



Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz vom 29.04.2024:

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542

Berlin, 28. Mai 2024

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) e.V. repräsentiert rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie- und Kfz-Werkstätten in Deutschland, die insgesamt 470.000 Beschäftigte zählen, davon 95.000 Auszubildende. Mit 236 Innungen, 14 Landesverbänden und 34 Fabrikatsverbänden bildet der ZDK eine wichtige Säule der deutschen Automobilwirtschaft. Das Kfz-Gewerbe erwirtschaftet einen Umsatz von etwa 220 Milliarden Euro.

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe fordert den Gesetzgeber auf sicherzustellen, dass kleine und mittelständische Händlerbetriebe die Kosten für die sichere Lagerung von Fahrzeugbatterien nicht tragen müssen und auch in ihrem Arbeitsraum nicht unzumutbar eingeschränkt werden. Der Gesetzgeber muss gewährleisten, dass die Errichtung von Lagerkapazitäten, Sicherheitsvorkehrungen und Versicherungen von den Herstellern getragen werden. Außerdem muss eine verpflichtende kurzfristige Abnahme der Altbatterien durch die Hersteller sichergestellt werden, ohne Mindestabnahmemengen festzulegen. Die derzeitige Berechnung der Pflichtwahrnehmungsgrenze auf Basis der in den letzten drei Jahren in den Verkehr gebrachten Batterien ist nicht praktikabel. Darüber hinaus erhöhen zusätzliche Kennzeichnungspflichten den bürokratischen Aufwand und das Abmahnrisiko für Händler erheblich. Der ZDK fordert daher mehr Spielraum bei der Information der Käufer über Rücknahmemöglichkeiten.

Lagerung von alten Fahrzeugbatterien beim Autohandel

Der vorliegende Gesetzentwurf verpflichtet zwar den Handel zur Rücknahme von Fahrzeugbatterien, lässt aber die Kostenträgerschaft für Lagerung und Bereitstellung völlig offen, ob diese nun von den Herstellerorganisationen oder dem verpflichteten Handel zu tragen sind. Händler haben sich bei der heutigen Form des Gesetzentwurfs auf Mehrkosten durch die Lagerung von Altbatterien einzustellen. Diese Lagerplätze müssen Anforderungen an die Arbeitssicherheit und Brandschutz genügen, insbesondere wenn es sich um beschädigte Batterien handelt. Hier sind zusätzliche, sichere Lagerflächen bereitzustellen.

Die Regelung der Verordnung EU 2023/1542 Artikel 61 Abs. 3 für Herstellerorganisationen sollte daher nicht nur für Sammelstellen gelten, sondern hinsichtlich der Übernahme der Kosten, der Sicherheitsanforderungen sowie Gewährleistungspflichten auch auf Händler ausgedehnt werden, da diese in die Rücknahmesystematik der Herstellerorganisationen mit einbezogen werden. Eine Einbeziehung der Händler in die Systematik der Sammelstellen, wie dies im Gesetzeskommentar zu §11 Absatz 1 (Seite 79) für Gerätealtbatterien der Fall ist, würde hierbei die notwendige Rechtsklarheit schaffen. Diese Logik sollte auch dann gelten, wenn Händler direkt an von Herstellern autorisierte Sammelstellen die Fahrzeugbatterien weitergeben.

Kostenbelastung für den Kfz-Handel

Erstens schränkt die verpflichtende kostenlose Lagerung von Fahrzeugbatterien den Raum ein, in dem die Werkstatt wirtschaften kann. Zweitens erfordert die Lagerung von Batterien ggf. zusätzliche Schulungen für das Werkstattpersonal und ggf. die Anschaffung zusätzlicher Sicherheitsausrüstung. Auch diese Kosten sind von der Herstellerorganisationen zu tragen und sollten im Gesetzentwurf berücksichtigt werden. Drittens kommen Kosten der Versicherung hinzu. Bis heute gibt es aufgrund des geringen Bestands alter Fahrzeugbatterien kaum Erkenntnisse über Risikofaktoren gebrauchter Batterien. Händler werden dementsprechend mit noch schwer abschätzbaren Versicherungskosten für die Lagerung einer unbestimmten Anzahl von verunfallten oder beschädigten Fahrzeugbatterien in verschiedenen Altersstadien rechnen müssen.

