolle Lieferketten von Mineralien aus Konflikt- und Hochrisikogebieten.

Forderungen:

- Auf bestehenden freiwilligen Sorgfaltspflichtregelungen aufbauen, um Transparenz, Abstimmung und gegenseitige Anerkennung bestehender Multi-Stakeholder-Initiativen, -Regelungen und -Programmen im Metallsektor zu fördern.
- Einen "intelligenten Mix" aus Mindestanforderungen sowie Brancheninitiativen und -anreizen schaffen. Dieser sollte klare Definitionen beinhalten, die die Sorgfaltspflicht in den Bereichen Umwelt, Menschenrechte, Gesundheit und Sicherheit, Verpflichtungen zu verantwortungsvollem Geschäftsgebaren und Standards in den Lieferketten von Mineralien umfasst.

- Bestehende international anerkannte Standards und Instrumente nutzen (z. B. die UNGPs, OECD-Leitsätze), mit denen Unternehmen ihre Risiken identifizieren, verhindern und abmildern können.
- Vermeidung von Schlupflöchern, indem die gesamte Wertschöpfungskette mitgedacht wird. Dies bedeutet, dass nicht einzig vorgelagerte Wirtschaftsakteure Verantwortlichkeiten gegenüber ihren nachgelagerten Partnern haben sollten. Außerdem: Gleiche Wettbewerbsbedingungen mit Drittländern sollten sichergestellt sein.
- Gesonderte Betrachtung von Sekundärrohstoffen, da die Rückverfolgung zum Ursprung unmöglich ist. Sekundärrohstoffe können maximal bis zur Aufbereitungsstätte zurückverfolgt werden. Sorgfaltspflichten können nicht über diesen Punkt hinausgehen.
- Vermeiden von Überschneidungen/Unstimmigkeiten zwischen verschiedenen politischen Instrumenten, einschließlich eines möglicherweise anstehenden Sorgfaltspflichtengesetzes, um den Akteuren in der Lieferkette einen vorhersehbareren Rechtsrahmen zu bieten und Doppelstrukturen zu vermeiden. Dies ist für die Sicherung langfristiger Lieferungen in die EU unerlässlich.

Risikomanagement

Erwägungsgründe 15 - 16, Art. 2, 6, 71, Anhang

Jede heute auf dem europäischen Markt erhältliche Batteriechemie basiert auf einer Kombination von Metallen, zum Beispiel:

- Blei-Säure-Batterie (Automobil/Industrie) - Blei, Antimon, Zinn, Kupfer, Aluminium, Kalzium, Silber;
- Lithium-Ionen-Batterie (Industrie/Portable/Automobil) - Lithium, Nickel, Kobalt, Mangan, Aluminium, Kupfer, Silizium;
- Nickel-Cadmium-Batterie (industriell) - Nickel, Cadmium.

Metalle werden verwendet, weil ihre physikalischen und chemischen Eigenschaften entscheidend für die Funktionalität, Sicherheit und Leistung von Batteriesystemen sind. Eine Substitution dieser Metalle ist zum jetzigen Zeitpunkt weder technisch noch wirtschaftlich machbar. Es ist bekannt, dass einige der genannten Metalle gefährliche Eigenschaften haben können, die aber risikokontrolliert sind und bereits unter der REACH-Verordnung, den einschlägigen Bestimmungen für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (OSH) und/oder der sektorspezifischen Umweltgesetzgebung geregelt sind. Sie stellen bei ordnungsgemäßer Herstellung, Verwendung und Recycling kein Risiko für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt dar. Batterien sind versiegelte Einheiten, bei denen bei ordnungsgemäßer Verwendung keine Stoffe freigesetzt werden, während die Herstellung und das Recycling in zugelassenen Anlagen unter streng kontrollierten Bedingungen erfolgen, um den Schutz der Arbeitnehmer und der Umwelt zu gewährleisten.

