

Gemeinsame Stellungnahme

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz für ein Gesetz zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542

Die Unternehmen der deutschen Automobil-, Elektro- und Digitalindustrie, der Energiespeicherbranche sowie des Maschinen- und Anlagenbaus unterstützen die Weiterentwicklung der rechtlichen Grundlagen hin zu einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen europäischen Wirtschaft. Der nunmehr vorgelegte Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz wurde im Vergleich zum Entwurf im November 2024 an wichtigen Stellen angepasst. Dies betrifft vor allem die Klarstellung zur Rücknahme von Industrie-, Starter- und Elektrofahrzeugbatterien. Wir begrüßen diesen wichtigen Schritt, Zirkularität und Wirtschaftlichkeit zusammenzuführen.

Zugleich fordern wir die Bundesregierung auf, weitere wichtige Änderungen auch im Sinne des Koalitionsvertrages herbeizuführen. Der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD enthält nicht nur ein umfangreiches Sofortprogramm zum Bürokratieabbau, sondern sieht auch vor, auf die Übererfüllung europäischer Rechtsakte – sogenanntes Gold-Plating – künftig zu verzichten. Diese Maßnahmen wären sinnvolle Schritte zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland und würden den betroffenen Branchen zugleich die nötige Flexibilität einräumen, die Anforderungen effizient umzusetzen.

In diesem Sinne bitten wir die neue Bundesregierung, folgende Änderungen am Referentenentwurf herbeizuführen:

1. Verkehrsverbote europarechtlich ausgestalten

§ 4 (3) Unterabsatz 2 sieht eine neue Verpflichtung für Anbieter von Online-Plattformen vor. Diese Regelung halten wir für europarechtlich fragwürdig, da sie über den Regelungsgehalt der EU-Verordnung hinausgeht (z.B. Artikel 62 (6) der Batterieverordnung) und weder auf einem Regelungsauftrag noch auf einer Öffnungsklausel beruht. § 4 (3) Unterabsatz 2 sollte deshalb gestrichen werden.

2. Markenregistrierung an EU-Verordnung 2023/1542 anpassen:

§ 5 (1) weicht hinsichtlich der Registrierungsinformationen von der EU-Batterieverordnung ab und geht über deren Anforderungen hinaus. In § 5 (1) ist die Markenregistrierung einer Batterie verpflichtend vorgesehen, obwohl die EU-Batterieverordnung in Art. 55 Abs. 3 die Markenregistrierung mit dem Zusatz „falls vorhanden“ ausdrücklich als optional definiert.

Diese überschießende Umsetzung ist aus folgenden Gründen problematisch:

- a) Es erhöht den bürokratischen Aufwand vor allem für kleine und mittlere Unternehmen mit begrenzten Verwaltungskapazitäten. Diese wären hierdurch unverhältnismäßig belastet.
- b) Es führt zu Wettbewerbsverzerrungen, da insbesondere größere Unternehmen mit spezialisierten Rechtsabteilungen diese zusätzlichen Anforderungen leichter erfüllen können als kleinere Unternehmen. Dies widerspricht dem Grundsatz der Wettbewerbsneutralität, der in Erwägungsgrund 6 der Batterieverordnung explizit genannt wird.
- c) Es führt zu Behinderungen des Binnenmarkts, da die nationale Abweichung von der EU-Gesetzgebung zu Verwirrung im Handel führt und als Hindernis für den freien Warenverkehr wirkt, was dem Grundgedanken eines einheitlichen Binnenmarkts widerspricht und gegen Art. 26 AEUV verstößt.
- d) Es verstößt gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, da der Ordnungsgeber bewusst keine verpflichtende Markenregistrierung vorgesehen hat. Die angestrebten Umwelt- und Verbraucherschutzziele können auch ohne diese zusätzliche Anforderung erreicht werden.

Vorschlag: § 5 (1) sollte wie folgt geändert werden:

„[...] mit der Marke, **falls vorhanden**, und der jeweiligen Batteriekategorie [...]“

3. Entkopplung der Sicherheitsleistungen von der Inverkehrbringung

In die Berechnung der Sicherheitsleistungen nach §9 geht weiterhin die Höhe der Inverkehrbringung ein. Dies ist jedoch v.a. für Batteriekategorien wie die Elektrofahrzeugbatterie problematisch, bei denen es eine hohe Zahl an Exporten gibt. Aktuell stehen den etwa 3 Millionen Fahrzeugzulassungen ein Altfahrzeugaufkommen von etwa 300.000 Altfahrzeugen gegenüber. Etwa 2,3 Millionen Fahrzeuge verlassen jährlich als Gebrauchtfahrzeuge den deutschen Markt. Statt an Zulassungszahlen könnten sich die Sicherheitsleistungen am Durchschnitt der real recycelten Batterien der letzten 3 Jahre orientieren.

