

Positionspapier

# **REACH – Ausnahme nach Art. 58(2) für essentielle Stoffe der Batterieindustrie**



Mai 2017 (aktualisiert)

Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie

## REACH – Ausnahme nach Art. 58(2) für essentielle Stoffe der Batterieindustrie

Die Hersteller von Batterien sind aktuell vom Vorschlag der EU-Kommission betroffen, vier Bleiverbindungen, die für die Herstellung von bleibasierten Automobil- und Industriebatterien essentiell sind, in das sogenannte Zulassungsverfahren der europäischen REACH-Verordnung zu übernehmen.

Sollten diese Stoffe zukünftig nicht mehr, oder nur in eingeschränkter Form verwendet werden dürfen, wären massive Wettbewerbsnachteile für die Produktion am Standort Deutschland und Europa zu befürchten. Einer Regulierung der Bleiverbindungen wäre gleichbedeutend mit einer Regulierung des gesamten Produkts „Blei-Batterie“. Für Blei-Batterien sind Bleiverbindungen das bestimmende chemische Element und damit per se nicht substituierbar.

**Mit Blick auf eine Entscheidung des REACH-Regelungsausschusses<sup>1</sup> fordert der ZVEI, für die vier Bleiverbindungen Bleimonoxid, Bleitetraoxid, Tetrableitrioxidsulfat und Pentableitetraoxidsulfat eine Ausnahme gemäß REACH Artikel 58(2) zur Herstellung von bleibasierten Automobil- und Industriebatterien zu gewähren, da über bestehende Rechtsvorschriften der Schutz der Gesundheit und der Umwelt bereits ausreichend geregelt wird.**

### **Blei-Batterien für die Energieversorgung sowie viele Anwendungen im Automobil- und Maschinenbau wichtig**

Blei-Batterien finden sich im automobilen (z.B. Start-Stopp Systeme), stationären (Unterbrechungsfreie Stromversorgung, Erneuerbare Energiespeicher) sowie mobilen (Gabelstapler, Transport- & Verkehrswesen) Bereich. Auch Hybrid- und Elektrofahrzeuge benötigen zusätzlich zu einer Lithium-Ionen-Batterie eine Blei-Batterie, insbesondere für Sicherheitsfunktionen. Vergleichbares gilt für Flurförderzeuge oder das Transportwesen. Die vier Bleiverbindungen sind für die Herstellung von Blei-Batterien nicht zu ersetzen. Auch werden fast 100% in Verkehr gebrachter bleibasierter Automobil- und Industriebatterien recycelt und finden eine Wiederverwertung bei der Herstellung neuer Batterien.

Die genannten Beispiele zeigen, dass neben der Batterieindustrie auch die Auswirkungen auf weitere wichtige deutsche Industriebranchen wie die

---

<sup>1</sup> Der nach Art. 133 der REACH-VO eingerichtete Regelungsausschuss (Komitologieausschuss) entscheidet darüber, welche Stoffe der aktuellen 7. Priorisierungsliste der ECHA in Anhang XIV (Zulassung) der REACH-Verordnung aufgenommen werden. Dieser interministerielle Ausschuss wird von Vertretern der Mitgliedsstaaten besetzt.

Automobilindustrie und den Maschinenbau zu berücksichtigen sind. Momentan sind keinerlei technische Alternativen erkennbar, um die eingesetzten Stoffe zu ersetzen, weder im Automobilssektor noch bei den wichtigsten Industrieanwendungen.

Batterieindustrie am Standort Deutschland		
	Einheit	2016
<b>Produktion</b>	Mrd. €	2,1
<b>Umsatz</b>	Mrd. €	2,4
<b>Export</b>	Mrd. €	2,4
<b>Import</b>	Mrd. €	3,0
<b>Beschäftigte</b>	Jahresendstand	8.008
Quelle: DESTATIS und ZVEI-eigene Berechnungen		



Batterieindustrie am Standort Deutschland - Zahlen & Fakten.

