

EINE EU-BATTERIEN-RICHTLINIE ZUM SCHUTZ VON VERBRAUCHERN UND UMWELT

Positionspapier des Verbraucherzentrale Bundesverbands e. V. (vzbv) hinsichtlich des Inception Impact Assessment bezüglich der Initiative „Modernising the EU’s batteries legislation“ der EU-Kommission

Angesichts einer Vielzahl an neuen Verkehrsmitteln mit Batteriebetrieb und dem notwendigen Schutz von Verbraucherinnen und Verbrauchern¹ sowie der Umwelt begrüßt der vzbv die Novellierung der EU-Batterien-Richtlinie. Insbesondere wird begrüßt, dass Verbraucher verlässlichere Informationen erhalten, Sammelziele sowie die Rückgewinnung von Rohstoffen verbessert und technologische Neuerungen berücksichtigt werden sollen. Darüber hinaus bedarf es einer verbraucherfreundlichen Kennzeichnung, die über Ladezustand und Haltbarkeit von Akkumulatoren informiert sowie einer umweltfreundlichen Konstruktion und Wiederaufbereitung.

DIE AUS SICHT DES VZBV WESENTLICHEN PUNKTE SIND:

Objektive und vergleichbare Angaben zum Zustand der Fahrzeugbatterie: Mit steigendem Anteil der E-Autos in der Gesamtflotte sowie einer immer größeren Anzahl an E-Bikes, Pedelecs, E-Rollern und Elektrokleinstfahrzeugen wird der Weiterverkauf gebrauchter E-Fahrzeuge künftig immer mehr zunehmen. Als wertvollstes Bauteil wird der Batterie dabei eine besondere Bedeutung zukommen. Beim Kauf eines elektrischen Gebrauchtwagens, eines gebrauchten E-Bikes, Pedelecs etc. haben Verbraucher bisher keine Informationen darüber in welchem Zustand sich die Batterie befindet. Verbraucher müssen sich künftig auf objektive und vergleichbare Angaben zum Zustand der Fahrzeugbatterie verlassen können. Nur dann sind fundierte Kaufentscheidungen möglich. Die Traktionsbatterie darf nicht zur Black Box werden.

Verbraucherinformation und Ressourcenschutz: Aber nicht nur beim Kauf gebrauchter Produkte, sondern auch beim Neukauf eines Produkts, hat der Verbraucher nur die Möglichkeit sich für ein nachhaltiges Produkt zu entscheiden, wenn er über die Umweltfreundlichkeit/Langlebigkeit ausreichend informiert ist. Dies gilt genauso für Batterien. Kauft ein Verbraucher einen Laptop hat er keine Informationen über die Haltbarkeit des Laptops sowie der Batterie. Somit gibt es keinen Anreiz sich für ein langlebigeres Produkt zu entscheiden. Die Förderung von Rohstoffen für Batterien ist aber mit Umwelt- und Sozialproblemen verbunden und deshalb ist es umso wichtiger Langlebigkeit, Wiederverwendbarkeit und effiziente Recyclingverfahren sicherzustellen. Langlebigkeit bringt dem Verbraucher mehr Nutzer-

¹ Die im weiteren Text gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf Personen aller Geschlechter. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Mehrfachbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

freundlichkeit und finanzielle Vorteile. Verbraucher können durch ihr Nachfrageverhalten wenig Einfluss auf das Design von umweltfreundlichen Komponenten in der Herstellung von Batterien nehmen. Vorgaben durch den Gesetzgeber sind daher unabdingbar, um auf das Produktdesign einzuwirken.

DER VZBV FORDERT IM EINZELNEN

Verbraucherinformation und Ressourcenschutz im Allgemeinen

Zum Wohl der Verbraucher und der Umwelt fordert der vzbv, dass die EU-Batterien-Richtlinie Vorgaben und Kriterien enthält, nach denen Batterien zukünftig umweltfreundlicher konstruiert und entsorgt beziehungsweise wiederaufbereitet werden können.

