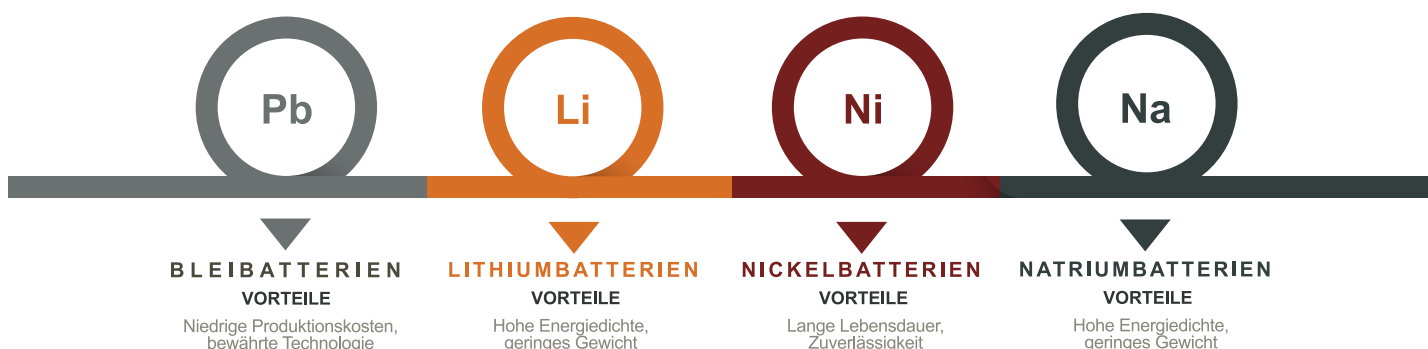


## GEMEINSAM FÜR DEN ERHALT NACHHALTIGER BATTERIEPRODUKTION IN DEUTSCHLAND UND EUROPA

### ALLGEMEINE INFORMATIONEN ZUM SEKTOR:

Für Verwendungen von Batterien gibt es vielfältige Beispiele. Sie finden Anwendung im Consumer-Bereich (z.B. Smartphones, Elektrowerkzeuge oder E-Bikes), als stationäre Energiespeicher (z.B. Notstromversorgung, erneuerbare Energie), als Traktionsbatterien (z.B. in Elektrofahrzeugen) oder auch als klassische Autobatterie (zunehmend auch als Start-Stopp-Batterien).

### BATTERIETECHNOLOGIEN UND EINSATZBEREICHE



Auch bei der Verkehrswende hin zu mehr Elektromobilität spielen Batterien eine entscheidende Rolle. Heute findet sich in jedem Elektro- und Hybridfahrzeug sowohl eine Lithium-Antriebsbatterie als auch mindestens eine Bleibatterie, die insbesondere für Sicherheitsfunktionen essentiell ist. Daneben sind Batterien zum Beispiel im Maschinen- und Anlagenbau (z.B. Flurförderzeuge) unverzichtbar. Batterien sind auch ein wichtiger Bestandteil der Infrastruktur von Telekommunikationsanlagen.

Der europäische Batteriesektor beschäftigt 30.000 Mitarbeiter mit einem Jahresumsatz von etwa 6,5 Milliarden € über alle Batterietechnologien hinweg. Insgesamt sind Batteriehersteller in 16 Mitgliedstaaten angesiedelt. In den letzten fünf Jahren wurde durch die Unternehmen fast eine Milliarde € in Forschung und Entwicklung investiert. Die Unternehmen stellen Batterien sowohl für heimische als auch globale Märkte her.

## ÜBER **30.000** MITARBEITER IN EUROPA



MEHR ALS

**30**

Produktionsstätten



**16**

Forschungszentren



ÜBER

**€6.5** Mrd

Jahresumsatz



MEHR ALS

**50**

Hersteller und assoziierte Mitgliedsunternehmen aus der gesamten Wertschöpfungskette

Mit rund 8.600 Beschäftigten erwirtschaftet die deutsche Batterieindustrie einen Umsatz von rund 2,8 Milliarden Euro (Stand 2017). Im ZVEI sind 30 Unternehmen der deutschen Batterieindustrie organisiert, die für etwa 20 Produktionsstandorte stehen.

Weitere Informationen finden sich unter <https://www.zvei.org/verband/fachverbaende/fachverband-batterien/>.

---

## WELCHE ÄNDERUNGEN SIND SEITENS DER EU-INSTITUTIONEN GEPLANT?

---

Aktuell stehen legislative Entscheidungen bzw. Änderungen im Bereich der Umweltpolitik an, die das Potential haben den Batteriestandort Europa zu gefährden.