Zudem sollten bei der Ermittlung der Sicherheitsleistungen Batteriemarkt (B2B oder B2C), Batteriekategorie & elektrochemisches System sowie die zu erwartende Lebensdauer in der Anwendung berücksichtigt werden. Die zu sichernde Dauer der Rücknahmeverpflichtung sollte sich dann an diesen Parametern ausrichten. Die Orientierung an den tatsächlich recycelten Batterien der letzten 3 Jahre würde die Sicherheitsleistung unbürokratisch an die tatsächlichen Anforderungen bei der Rücknahme koppeln.

4. Enge Orientierung bei der Beitragsmessung an die europäischen Vorgaben

§ 10 gibt vor, nach welchen Kriterien die Beiträge der beteiligten Hersteller innerhalb einer Organisation für Herstellerverantwortung (OfH) erhoben werden.

Die Vorschrift zur ökologischen Gestaltung der Beiträge (§10) ist derart ausgestaltet, dass sie nicht mehr dem Wesen der EU-Batterie-Verordnung entspricht. Verschiedene Regelungsbereiche der EU BattVO werden unnötig miteinander verbunden. Die BattVO sieht komplexe Vorschriften zur Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks vor. Diese für die Regulierung der Rücknahme heranzuziehen, erhöht den Bürokratieaufwand, ohne einen angemessenen Effekt zu haben. Hinzu kommt, dass die genannten Kriterien an sich problematisch in dem Sinne sind, dass sie noch juristisch unscharf sind, auch weil die Standardisierung noch nicht erfolgt ist. Gemäß Batterie-Verordnung Artikel 57 (2a) können Herstellerorganisationen bei der finanziellen Beitragsgestaltung die in § 10 genannten Kriterien gegebenenfalls berücksichtigen. Der Entwurf des BattDG macht daraus aber eine Soll-Anforderung und fügt zudem den Aspekt „Reparierfähigkeit“ neu ein. Die Umwidmung der Kann-Vorschrift hin zu einer Soll-Vorschrift sowie die Ausdehnung des Anwendungsbereichs aufgrund der Rechtsform der Batterie-Verordnung ist kritisch anzusehen.

Vor allem ist nicht nachvollziehbar, warum das Kriterium der Reparierbarkeit in diesem Kontext wieder eingeführt wird, wohl wissend, dass das Reparieren von Batterien, insbesondere von Lithium-Ionenbatterien sicherheitskritisch sein kann. Derzeit wird bei CEN/TC301WG18 für EV-Batterien eine Norm dazu erarbeitet, für LV-Batterien gibt es die Arbeitsgruppe DKE/AK 371.0.18 zu diesem Thema. Zudem wird dieses Kriterium in der BattVO in Artikel 57 (2) nicht erwähnt, es ist also nicht definiert, was unter einer Reparatur konkret verstanden wird.

Es ist darüber hinaus nicht nachvollziehbar, wie ein Beitrag für den CO₂-Fußabdruck oder dem Recyclatgehalt gestaffelt werden sollte. Die BattVO macht Vorgaben an die Batterie, die jedoch bislang selbst nicht geklärt sind. Auch hier sind die Normungsaktivitäten nicht abgeschlossen. Dies auch deshalb, weil es nicht möglich ist, sinnvoll einen CO₂-Fußabdruck der Batterie zu bestimmen. Die Anwendungsbereiche von Batterien und damit die entsprechenden Anforderungen sind heterogen und erfordern unterschiedlichen Aufwand bei der Herstellung. Allein den Abdruck bei der Herstellung heranzuziehen, wird dem Produkt nicht gerecht. Als einfaches Beispiel kann der Fußabdruck bei der Produktion dienen: Angenommen, bei der Produktion fallen 50% mehr CO₂ an, die Batterie hält dafür jedoch doppelt so lange, so ist der Einsatz bei der Herstellung sinnvoll, würde aber durch eine simple Berechnung, die nur die Herstellung berücksichtigt, pönalisiert. Zudem wären bei der Beitragsgestaltung wie vorgeschlagen, in Deutschland hergestellte Batterien aufgrund des hohen CO₂-Fußabdrucks des deutschen Strommixes doppelt benachteiligt – sie haben einen höheren CO₂-Fußabdruck gegenüber Batterien aus anderen EU-Ländern, wodurch sie im Verkauf einen Nachteil haben und sie werden dann

noch am Ende ihrer Lebensphase nochmals durch höhere Beiträge bei der Rücknahme gegenüber Batterien aus anderen EU-Ländern belastet.