- ❖ Um die Langlebigkeit von Batterien zu gewährleisten, sollten Anforderungen an die Haltbarkeit von Akkumulatoren, wie eine Mindestanzahl an Ladezyklen, gestellt werden. Die zu erwartende Haltbarkeit (Anzahl der Zyklen) muss außerdem transparent dargelegt werden. Hier sollte ein Label für Batterien für Transparenz sorgen.
- ❖ Batterien und Akkumulatoren werden im Verbraucheralltag immer wichtiger. Problem ist, dass Verbraucher über den korrekten Umgang häufig nicht informiert sind. Verbraucher müssen aufgrund der Gefahr von Bränden bei unsachgemäßer Handhabung insbesondere über den korrekten Umgang mit Lithium-Ionen-Batterien aufgeklärt werden und Sammelstellen ihre Mitarbeiter schulen. Bei Traktionsbatterien für Elektroautos muss außerdem über die Auswirkungen des Schnellladens und anderer Faktoren auf die Haltbarkeit der Akkumulatoren informiert werden. Des Weiteren braucht es genügend Sammelstellen in Läden, Supermärkten und Autowerkstätten. Die Hersteller sollten für die Finanzierung der notwendigen Verbraucherinformation sowie der Sammelinfrastruktur in die Pflicht genommen werden.
- ❖ Daneben müssen Akkumulatoren aus elektronischen Geräten, aber auch Elektrokleinstfahrzeugen einfach entfernt werden können. So sollte es für Nutzer möglich sein, die Batterien in Geräten wie Laptops und Smartphones sowie in Elektrokleinstfahrzeugen auszuwechseln zu können bzw. auszuwechseln zu lassen.

Ressourcen- und Verbraucherschutz bei Traktionsbatterien/Antriebsbatterien

- **Herstellung**

- ❖ Insbesondere bei den ressourcenreichen Traktionsbatterien von E-Autos müssen der Aufbau und die materielle Zusammensetzung, welche maßgeblich über die Recyclingfähigkeit von Produkten entscheiden, schon von vornherein so gewählt sein, dass eine möglichst weitreichende Wiederverwendbarkeit der eingesetzten Rohstoffe möglich ist.

- ❖ Für Lithium-Ionen-Batterien wird es auf absehbare Zeit keine Optionen zur Substitution geben², hier ist es wichtig den Einsatz von kritischen Rohstoffen weiter zu reduzieren und die Recyclingfähigkeit von Batterien zu erhöhen.
- ❖ Um dem ökologischen Fußabdruck Rechnung zu tragen, muss bei der Wahl der Rohstoffe auch auf möglichst kurze Bezugswege geachtet werden.
- ❖ Um Unternehmen zur menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht bei der Produktion zu verpflichten, sollte außerdem ein Lieferkettengesetz eingeführt werden.

• Entsorgung

- ❖ Die Entsorgung von E-Fahrzeugen muss geregelt werden und Verbraucher müssen alle nötigen Informationen dazu, einschließlich des Entsorgungsunternehmens, erhalten, auch wenn das Automobilunternehmen nicht Hersteller der Batterie ist. Es dürfen am Ende des Lebenszyklus eines Autos keine unerwarteten zusätzlichen Kostenbelastungen für Entsorgung und Recycling für Verbraucher entstehen.
- ❖ Neben klaren und sicheren Regelungen braucht es eine Rücknahmepflicht der Hersteller für Industriebatterien, mehr Spediteure für den Transport zum Demontagebetrieb sowie die Klärung versicherungsrechtlicher Fragen.
- ❖ Auch der Second-Use von Traktionsbatterien als Stationärspeicher ist sinnvoll. Die Forschung und Entwicklung in diesen Bereichen ist voranzutreiben und bei optimistischen Ergebnissen gegebenenfalls regulatorisch zu unterstützen.

• Recycling

- ❖ Bevor Traktionsbatterien für E-Autos recycelt werden, muss gewährleistet sein, dass ein zweiter Lebensweg berücksichtigt wurde. Es muss vermieden werden, dass noch nutzbare Batterien dem Recycling zugeführt werden.
- ❖ Akkumulatoren aller Art von Elektrofahrzeugen fallen bisher in die Kategorie Industriebatterien. Dies ist nicht mehr zeitgemäß, da Verbraucher in immer größerem Ausmaß die Nutzer dieser Batterien werden. Deshalb sollte über eine eigene Kategorie für Batterien von kleineren E-Fahrzeugen (wie E-Bikes, Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeugen; nicht E-Pkw) nachgedacht werden.
- ❖ Bisher gibt es keine Sammelziele für Industriebatterien sowie keine Berichtsverpflichtungen. Deshalb kann die Leistung der Mitgliedsstaaten nicht ausgewertet werden. Ziele für Akkumulatoren aus Elektrokleinstfahrzeugen sollten jedoch eingeführt werden, falls die Rückgabequoten schlecht sind. Auch deshalb sollte eine eigene Kategorie für Akkumulatoren kleinerer E-Fahrzeuge in Erwägung gezogen werden. Die Berichtspflicht sollte für Batterien für jede Art von Elektrofahrzeugen obligatorisch sein.