Grundsätzlich müssen auch Stoffbeschränkungen nach der EU-Batterieverordnung einem risikobasierten Ansatz folgen, eine sozioökonomische Bewertung (SEA) beinhalten und, falls eine Bewertung von Alternativen (AoA) erforderlich ist, die wirtschaftliche und technische Machbarkeit unter Berücksichtigung des gesamten Lebenszyklus der Stoffe (Herstellung, Nutzungsphase und Recycling am Ende der Lebensdauer) berücksichtigen. Die Bewertung sollte vorhandene Nachweise aus den REACH-Registrierungsdossiers berücksichtigen, im Einklang mit dem Ansatz "ein Stoff, eine Bewertung" (OSOA), und die beste(n) Risikomanagementoption(en) sollte(n), falls erforderlich, auf einer sorgfältigen Risikomanagementoptionsanalyse (RMOA) für die verschiedenen Verwendungen basieren.

Forderungen:

- Das Verfahren zur Beschränkung von gefährlichen Stoffen für alle Anwendungen/Verwendungen muss sicherstellen, dass
 - vorhandene REACH-Registrierungsdateien für Stoffe vollständig genutzt werden.

- eine ordnungsgemäße Risikomanagement-Optionsanalyse (RMOA) durchgeführt wird, um die am besten geeignete Risikomanagementmaßnahme unter REACH oder anderen Regelungen, wie z. B. Arbeitsschutz- oder sektorspezifischen Rechtsvorschriften, zu bestimmen.
- Risikomanagementmaßnahmen eine risikokontrollierte Verwendung über den gesamten Lebenszyklus von Stoffen gewährleisten
- bei Substitution eine Bewertung von Alternativen (AoA) unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und technischen Machbarkeit durchgeführt wird.

Carbon Footprint

Erwägungsgrund 18, Art. 2, 7, Anhang II

Die Verwendung von Ökobilanzen zur Bewertung der Umweltleistung von Produkten ist ein zentrales Instrument, um zu vermeiden, dass Produktentscheidungen auf der Grundlage einzelner Indikatoren oder Teile des Lebenszyklus getroffen werden. Die Politik muss die Verbesserung der Lebenszyklusleistung von Produkten vorzutreiben. Dies steht allerdings unter der Voraussetzung, dass die Bilanzierungsmethode über alle Lebenszyklusphasen konsistent berücksichtigt wird.

Der Verordnungsentwurf sieht eine verpflichtende Deklaration des Kohlenstoff-Fußabdrucks, Leistungsklassen und Höchstwerte für den CO₂-Fußabdruck für Elektrofahrzeuge und wiederaufladbare Industriebatterien vor. Den engen Zeitrahmen für die Verabschiedung des delegierten Rechtsakts zur Festlegung der Berechnungsmethode sehen wir kritisch. Die Entwicklung der oben erwähnten PEFCRs hat vier Jahre gebraucht. Einige Batterien, die in den Anwendungsbereich des Legislativvorschlags fallen, verfügen darüber hinaus bisher über keine PEFCR. Zusätzlich wird derzeit der PEFCR für Batterien einer umfassenden Überarbeitung unterzogen.

Forderungen

- Verlängerung der Fristen für die Entwicklung einer angemessenen LCA-basierten Methodik für die Berechnung des Carbon Footprint von Batterien.
- Berücksichtigung der Anstrengungen der Industrie zur Aktualisierung des bestehenden PEFCR für wiederaufladbare Batterien für mobile Anwendungen und Berücksichtigung dieser Ergebnisse bei der Ausarbeitung des delegierten Rechtsakts zur Festlegung der Methodik und des webbasierten CO₂-Fußabdruck-Rechners.

Sammlung von Batterien

Erwägungsgrund 81, 82, Art. 48, 49, 55, Anhang XI

Es muss sichergestellt werden, dass alle Altbatterien effektiv gesammelt und zur sicheren Behandlung an Recyclinganlagen gegeben werden. Alle Batteriechemien sind grundsätzlich für das Recycling geeignet. Wir begrüßen daher die im Entwurf der Batterieverordnung (Art. 49) geforderte verlustfreie Entsorgung von Automobil-, Industrie- und Elektrofahrzeugbatterien. Dies gilt bereits heute für 99 % der in Europa für die Sammlung verfügbaren Blei-Säure-Autobatterien, die in einem geschlossenen Kreislaufsystem recycelt werden. EV-Batterien auf Lithiumbasis werden ihr Lebensende erst in etwa 10-15 Jahren erreichen. Die vorgeschlagenen Meldepflichten sind ein wirksamer Mechanismus, um illegalen Abfallexport oder falsche Abfallentsorgung zu verhindern.

