

## **Musterstellungnahme der Umweltallianz**

**Verordnungspaket Umwelt Frühling 2024 (Vernehmlassung 2023/45)**

*Der Text steht frei zur Verfügung.*

Frist zur Einreichung: 6. Oktober 2023

Mail: [polg@bafu.admin.ch](mailto:polg@bafu.admin.ch) (als pdf und Word-File)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Vernehmlassung Verordnungspaket Umwelt Frühling 2024. Wir beschränken uns dabei auf den Teil «Verordnung zur Reduktion von Risiken beim Umgang mit bestimmten besonders gefährlichen Stoffen, Zubereitungen und Gegenständen (Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung, ChemRRV; SR 814.81)»

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

[Organisation]

# Stellungnahme

## 1. Forderung nach Vorgaben für Recycling, um den steigenden Rohstoffbedarf zu dämpfen

Der Anhang 2.15 der ChemRRV regelt unter anderem die vorgezogene Entsorgungsgebühr bei Fahrzeugbatterien, respektive die Befreiung der Herstellerinnen davon, wenn diese «eine umweltverträgliche Entsorgung der Batterien und die Deckung der gesamten Entsorgungskosten gewährleisten». Wird die Gebühr erhoben, so wird diese für «Sammlung, Transport und Verwertung von Batterien», «Information, insbesondere zur Förderung des Rücklaufs von Batterien» sowie zur Deckung des administrativen Aufwandes verwendet.

Was heute in beiden Fällen – also mit oder ohne vorgezogene Entsorgungsgebühr resp. Befreiung davon – fehlt, sind Vorgaben an die Qualität der «umweltverträglichen Entsorgung» resp. der «Verwertung» der Batterien.

Es wäre elementar, dass am Ende der Batterielebensdauer ein möglichst hoher Anteil der darin enthaltenen Stoffe in guter Qualität rezykliert wird und wiederum in Batterien verwendet werden kann. Dies mindert den Bedarf an Primärrohstoffen.

Der rasch zunehmende Anteil an Elektroautos führt zu einem stark steigenden Bedarf an Fahrzeugbatterien. Der Bund rechnet laut einer aktuellen Studie<sup>1</sup> mit einer um das Zehnfache steigende Nachfrage an Batterien bis 2030 gegenüber 2021. Diese Studie listet auch die gravierenden negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen der Rohstoffförderung für die Batterieproduktion auf und nennt die Förderung des Recyclings (und transparente Lieferketten) als wichtige Lösungsansätze. Zugleich weist die Studie darauf hin, dass heute das Recycling in der Schweiz nicht profitabel und der Einsatz von Primärrohstoffen kostengünstiger sei. Es braucht also gesetzliche Rahmenbedingungen, damit sich bei Batterien eine Kreislaufwirtschaft etablieren kann.

In der EU ist mit der Batterieverordnung kürzlich eine gesetzliche Grundlage in Kraft getreten, die weitgehende Vorgaben zum Recycling von Batterien macht. Die Verordnung legt etwa eine Rücknahmepflicht für Hersteller von Fahrzeugbatterien fest, Vorgaben zu Mindestanteilen an rezyklierten Stoffen für Kobalt, Blei, Nickel und Lithium in neuen Batterien, Mindestrecyclingquoten für diese Elemente wie auch Kupfer, sowie Vorschriften für Informationen, die die Wiederverwendung, Zweitnutzung oder Wiederaufbereitung von Batterien vereinfachen. Die EU Batterieverordnung ermöglicht eine lange Nutzung sowie ein vereinfachtes Recycling von Fahrzeugbatterien, macht Auflagen zum Recycling hinsichtlich Quantität und Qualität und setzt so Rahmenbedingungen für einen schonenderen Umgang mit Ressourcen.

Wir fordern, dass die Vorgaben der EU Batterieverordnung in der aktuellen Revision der ChemRRV übernommen werden. Mit einem Marktanteil von 18% reinen Elektroautos und 26% Steckerfahrzeuge (Elektroautos und Plug-in-Hybride) 2022 liegt die Schweiz innerhalb Europas in den Top 10, was die Elektrifizierung der Personenwagen angeht. Die Schweiz darf beim Thema Batterierecycling nicht im Abseits stehen und riskieren, zum Absatzort für alte, mit der EU-Regelung nicht konforme Batterien zu werden. Die Schweiz muss ihre Verantwortung wahrnehmen, was den sparsamen Umgang mit kritischen Batterierohstoffen angeht. Vorschriften in Bezug auf das Batterierecycling können ausserdem dazu beitragen, dass sich eine Recyclingindustrie etablieren und die Schweiz in diesem zukunftsträchtigen Markt eine Rolle spielen kann.

## 2. Export

80% der Fahrzeuge werden nach ihrer Nutzung in der Schweiz exportiert. Vor dem Export sollte sichergestellt werden, dass die obengenannten Entsorgungs- resp. Recyclingziele auch im Bestimmungsland eingehalten werden – dass dort Recyclingvorschriften und auch die nötige Infrastruktur existiert, die eine vergleichbare Verwertung wie in der Schweiz garantieren.

---

<sup>1</sup> Batterien für Elektrofahrzeuge. Bundesamt für Energie BFE, April 2023.