² Buchert et al.: Substitution als Strategie zur Minderung der Kritikalität von Rohstoffen für Umwelttechnologien – Potentialermittlung für Second-Best-Lösungen, Abschlussbericht, 2019, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/substitution-als-strategie-minderung-rohstoffkritikalitaet>, 01.07.2020

- ❖ Für Gerätealtbatterien fordert der vzbv Sammelziele von mindestens 55 Prozent bis 2022 und 65 Prozent bis 2025.
- ❖ Außerdem braucht es ehrgeizigere Recyclingziele, um eine hohe stoffliche Verwertung zu erreichen. Die EU-Richtlinie über Batterien und Akkumulatoren sieht vor, dass nur 50 Prozent des durchschnittlichen Gewichts sonstiger Altbatterien und -akkumulatoren recycelt werden muss (Recyclingeffizienz). Ziel muss es aber sein, kritische Rohstoffe, wie zum Beispiel Lithium und Kobalt, zu mindestens 90 Prozent je nach technischen Möglichkeiten wiederzugewinnen, um diese erneut verwenden zu können.

• **Forschung und Entwicklung**

- ❖ Viele Rohstoffe zur Herstellung von Batterien sind umweltkritisch, deshalb muss nach Alternativen für diese Rohstoffe geforscht werden.
- ❖ Die notwendigen mehrstufigen Recyclingverfahren für Traktionsbatterien von E-Autos sind bisher noch teuer und energieintensiv. Deshalb muss die Forschung an energieeffizienten Recyclingverfahren intensiviert werden.
- ❖ Insgesamt muss die Forschung in den Bereichen Weiterverwendung, Entsorgung und Recycling von Traktionsbatterien vorangetrieben werden.

Der Verbraucher muss den Zustand von Traktionsbatterien jederzeit in Erfahrung bringen können

Um die Weiternutzung von Elektroautos als Gebrauchtwagen zu fördern, müssen Verbraucher den Zustand der Batterie auslesen können. Die Bereitschaft, insbesondere bei einem Gebrauchtwagenkauf, einen hohen Preis für den Stromer zu zahlen, wird gering sein, wenn die Person befürchtet, dass sich die Batteriequalität und Reichweite schnell verschlechtert oder sinken wird. Um möglichst zuverlässige Informationen zum State of Health (SOH) einer Batterie zu erhalten, die nicht nur eine objektive Einschätzung eines spezifischen Fahrzeuges ermöglichen, sondern auch den Vergleich unterschiedlicher Fahrzeuge und Fahrzeugtypen zulassen, sind drei Maßnahmen notwendig.

- ❖ Es ist eine standardisierte Schnittstelle vom Batteriemanagementsystem (BMS) zum Fahrzeug nötig, die einen diskriminierungsfreien Zugang Dritter zu den relevanten Daten für die Bestimmung des SOH ermöglicht.
- ❖ Die Einschätzungen und Bewertung des SOH müssen auf einem konsistenten Regelwerk basieren. Erst durch die Vorgabe definierter Testgeräte und -methoden sind eine zuverlässige Prüfung und ein darauf aufbauender Vergleich verschiedener Batterien möglich.
- ❖ Die Möglichkeit der unabhängigen und objektiven Bewertung des Batteriezustandes wird nur dann zum Verbrauchervorteil, wenn diese Option bekannt ist und einfach genutzt werden kann. Autohändler müssen aktiv darüber informieren, dass Werkstätten und technische Prüfgesellschaften solche Tests durchführen können.

- ❖ Die Möglichkeit den Zustand der Traktionsbatterie überprüfen zu können, muss aber nicht nur für E-Autos gegeben sein, sondern genauso für kleinere E-Fahrzeuge wie E-Bikes, E-Roller, Elektrokleinstfahrzeuge.
- ❖ Der Verbraucher muss zu jeder Zeit die Möglichkeit haben, den Zustand der Batterie zu erfahren. Dies ist nicht nur beim Kauf oder Verkauf wichtig, sondern zum Beispiel auch, wenn eine längere Reise mit dem Fahrzeug ansteht.