Der Gesetzgeber sieht richtigerweise die Hersteller in der Pflicht des Recyclings oder der Entsorgung der von ihnen in den Verkehr gebrachten Menge an Batterien. Jetzt muss garantiert werden, dass auch die Kosten hierfür von den verantwortlichen Herstellern getragen werden. Der ZDK fordert das zuständige Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz dazu auf, eine Kostenschätzung für die Errichtung von Lagerkapazitäten, Sicherheitsvorkehrungen und Versicherung bei einer Einschränkung des gewerblich zu nutzenden Raums in den Gesetzentwurf aufzunehmen und jährlich zu aktualisieren.

Pflichtwahrnehmungsgrenze ist zu streichen

Zwar erkennt der Gesetzgeber richtigerweise die Pflicht des Recyclings oder der Entsorgung von Batterien bei den Herstellern dieser, die Berechnung der Pflichtwahrnehmungsgrenze geht jedoch über die Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1542 hinaus und erschließt sich im Bereich der Fahrzeugbatterien nicht.

Eine Grenze der Verpflichtung der Hersteller zur Abholung und Entsorgung von Fahrzeugbatterien verfehlt die Realität des Marktes. Insbesondere die Errechnung der Grenze auf Grundlage der in den vorhergehenden drei Jahren in den Verkehr gebrachten Batterien beschreibt nicht die Menge an Batterien, die potenziell zurückgenommen werden müssen. Erstens ist das Produkt Automobil sehr elastisch in der Nachfrage, bei geringerer Kaufkraft gehen die Zulassungszahlen schnell nach unten, was geringe Quoten für die Folgejahre bedeuten würde. Zweitens haben Fahrzeugbatterien eine deutlich längere Lebensdauer als drei Jahre. Die Zahl der zurückzunehmenden Fahrzeugbatterien lässt sich also nicht an die Verkaufszahlen der vorhergehenden Jahre koppeln.

Die Pflichtwahrnehmungsgrenze für Fahrzeugbatterien ist ersatzlos zu streichen.

Hierfür bedarf es der Anpassung des § 8 Absatz 6 durch Streichung der Worte „und 3“:

(6) Die Zulassung nach Artikel 58 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1542 und §8 Absatz 2 ~~und 3~~ für eine bestimmte Kategorie von Batterien ist auf ein Höchstgewicht an Batterien, die die beteiligten Hersteller im Durchschnitt der vorausgegangenen drei Kalenderjahre in der jeweiligen Kategorie im Inland insgesamt erstmalig bereitgestellt haben, zu begrenzen (Pflichtenwahrnehmungsgrenze).

Bürokratische Mehrbelastung

Der Gesetzentwurf in seiner jetzigen Form fügt sich in eine Reihe für die Händler schwer nachzuvollziehender Kennzeichnungspflichten ein, die direkt in deren Möglichkeiten der Bewerbung ihrer Produkte eingreifen und diese für die Kunden weniger attraktiv gestaltet. Nach der diesjährigen Pkw EnVKV mit sechs für Händler verpflichtende Kennzeichnungen, die jeweils mit bürokratischem Aufwand und Rechtsunsicherheit für die Händler verbunden sind, kommt nach dem heutigen Entwurf § 23 Absatz 1 Nummer 2 und 3 noch die Pflicht hinzu, im Sichtfeld des Kundenstroms der Verkaufsstelle sowie auf digitalen Verkaufsplattformen groß und gut sichtbar einen Hinweis auf das Rücknahmeangebot für Altbatterien zu platzieren.

Der Gesetzentwurf schafft damit ein unverhältnismäßiges Risiko für Abmahnungen gegenüber den Händlern, weiteren bürokratischen Aufwand und Unverständnis. Diese Maßnahme ist redundant, da der Gesetzentwurf ohnehin vorsieht, alle Wirtschaftsakteure, inklusive Handelsverbände, an einer Informationskampagne zu beteiligen. Auch die hier entstehenden Mehrkosten für die Händler sind im Referentenentwurf nicht berücksichtigt. Der ZDK fordert den Gesetzgeber auf, den Organisationen mit Herstellerverantwortung und Händlern einen größeren Spielraum bei der Information von Käufern über die Rücknahmemöglichkeit einzuräumen. Im Übrigen ist es mittlerweile handelsüblich, dass Verkaufsstellen von Batterien diese auch in geeigneten Behältnissen sammeln und zurücknehmen. In Kfz-Betrieben und Autohäusern sollte diese Kennzeichnungspflichten daher nicht angewandt werden.