

Per Mail an: Bundesamt für Umwelt (BAfU)
Betr. Vernehmlassungsantworten:
POLG@bafu.admin.ch
Cc an: henry.woehrschimmel@bafu.admin.ch

Kemptthal und Bern, 26. September 2023

Vernehmlassung zur Chemikalien-Risiko Verordnung (ChemRRV, SR 814.81)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der schweizerische Verband der Umweltfachleute (SVU-ASEP) - als nicht kommerziell tätiger Berufsverband - mit gegen 400 engagierten Fachleuten in den Bereichen Umweltberatung, Umwelttechnik, Umwelttoxikologie, Landschafts- und Stadtökologie, sowie vielen weiteren Fachressorts, bedankt sich für den Einbezug in vorliegende Vernehmlassung. Der SVU-ASEP anerkennt die aktuelle Dringlichkeit von Regelungen im Bereich einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft verbunden mit der Förderung von Technologien die zur Energiewende beitragen.

Im Hinblick auf die vier Revisionsziele in Anhang 2.10 der ChemRRV können wir grundsätzliches Einverständnis signalisieren:

- Das Inverkehrbringen von Geräten und Anlagen mit in der Luft stabilen Kältemitteln wird weiter eingeschränkt;
- Für Anlagen mit einer Füllmenge von 500 Tonnen CO₂-Äquivalenten wird die Anforderung eines Leckage-Erkennungssystems etabliert;
- Das Nachfüllen von Anlagen mit in der Luft stabilen Kältemitteln, welche ein Treibhauspotenzial von 2500 oder mehr aufweisen, wird weiter eingeschränkt*);
- Kältemittel, welche einem Gerät oder einer Anlage entnommen werden und nicht mehr nachgefüllt werden dürfen, werden unmittelbar dem Abfallrecht unterstellt.

*) Bei Punkt 3 «Nachfüllungen» Sei die grundsätzliche Frage gestellt, wie diese geplanten Einschränkungen zu definieren seien, damit der grösstmögliche Klimaschutzeffekt bei gleichzeitiger Schonung bereits installierter Infrastruktur möglich wird: A) Primär quantitativ, tendenziell bei der Grösse der Anlagen, die nachbefüllt werden dürfen oder – was wir tendenziell bevorzugen würden – B) vor allem qualitativ bei den direkten ökologischen Anforderungen an die noch zugelassenen Kältemittel? (vgl. unter «Anhang 2.10», S. 3 dieser Stellungnahme)

brunnengasse 60
postfach
3000 bern 8

t: 031 311 03 02

f: 031 312 38 01

info@svu-asep.ch

www.svu-asep.ch

Im Weiteren - und in Anbetracht unserer beschränkten personellen Ressourcen - verzichten wir auf das «detailgetreue» Ausfüllen des vorgelegten Fragebogens und fokussieren stattdessen primär auf grundsätzliche Fragen der Kreislaufwirtschaft: Der Aspekt des Recyclings, resp. Der Wiedergewinn- und -verwendbarkeit diverser Rohstoffe muss generell stärker betont und gefördert werden:

Zu Anhang 2.15:

Insbesondere im Hinblick auf die zunehmende Menge an in Verkehr gebrachten Traktionsbatterien, die für den Antrieb von Elektroautos eingesetzt werden, sowie die Befreiung der Fahrzeughersteller von der Gebührenpflicht, ist eine einheitliche Umsetzung der ChemRRV sicherzustellen. Die ChemRRV soll mit den vorgeschlagenen Änderungen der aktuell gängigen Praxis im Umgang mit der vorgezogenen Entsorgungsgebühr (VEG) angepasst werden.

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 empfehlen, dass die Vorgaben der EU-Batterieverordnung in der aktuellen Revision der ChemRRV einfließen sollen, damit möglichst wenig «insulares CH-Recht» verbleiben wird.

Begründung:

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 Personwagen angeht. Die Schweiz sollte beim Thema Batterierecycling nicht im Abseits stehen und riskieren, schlimmstenfalls gar zum Absatzort für alte, mit der EU-Regelung nicht konforme Batterien zu werden.

Diese starke Orientierung an der EU-Wirtschaft und am EU-Recht entspricht im Übrigen den vom Bundesrat selber gesetzten Zielen: Er hat im Rahmen seines Aktionsprogramms zur marktwirtschaftlichen Erneuerung am 30. Juni 1993 u. a. beschlossen, das schweizerische Chemikalienrecht demjenigen der EU anzupassen, um technische Handelshemmnisse zu vermeiden und ein hohes Schutzniveau im Bereich des Umwelt- und Gesundheitsschutzes beim Umgang mit Chemikalien zu gewährleisten. Wir sollten demnach unsere Eigenverantwortung wahrnehmen, auch was den sparsamen Umgang mit kritischen Batterierohstoffen im In- und Ausland angeht.