Grundsätzlich gilt: Entweder erreicht die in Verkehr gebrachte Batterie die Vorgaben aus der EU-Verordnung oder sie darf bei Nichterfüllung gar nicht in Verkehr gebracht werden. Die Wiederverwendbarkeit kann über das Kriterium Batteriekategorie mit abgedeckt werden (eine Starter-, LV- oder Gerätebatterie wird in den allerwenigsten Fällen wiederverwendet oder umgenutzt).

Es sollte deshalb zum Wortlaut der BattVO zurückgekehrt werden um die Beiträge aus § 10 ausschließlich anhand leicht zu ermittelnder, objektiver und widerspruchsfreier Kriterien aus Artikel 57 (2 a, erster Halbsatz) zu gestalten: Batteriekategorie, chemische Zusammensetzung plus eventuell das Kriterium des zweiten Halbsatzes „wiederaufladbar“. Der § 10 Absatz 1 sollte deshalb wie folgt abgeändert werden:

(1) Die Organisationen für Herstellerverantwortung nach § 8 sind verpflichtet, im Rahmen der Bemessung der Beiträge der Hersteller oder der Bevollmächtigten Anreize dafür zu schaffen, dass bei der Herstellung von Batterien die Verwendung von gefährlichen Stoffen minimiert wird. Bei der Bemessung der Beiträge sind auch zu berücksichtigen

- 1. ~~die Wiederaufladbarkeit sowie die Reparierbarkeit einer Batterie,~~*
- 2. ~~der CO₂-Fußabdruck nach Artikel 7 der Verordnung (EU) 2023/1542~~*
- 3. ~~die Verwendung von Rezyklaten nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2023/1542 sowie~~*
- 4. ~~ob die Batterie umgenutzt oder wiederaufgearbeitet oder einer Vorbereitung zur Wiederverwendung oder Umnutzung zugeführt wurde.~~*

~~Der jeweilige Beitrag hat sich dabei an den die einzelnen chemischen Systemen der Batterien sowie die Batteriekategorie. zu bemessen.~~

5. Benennung einer bundesweit notifizierenden Behörde und zügige Harmonisierung des Notifizierungsverfahrens auf Bundesebene

Entsprechend Artikel 22 der EU-Verordnung 2023/1542 sollte eine Bundesbehörde benannt und nicht, wie in §40 vorgesehen, 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. Ein harmonisiertes Notifizierungsverfahren auf Bundesebene ist zentral, um Rechtssicherheit für die Unternehmen zu schaffen und Bürokratiekosten zu senken.

6. Überarbeitung der Zuweisungsregeln für Elektrofahrzeugaltbatterien

§22 sieht in Verbindung mit §31 die Zuweisung von Industrie-, Starter- und Elektrofahrzeugaltbatterien vor. Für Elektrofahrzeugaltbatterien sollten die Zuweisungsregeln überarbeitet werden: sofern die Hersteller einer Traktionsbatterie identifizierbar sind (z.B. über Fahrzeugidentifikationsnummer / FIN oder Labeling auf Batterie), sollte die Traktionsbatterie an das vom Hersteller bei der Stiftung ear registrierte Rücknahmesysteme zurückgehen.