Insbesondere die geplanten weiteren Regulierungen der Nutzung von Substanzen, die essentiell für das Funktionieren von Batterien sind (z.B. Blei und Bleiverbindungen, Cadmium und Cadmiumverbindungen, Kobaltsalze, Nickel und Nickelverbindungen) lassen einen massiven Arbeitsplatzabbau und Standortschließungen befürchten.



Beispiel Blei: Wegen der umfangreichen Abhängigkeit verschiedener Anwendungen von der Bleibatterie (insbesondere der Automobilindustrie), werden sich potentielle Substitutionsmöglichkeiten mittelfristig in der Praxis nicht durchsetzen. Europäische und nationale Gesetzgeber sollten in diesem Zusammenhang berücksichtigen, dass es bereits umfassende gesetzliche Regelungen sowohl für die Produktion, die Nutzungsphase und die Zeit nach Gebrauchsende gibt und ein Zulassungsverfahren gemäß REACH zu keinerlei Verbesserungen führen würde.

Europäische Sonderregelungen würden zu einem enormen Ungleichgewicht im weltweiten Wettbewerb führen, weil Batterien global hergestellt und vermarktet werden. Produzenten außerhalb der EU benötigen z.B. keine Zulassung für Stoffe in Batterien, die in die EU eingeführt werden. Die europäische Batterieindustrie würde dadurch massiv geschwächt. Dies würde auch den Prinzipien der Batterieallianz der Europäischen Kommission entgegenstehen, die sich die Stärkung Europas als Standort der Batterieherstellung zum Ziel gesetzt hat.

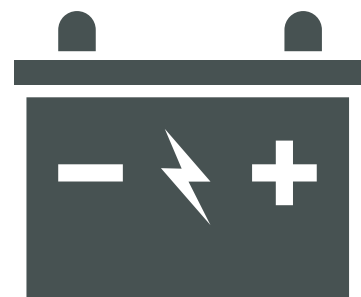


---

## WELCHE ZIELE VERFOLGT DER EUROPÄISCHE BATTERIE-SEKTOR?

---

Die europäische Batterieindustrie spricht sich dafür aus, die betroffenen Richtlinien insgesamt konsistenter zu gestalten und auf eine Harmonisierung der Stoffbeschränkungen hinzuwirken. In verschiedenen europäischen Regelungen finden sich Anforderungen an den Umgang, die Nutzung oder die Beschränkung von aktiven Batteriesubstanzen. Die in Batterien verwendeten Metalle und Metallverbindungen gehören zu jenen chemischen Stoffen, die sich bereits heute einer umfassenden Regulierung ausgesetzt sehen. Der Sektor ist sich der potentiellen Gefahren dieser Stoffe bewusst und wendet umfassende Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Mitarbeiter an, die zudem über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. Eine Exposition dieser Stoffe gegenüber dem Nutzer von Batterien ist bei Beachtung der jeweiligen Anwendungsbedingungen ausgeschlossen



# DIE EUROPÄISCHE UND DEUTSCHE BATTERIEINDUSTRIE SCHLÄGT DESHALB FOLGENDES VOR:

## 1. EU-Batterierichtlinie:

Die Europäische Kommission überprüft zurzeit die Batterierichtlinie. Mit einem Richtlinienvorschlag ist in 2020 zu rechnen. Die Europäische Kommission hat sich hierbei zum Ziel gesetzt, dass in Europa sichere und nachhaltige Batterien produziert werden können – dieses Ziel unterstützen wir. Fahrzeug- und Industriebatterien sind heute schon Teil eines geschlossenen Produktkreislaufes, und haben im Bereich Bleibatterien die weltweit höchste Rücknahmequote eines Produktes von über 99 %. Die Position der Batterieindustrie lautet wie folgt:

- Überarbeitung der Batterierichtlinie nutzen, um das Hauptaugenmerk auf Fragen der Nachhaltigkeit im Zusammenhang mit Batterien (vollständiger Produktkreislauf von Inverkehrbringen, Nutzungsphase, Entsorgung und Recycling) zu legen.
- Regelungen über Batterien aus anderen Richtlinien in die Batterierichtlinie überführen, um Doppelregulierungen zu vermeiden.
- Regulierung der chemischen Eigenschaften aller Batterietechnologien über die europäische Chemikaliengesetzgebung (REACH, CLP etc.) unter Berücksichtigung von Risiko-Management-Optionen.
- Eindeutige Kennzeichnung des elektrochemischen Systems von Batterien, um die getrennte Sammlung und Behandlung von Altbatterien nachhaltig zu verbessern
- Schaffung eines Regulierungsrahmens für die Zweitnutzung von Batterien („second life“).