Vorschriften in Bezug auf das Batterierecycling können ausserdem dazu beitragen, dass sich eine Recyclingindustrie etablieren und die Schweiz in diesem zukunftssträchtigen Markt eine Rolle spielen könnte. 80% der Fahrzeuge in der Schweiz werden nach ihrer Nutzung exportiert. Vor dem Export sollte sichergestellt werden, dass die obengenannten Entsorgungs- resp. Recyclingziele auch im Bestimmungsland eingehalten werden – dass dort Recyclingvorschriften und ggf. auch die nötige Infrastruktur existiert, die eine vergleichbare Verwertung wie in West- und Mitteleuropa zu garantieren. Ansonsten ist es vor allem die Menge an neuen Batterien, die hergestellt werden, die aktuell ein Problem darstellt, weil viele Recycling-Lösungen erst noch «in den Kinderschuhen stecken» oder schlicht zu wenig gefördert werden.

Es sollten unseres Erachtens mehr Möglichkeiten geschaffen und propagiert werden, um gebrauchte Batterien wiederzuverwerten (beispielsweise könnten gebrauchte Batterien aus Autos für ortsfeste Stromspeicher zum Tages-Nachtausgleich weiterverwendet werden). Eine pragmatische Position wäre für uns zudem; lokale Recyclinglösungen zu fördern.

Zu Anhang 2.10:

Mit der Änderung der ChemRRV wird (indirekt) ein teilweises Verbot von Reparaturen bei bestimmten Kühlgeräten etabliert: Es betrifft Kühlgeräte, die mit fluorierten Gasen betrieben werden. Dieses «Verbot» ergibt sich gemäss unserer Einschätzung de facto aus dem Verbot der Befüllung mit bestimmten Flüssigkeiten. Wir vermuten, dass diese Geräte nicht «tel quel» mit beliebigen (weniger klimaschädlichen) Flüssigkeiten betrieben werden können; eine Substitution mittels weniger klimaschädlicher Kältemittel daher entsprechend anspruchsvoll wäre.

Es ist aus unserer Sicht gut vertretbar, wenn für «temporäre Kunsteisbahnen» weiterhin in der Luft stabile Kältemittel mit einem Treibhauspotenzial von nur noch 750Co₂-Äquivalente (statt bisher 4'000) zugelassen werden; geht es doch hier um eine verhältnismässig kleine Anzahl von Anlagen. Aber dass im Gegensatz dazu bei den stark verbreiteten (ja «boomenden») Wärmepumpen für Nah- und Fernverteilung von Wärme die Treibhausgaspotenziale nicht reduziert werden sollen, betrachten wir kritisch: Dies vor allem deshalb, weil es sich bei Wärmepumpen um einen stark expandierenden Anwendungsmarkt handelt, bei welchem dank sich passend verschärfenden Vorschriften am ehesten Verminderungen der Klimarisiken erzielen liessen; mit anderen Worten: Man sollte die «tief hängenden Früchte» rasch und vor allem dann pflücken, wenn ein starker Reifeprozess in Gang gekommen ist.

*) vgl. Vollzugshilfe des BAFU zu den Regelungen über Kälteanlagen, Klimaanlage und Wärmepumpen mit synthetischen Kältemitteln. (Stand 2022 | Umwelt-Vollzug: Luft und Chemikalien; S. 11)

Begründung:

Das (faktische) Verbot von Reparaturen widerspricht nicht selten dem Prinzip der Kreislaufwirtschaft. Die Kreislaufwirtschaft fördert die Wiederverwendung, Reparatur und das Recycling von Produkten, um Abfall zu reduzieren und die Nachhaltigkeit zu fördern. Bei Druckbehältern sollte eine Reparatur, wenn sie technisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll ist, in bestimmten Fällen dem Kauf eines neuen Behälters vorgezogen werden.

Generell sollten die wirtschaftlichen Auswirkungen dieses «Reparaturverbots» für die verschiedenen beteiligten Akteure analysiert und die potenziellen Kosten für Hersteller, Importeure und Verbraucher sowie die erwarteten Umweltvorteile bewertet werden. Es wäre wichtig, Umweltbelange mit den wirtschaftlichen Auswirkungen des Reparaturverbots in Einklang zu bringen.

Wenn eine Substitution fluorierter Gase möglich ist, wäre dies eine Alternative welche dem faktischen «Reparaturverbot» vorzuziehen wäre. Der Ersatz fluorierter Gase durch weniger umweltschädliche Alternativen würde die Abhängigkeit von diesen Gasen verringern und gleichzeitig die Reparatur bestehender Geräte erleichtern.

Zusammenfassend möchte der SVU|ASEP betonen, dass es wichtig ist, die Auswirkungen eines «Reparaturverbots» zu berücksichtigen: Das «eigentliche» Verbot der (Neu-)Anwendung fluorierter Gase soll aber unter Berücksichtigung der Grundsätze der Kreislaufwirtschaft wo immer möglich durchgesetzt werden. Wichtig ist daher eine Förderung der Substitution fluorierter Gase. Dabei sollen ökologische und wirtschaftliche Belange in Einklang gebracht werden, um gleichzeitig eine nachhaltigere Nutzung der entsprechenden Geräte zu fördern.

Mit bestem Dank für Ihre geschätzte Kenntnisnahme unserer Anmerkungen und Hinweise:

Für den Vorstand des svu|asep:



Matthias Gfeller, Delegierter
für Vernehmlassungen und Rechtsfragen

Dr. sc. techn. ETH,
matthias.gfeller@bluewin.ch



Stefano Wagner,
Präsident SVU|ASEP

Ing. Agr. Dipl. ETH/SIA
Raumplaner NDS-ETHZ