Die meisten Betreiber von Sammel-, Behandlungs- und Verwertungsanlagen (Recycling) in Europa sind unabhängig. Sie alle haben eine Genehmigung für ihre Aktivitäten, die sicherstellt, dass Batterien auf umweltverträgliche Weise gesammelt, gelagert, behandelt und recycelt werden. Der neue Vorschlag enthält eine Reihe neuer Definitionen wie "unabhängige Betreiber", "(unabhängige) Abfallbewirtschaftungsunternehmen", "zugelassene Abfallbewirtschaftungsunternehmen", "Verwerter" und "zugelassene Anlagen", die Änderungen der derzeitigen Situation mit sich bringen und die bisherige ausgewogene Rollenverteilung gefährden können.

Forderung

- Die Definitionen der Verordnung müssen so gestaltet sein, dass unabhängige Abfallentsorger weiterhin bei der Unterstützung der Herstellerverantwortung tätig sein können.

Recyclingeffizienz und Materialrückgewinnung

Erwägungsgründe 19, 72, 86, Art. 2, 57, Anhang XII

Qualitativ hochwertige Recycler, die die einschlägigen EHS-, Arbeits- und Sozialstandards einhalten und modernste Technologien verwenden, sind in der Lage, Metalle aus Batterien sicher und ohne Schaden für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt zurückzugewinnen.

Die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen (Anhang XII) betreffen sowohl die Materialrückgewinnungsraten (%) für Pb, Co, Cu, Li, Ni als auch Mindestrecyclingeffizienzen für Pb-Säure- und Li-Ionen-Batterien. Das Recycling anderer Batterieelemente ist ebenfalls wichtig. Wir sind besorgt, dass in der Verordnung Zielvorgaben vorgeschlagen werden, bevor eine detaillierte Methodik für die Berechnung dieser Zielvorgaben festgelegt ist.

Alle Ziele sollten ehrgeizig, aber gleichzeitig realistisch und erreichbar sein und auf bestehenden und bewährten Recyclingtechnologien beruhen, die heute im industriellen Maßstab eingesetzt werden, sowie auf neuen, in der Entwicklung befindlichen Technologien. Dabei sollte auch die Komplexität des Metallrecyclinggeschäfts, vertrauliche Geschäftsinformationen sowie die Marktwirtschaft, die das effiziente Recycling von Batterierohstoffen vorantreibt, berücksichtigt werden.

Forderung

- Quoten sollten realistisch sein und durch eine Methodik untermauert werden, die die bestehenden und bewährten Recyclingtechnologien, die Komplexität des Metallrecyclinggeschäfts sowie die Marktwirtschaft berücksichtigen.

Mindeststandards für das Recycling

Erwägungsgründe 87, Art. 58

Komplexe Batterietypen sollten nur von hochwertigen Recyclern behandelt werden, die modernste Verfahren einsetzen, um die Recyclingeffizienz und die Rückgewinnung wertvoller Metalle zu maximieren und gleichzeitig eine sichere Behandlung gefährlicher Stoffe gewährleisten. Derzeit gibt es keine spezifischen Anforderungen an die Recycler dieser Batterien, weder innerhalb noch außerhalb Europas, um die Mindeststandards für ein effektives Recycling zu erfüllen, was die Wahrscheinlichkeit einer unsachgemäßen Behandlung erhöht.

Die Situation ist sogar noch unklarer, wenn Altbatterien zum Recycling außerhalb der EU verbracht werden. Um diese Aktivität auf die offiziellen Recyclingziele anzurechnen, verlangt die Abfallrahmenrichtlinie (Art. 11a), dass die empfangende Anlage Bedingungen anbietet, die denen in der EU "weitgehend gleichwertig" sind. Dies muss der Exporteur nachweisen. Leider ist nirgends spezifiziert, welche Mindeststandards erfüllt sein müssen. Damit entsteht die Gefahr, dass Altbatterien aus der EU zu Anlagen gelangen, die die EU-Standards nicht erfüllen. Daher sollte ein Zeitplan zur Festlegung dieser Kriterien aufgenommen werden. Außerdem sollte der Import von Altbatterien in die EU im Rahmen der Abfallverbringungsverordnung erleichtert werden.