## 2. Altfahrzeugrichtlinie:

Den Einsatz von Bleibatterien weiter ermöglichen und bestehende Ausnahmen für Bleibatterien erhalten, weil:

- Mittelfristig keine Substitutionsmöglichkeiten existieren.
- Eine hohe Ressourcenverfügbarkeit für Blei gewährleistet ist, indem Bleibatterien am Ende ihres Lebenszyklus den Rohstoff für neue Batterien zur Verfügung stellen.
- Eine hohe Rücknahmequote und Recyclingquote von 99 % und hohe Recyclingeffizienz für Bleibatterien erzielt wird.
- Die Bewertung von Batterietechnologien nicht nur nach technischen Kriterien erfolgen sollte, sondern auch sozio-ökonomische Auswirkungen in Betracht gezogen werden müssen, da die Vorteile für existierende Batterietechnologien im Hinblick auf Arbeitsplatzschaffung nicht berücksichtigt werden.



## 3. REACH-Verordnung:

Die Industrie fordert, dass geeignete Risiko-Management-Optionen für Einsatzstoffe frühzeitig im Regulierungsprozess analysiert werden, so dass aktive Substanzen in Batterien nicht auf die REACH-Zulassungsliste gesetzt werden, wenn geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen verfügbar sind. In vielen Fällen sind Gesundheitsgefahren auf das Arbeitsumfeld stark begrenzt, da Batterien geschlossene Behältnisse sind, die am Ende des Lebenszyklus in Sinne der Batterierichtlinie effektiv recycelt werden. Risiken lassen sich verhältnismäßiger durch Arbeitsschutzgesetzgebung und durch die Schaffung von gesundheitsschützenden Arbeitsplatzgrenzwerten adressieren:

- Für Blei- und Bleiverbindungen gibt es bereits rechtlich bindende Expositionsgrenzwerte für Arbeitsplätze, die zur Zeit durch die EU-Gesetzgeber überarbeitet werden, Grenzwerte für Cadmium und Cadmiumverbindungen, die schon durch die EU-Gesetzgeber angenommen und demnächst im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden, Grenzwertvorschläge für Nickel und Nickelverbindungen, die in der ‚4. Welle‘ der Richtlinie für Karzinogene und Mutagene bei der Arbeit enthalten sind, und solche Substanzen, die schon Teil des Arbeitsprogramms des ECHA-Ausschusses für Risikobewertung (RAC) sind (Cobalt und Cobaltverbindungen; Blei und Bleiverbindungen).



---

## EUROBAT - Hintergrundinformation:

---

EUROBAT ist der Verband der europäischen Hersteller von Autobatterien, Industrie- und Energiespeicherbatterien. EUROBAT hat mehr als 50 Mitgliedsunternehmen, die insgesamt etwa 90 % des europäischen Batteriesektors abdecken. Die Mitgliedsunternehmen entwickeln mit allen Anspruchsgruppen neue Batterielösungen u.a. für Hybridfahrzeuge, Elektromobilität, für die Netzflexibilität sowie Speichersysteme für erneuerbare Energien.

Kontakt/Ansprechpartner: Rene Schroeder, EUROBAT Geschäftsführer – [eurobat@eurobat.org](mailto:eurobat@eurobat.org)

Weitere Informationen finden sich unter [www.eurobat.org](http://www.eurobat.org)



---

## ZVEI - Hintergrundinformation:

---

Der ZVEI ist einer der wichtigsten Industrieverbände Deutschlands. Er vertritt die Interessen einer Hightech-Branche. Der ZVEI mit mehr als 1.600 Mitgliedsunternehmen setzt sich für die gemeinsamen Interessen der Elektroindustrie in Deutschland und auf internationaler Ebene ein. Sie beschäftigen rund 90 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Elektroindustrie in Deutschland. Etwa 40 Prozent ihres Umsatzes entfallen auf neuartige Produkte und Systeme. Grundlage dieser Innovationskraft sind die hohen Aufwendungen für Forschung und Entwicklung: Im Jahr 2017 investierten die Unternehmen der Elektroindustrie hier insgesamt 17,2 Milliarden Euro.

Kontakt/Ansprechpartner: Christian Eckert, Geschäftsführer ZVEI Fachverband Batterien- [eckert@zvei.org](mailto:eckert@zvei.org)

Weitere Informationen finden sich unter [www.zvei.org](http://www.zvei.org)