

Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542 (Batt-EU-AnpG)

Der Volkswagen Konzern unterstützt grundsätzlich eine Weiterentwicklung der Europäischen Union zu einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft. Die europäische Batterieverordnung (EU 2023/1542) ist dabei der zentrale Rechtsakt bezüglich der erweiterten Herstellerverantwortung für Batterien.

Das Batt-EU-AnpG überträgt die Anforderung der EU2023/1542 auf Deutschland. Der vorliegende Entwurf (Version der Kabinettsitzung vom 6. November 2024) sieht jedoch Regelungen vor, die aus unserer Sicht Nachbesserungen bedürfen.

Vorrangig sollten folgende Anpassungen im Gesetzesentwurf vorgenommen werden:

I. Individuelle Rücknahmesysteme ermöglichen:

Der aktuelle Entwurf der Bundesregierung erlaubt Herstellern für Elektrofahrzeug- und Starterbatterien ausschließlich die **Beteiligung in einer „Organisationen für Herstellerverantwortung“** (PRO, Paragraph 7). Damit werden individuelle Systeme, die gem. der Definition der EU-Batterieverordnung (Art. 3., 49) möglich sind, in Deutschland ausgeschlossen.

Aus dieser verpflichtenden Einführung von PROs ergeben sich folgende Nachteile:

- PROs führen zu einer pauschalen **Voraus-Finanzierung** des Recyclings, ca. 15 Jahre vor der tatsächlichen Dienstleistungserbringung.
In individuellen Systemen fallen die Kosten erst beim tatsächlichen Anfall der Altfahrzeuge an. Der Wettbewerb bei den tatsächlichen Kosten führt zur Weiterentwicklung und Optimierung von Recyclingtechnologien.
- Als Teilnehmer an einer PRO ist für Fahrzeughersteller der **Zugriff auf Rezyklat** nicht gewährleistet. Die Erfüllung der Rezyklatquoten durch die Automobilindustrie kann nicht sichergestellt werden bzw. wird zumindest erschwert.
- Der derzeit in Deutschland vorgesehene **profit-orientierte Ansatz von PROs führt zu erhöhten Kosten**. Daher sollten PROs in Deutschland, wie in anderen Mitgliedsstaaten, non-profit Organisationen sein. Bei PROs, insbesondere bei profit-orientierten, sollten verbindliche Vorgaben für die Berücksichtigung von Gewinnen gemacht werden, da **Traktions- und Starterbatterien werthaltig** sind.

II. Harmonisierung auf Bundesebene:

Entsprechend Artikel 22 der EU-Verordnung 2023/1542 sollte **eine Bundesbehörde** benannt werden und nicht den Bundesländern die Aufgabe übertragen werden, **jeweils eine landesspezifische**, notifizierende Behörde zu benennen. Nur **eine bundesweit zuständige Behörde kann** eine einheitliche Auslegung und Anwendung der Gesetzgebung sicherstellen.

III. Klarstellung zu Sorgfaltspflichten:

Es ist nicht klar, wie die von der EU-Kommission im Februar 2025 zu veröffentlichenden „Leitlinien für die Sorgfaltspflichten“ (vgl. Art. 48 (5)) in der deutschen Batteriegesetzgebung berücksichtigt werden. Hier ist eine Klarstellung des Gesetzgebers erforderlich.