## Bereits existierende EU-Gesetzgebung regelt den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt

Aufgrund bereits bestehender Rechtsvorschriften mit Mindestanforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt bei der Verwendung der Stoffe sollte eine Ausnahme gemäß REACH Artikel 58(2) für Automobil- und Industriebatterien gewährt werden. Aus Sicht der Batterieindustrie werden auftretende Risiken beim Umgang mit den Stoffen ausreichend beherrscht. Insbesondere im Bereich des Arbeitsschutzes besteht eine umfangreiche, verbindliche Gesetzgebung für den Umgang mit Bleiverbindungen. Die Batterieindustrie hat sich sogar bereits seit 2013 im Rahmen eines freiwilligen europaweiten Programmes zu einer Reduzierung des Blutbleigrenzwertes über die gesetzlichen Vorgaben hinaus verpflichtet. **Eine Zulassung würde zu keiner weiteren Verbesserung im Arbeitsschutz führen.**

Der Gebrauch der Substanzen ist rein auf die industrielle Produktion beschränkt und die Stoffe sind im finalen Produkt nicht mehr als freie Bestandteile vorhanden.

## Rechtlicher Hintergrund

Die vier Bleiverbindungen Bleitetroxid, Bleimonoxid, Tetrableitrioxidsulfat und Pentableitetroxidsulfat sind Bestandteil der 7. Priorisierungsliste der ECHA zur Aufnahme der genannten Stoffe in REACH-Anhang XIV (Zulassung). Die europäische Kommission plant im Laufe des Jahres 2017 ihren Vorschlag an den REACH-Regelungsausschuss zu versenden, der wiederum im Frühjahr 2018 hierüber abstimmen könnte.

Eine Ausnahme nach REACH Artikel 58(2) sollte für die Herstellung von bleibasierten Automobil- und Industriebatterien gewährt werden. Es existieren umfassende, verbindliche und durchsetzbare Mindestanforderungen für Gesundheits- und Umweltschutz für die Verwendung von Blei und Bleiverbindungen in der Batterieherstellung. Sowohl im Bereich des Umweltschutzes (Industrie-Emissions-Richtlinie, Luftqualitätsrichtlinie, Wasser-rahmenrichtlinie) als auch am Arbeitsplatz gibt es verbindliche Expositionsgrenzwerte und biologische Grenzwerte für Blei und Bleiverbindungen, gestützt durch zusätzliche Maßnahmen wie zum Beispiel medizinische Überwachung. Eine regelmäßige Überprüfung der Stoffsubstitution wird bereits

durch die europäische Batterierichtlinie sowie die Altfahrzeugrichtlinie batteriespezifisch geregelt.

## **Wettbewerbsnachteile für Standort Deutschland und Europa verhindern**

Ein Stoff- oder Verwendungsverbot durch das REACH-Zulassungsverfahren trifft nur die Hersteller in der EU – der Import von fertigen Produkten ist von den Regelungen ausgenommen. Da der Umgang mit Stoffen der Kategorie „Substances of Very High Concern“ (SVHC) außerhalb der EU nicht EU-Recht unterliegt, können Erzeugnisse, die unter Einsatz dieser Stoffe dort hergestellt werden, ohne diese Zulassung in die EU eingeführt und hier vermarktet werden. Dies ist jedoch gleichbedeutend mit Benachteiligungen der europäischen Hersteller, ohne einen Vorteil für den Umwelt- und Gesundheitsschutz. Importierte Erzeugnisse können sogar höhere Gehalte an SVHC aufweisen als in der EU produzierte.



ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik-  
und Elektronikindustrie e. V.  
Abteilung Umweltschutzpolitik  
Lyoner Straße 9  
60528 Frankfurt am Main

Ansprechpartner:  
Otmar Frey  
Telefon +49 69 6302-283  
E-Mail: [frey@zvei.org](mailto:frey@zvei.org)  
[www.zvei.org](http://www.zvei.org)

Mai 2017 (aktualisiert)

Trotz größtmöglicher Sorgfalt übernimmt der ZVEI keine Haftung für den Inhalt. Alle Rechte, insbesondere die zur Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung sowie zur Übersetzung sind vorbehalten.