Forderungen

- Definieren von "gleichwertigen Bedingungen" in der Batterieverordnung sowie in der anstehenden Überarbeitung der Abfallverbringungsverordnung für die Behandlung von Altbatterien, die zum Recycling außerhalb der EU exportiert werden.
- Erleichterung des Imports von Altbatterien in die EU.

Recycelt Content

Erwägungsgründe 8, 20, Art. 8

Während der obligatorische Mindestrecyclinganteil für andere Materialien hilfreich ist, um deren Kreislauffähigkeit und die Verbesserung ihrer Recyclingtechnologien zu fördern, ist er für Metalle nicht angemessen. NE-Metalle erreichen bereits eine hohe Recyclingeffizienz und ihre Nachfrage steigt ständig, insbesondere mit Blick auf die EU-Ambitionen für den "Green Deal", so dass der in Artikel 8 vorgeschlagene obligatorische Recyclinganteil nicht notwendig ist, um ihre Akzeptanz zu steigern. Außerdem haben Primär- und Sekundärmetalle eine identische Qualität und einen identischen Preis (was bei anderen Materialien nicht der Fall ist), und sie werden in metallurgischen Prozessen aus technischen Gründen oft miteinander vermischt.

Für EV-Li-Ionen-Batterien wächst der Markt ständig, sie werden erst in 10-15 Jahren ihr Lebensende erreichen. In der Praxis wird es daher nicht realistisch sein, die für 2030 und 2035 vorgegebenen Ziele zu erreichen, was auch durch die Schlussfolgerungen des Öko-Instituts in der Folgenabschätzung zur Batterieverordnung bestätigt wird: *"Insbesondere für kritische Metalle, die in schnell wachsenden Märkten benötigt werden, z. B. Li, Co in Lithium-Ionen-Batterien, werden bis 2035 nicht genügend Sekundärmaterialien zur Verfügung stehen, um relevante Anteile an recycelten Inhalten in den in Verkehr gebrachten Batterien festzulegen"*. Darüber hinaus ist es ebenso schwierig, die Realisierbarkeit dieser Ziele zu bewerten, wenn keine Methodik zur Berechnung der Menge an rezykliertem Gehalt zur Verfügung steht.

Der in der EU vorgeschriebene Mindestanteil an recyceltem Material kann auch zu einer Aufteilung der Materialien führen, wobei die Hersteller verfügbare Sekundärmaterialien für die in der EU verkauften und mehr Primärmaterialien für die auf Nicht-EU-Märkten verkauften Batterien verwenden. Ebenso könnte das für das Recycling verfügbare Material in den Batteriesektor umgeleitet werden, um den Recyclinganteil in Batterien zu erhöhen und gleichzeitig den Recyclinganteil an anderer Stelle zu senken.

Darüber hinaus würde die Einführung eines obligatorischen Rezyklat Gehalts zu einer erheblichen Herausforderung bei der Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften für importierte Batterien führen. Es müsste eine große Anzahl von Zertifikaten verifiziert werden, während es technisch nicht möglich ist, Tests durchzuführen, um zwischen primären und recycelten Metallen, die in Batterien verwendet werden, zu unterscheiden.

Das übergreifende Ziel der zukünftigen Batteriegesetzgebung muss es sein, die Recyclingeffizienz von metallhaltigen Produkten am Ende ihrer Lebensdauer zu maximieren und gleichzeitig gewährleisten, dass die Produkte sicher, leistungsstark und wettbewerbsfähig sind. Es muss ein angemessener politischer Rahmen entwickelt werden, der die Sammlung fördert, ein qualitativ hochwertiges Recycling garantiert und sicherstellt, dass in Europa genügend recycelte Materialien verfügbar sind. Ein solcher Rahmen wird automatisch die Bedingungen für eine zukünftige potenzielle Entwicklung des Konzepts des recycelten Inhalts auslösen.