7. Bestimmung und Organisation der zuständigen Behörde

§ 34 spiegelt aktuell noch nicht den zukünftigen Auftrag aus dem Referentenentwurf zum Batt-EU-AnpG für die Stiftung ear wider. Daher sollte die Struktur und Satzung der Stiftung ear wie folgt den gestiegenen Anforderungen aus dem Batt-EU-AnpG angepasst werden:

- Änderung der Stiftungssatzung und Erweiterung der Organisationsstruktur um die Batteriekategorien der EU-Batterieverordnung.
- Einrichtung der Produktbereiche und deren Versammlungen für die in der Europäischen Batterieverordnung definierten Batterietypen
- Erweiterung des Kuratoriums um Vertreter der Rücknahmesysteme der Batteriehersteller der jeweiligen Produktbereiche (Batteriekategorien)

§ 34 (1) sollte deshalb wie folgt ergänzt werden:

(1) Die zuständige Behörde wird ermächtigt, die Gemeinsame Stelle nach § 5 des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes mit den Aufgaben und Befugnissen nach [...]. Die zu beleihende Gemeinsame Stelle hat die notwendige Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben zu bieten. Sie bietet die notwendige Gewähr, wenn

1. die Personen, die nach Gesetz, nach dem Gesellschaftsvertrag oder nach der Satzung die Geschäftsführung und Vertretung ausüben, zuverlässig und fachlich geeignet sind,
2. **eine Änderung der Stiftungssatzung durchgeführt wird, indem das Stiftungskuratorium um Vertreter der Rücknahmesysteme sowie der Batteriehersteller der jeweiligen Produktbereiche (s. Punkt 3) erweitert wird,**
3. die zu beleihende Gemeinsame Stelle die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendige Ausstattung und Organisation **wie die Einrichtung von Produktbereichen für die unterschiedlichen Batteriekategorien hat** und
4. sichergestellt ist, dass die Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten sowie zum Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen eingehalten werden.

8. Fristen an Vorschläge der EU-Kommission anpassen (Omnibus IV):

§ 51 (2) bezieht sich noch auf die in der Verordnung (EU) 2023/1542 in Artikel 48 genannten Fristen.

Die genannten Fristen in § 52 (2) sollten aus Sicht der oben genannten Verbände entsprechend des Omnibus IV Vorschlags der EU-COM wie folgt angepasst werden:

(2) Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle hat einmal jährlich über die Umsetzung der Vorgaben aus Kapitel VII der Verordnung (EU) 2023/1542 im jeweils vorausgegangenen Kalenderjahr zu berichten. Der Bericht soll auf festgestellte Verstöße und angeordnete Abhilfemaßnahmen hinweisen und diese erläutern, ohne die von den konkret genannten Abhilfemaßnahmen betroffenen Wirtschaftsakteure zu benennen. **Der Bericht nach Satz 1 ist erstmals zwei Jahre nach dem in Artikel 48 der Verordnung (EU) 2023/1542 vorgeschriebenen Anwendung von Kapitel VII für das vorherige Jahr vorzulegen** ~~im Jahr 2027 für das Jahr 2026 vorzulegen~~ und auf der Webseite des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle zu veröffentlichen.

9. Einschränkung der Auskunftspflichten auf das von der Europäischen Batterieverordnung geforderte Mindestmaß

§53 beschreibt die Auskunftspflichten gegenüber dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. Gemäß EU-Batterieverordnung Art. 52 erhält die zuständige Behörde lediglich den Bericht der notifizierten Stelle. Alle weiteren Auskunftspflichten inkl. das Vorladen von Personen und die Herausgabe von weiteren Unterlagen geht über die in der Europäischen Verordnung festgelegten Offenlegungspflichten der Wirtschaftsakteure hinaus. Dies ist redundant und schafft mehr bürokratischen Aufwand, da alle aufgeführten Daten bereits der notifizierten Stelle im Rahmen der Zertifizierung bereitgestellt wurden. Zusätzliche Auskunftspflichten im deutschen Umsetzungsgesetz stellen im europäischen Vergleich einen Wettbewerbsnachteil dar und konterkarieren die Zielstellung einer harmonisierten europäischen Umsetzung.

Konkret sollte §53 ausschließlich den Punkt § 53 (2) Nr. 9 beibehalten, d.h. der Wirtschaftsakteur übermittelt den Prüfbericht der notifizierten Stelle an die zuständige Behörde.

10. Unverhältnismäßig hohe Bußgeldvorschriften hinsichtlich Sorgfaltspflichten in der Lieferkette

Die Bußgelder hinsichtlich Sorgfaltspflichten in der Lieferkette sind unverhältnismäßig höher als die mit Blick auf die Regelungen zur Konformität von Batterien und den Pflichten der Wirtschaftsakteure (max. 100.000 Euro). Sie sollten deshalb ebenfalls auf max. 100.000 Euro angepasst werden.