Forderungen

- Erarbeitung einer robusten, überprüfbaren Methodik und einer gründlichen Folgenabschätzung, bevor verpflichtende Zielvorgaben für den Rezyklat Gehalt eingeführt werden bzw. bis mehr Informationen über die Entwicklung des Marktes verfügbar sind.
- Anpassung des Zeitplans für die Entwicklung der Methodik und Miteinbeziehung aller relevanten Interessengruppen in den Prozess.
- Die Rolle des Mehrfachrecyclings (gemäß der Abfallrahmenrichtlinie, Art. 8) als beste Option für den Umgang mit Materialien in Altbatterien fördern.
- Effektive Umsetzung des politischen Rahmens, der die Sammlung und Sortierung von metallhaltigen Produkten fördert und ein qualitativ hochwertiges Recycling garantiert, um sicherzustellen, dass in Europa genügend recycelte Materialien verfügbar sind.

Regulatorische Kohärenz

Die Verwendung von Metallen in Batterien wird bereits durch mehrere EU-Richtlinien geregelt, darunter die Batterierichtlinie, die Altauto-Richtlinie, die REACH-Verordnung und das Rahmenwerk für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (OSH). Wir empfehlen, dass die Europäische Kommission regulatorische Überschneidungen/Inkonsistenzen identifiziert, um einen kohärenten und vereinfachten gesetzlichen Rahmen zu gewährleisten, der die Entwicklung einer wettbewerbsfähigen EU-Batterie-Wertschöpfungskette unterstützt.

Jede künftige Entscheidung, eine Batteriechemie durch eine andere zu ersetzen, muss eine Bewertung des erforderlichen Leistungsniveaus, der Risiken für die menschliche Gesundheit und die Umwelt, der Umweltauswirkungen während des Lebenszyklus, sozioökonomischer Erwägungen und breiterer Nachhaltigkeitsziele (einschließlich Kreislauffähigkeit und Langlebigkeit) beinhalten.

Forderung

- Verbesserung der regulatorischen Kohärenz zwischen der vorgeschlagenen Batteriegelgesetzgebung und bestehenden Maßnahmen, die bereits durch die REACH-Verordnung, die ELV-Richtlinie, den Rahmen für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz usw. umgesetzt wurden, um sicherzustellen, dass die Risiken von Metallen in Batterien einheitlich reguliert werden und unnötige Belastungen für die EU-Batterie-Wertschöpfungskette minimiert werden.

Kohärenz beim Versand von Altbatterien

Die Verbringung von Altbatterien zu den Recyclinganlagen ist eine Herausforderung. Derzeit kann es mehrere Monate dauern, bis eine geplante Verbringung innerhalb der EU von allen betroffenen Behörden genehmigt wird, und über ein Jahr, bis Altbatterien von außerhalb Europas importiert werden können. Darüber hinaus können sich Verbringungen weiter verzögern, weil es in den Mitgliedstaaten keine harmonisierten Definitionen für die Einstufung von Abfällen als "gefährlich" oder "nicht gefährlich" gibt.

Forderung

- Die anstehende Überarbeitung der Abfallverbringungsverordnung sollte genutzt werden, um die Erleichterung für Verbringungen von Altbatterien innerhalb der EU zu schaffen, indem die Einstufung der Mitgliedstaaten in "gefährliche" und "nicht gefährliche" Abfälle harmonisiert und ein beschleunigtes Notifizierungsverfahren für die Verbringung von Abfällen innerhalb der EU zu vorab genehmigten Recyclinganlagen eingeführt wird.

Berlin, den 21. Juni 2021

Kontakt:

Rainer Buchholz
Leiter Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz
Telefon: 030 / 72 62 07 – 120
E-Mail: buchholz@wvmetalle.de

Pia Hackert
CSR- & Nachhaltigkeitsberaterin
030 / 72 62 07 – 120
hackert@wvmetalle.de

Wirtschaftsvereinigung Metalle, Wallstraße 58/59, 10179 Berlin