



Franßen & Nusser

RECHTSANWÄLTE

Mandanteninformation Produktrecht

Die neue EU-Batterieverordnung (BattVO)

August 2023



Liebe Mandantinnen und Mandanten,
sehr geehrte Damen und Herren,

am 12.07.2023 hat der Rat die neue EU-Batterieverordnung (BattVO) endgültig verabschiedet, am 28.7.2023 ist sie im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden und am 17.08.2023 in Kraft getreten. Für die Pflichten nach der neuen BattVO sind zwar größtenteils relativ lange Übergangsfristen vorgesehen. Dennoch müssen sich die Wirtschaftsakteure nun schnellstmöglich mit der neuen Rechtslage vertraut machen

Am 15.06.2023 hatte bereits das EU-Parlament über den [Kompromissvorschlag des Entwurfs einer neuen Batterieverordnung](#) vom 18.01.2023 abgestimmt. Dieser wurde als Ergebnis der Trilog-Verhandlungen von Dezember 2022 – wie bereits in unserer „Mandanteninformation Produktrecht“ von Februar 2023 kurz angerissen –, veröffentlicht. Bei der BattVO handelt es sich um einen Rechtsakt im Rahmen der Umsetzung des [neuen Aktionsplans für die Kreislaufwirtschaft](#) von März 2020, der einen wesentlichen Baustein des „[European Green Deal](#)“ darstellt. Ursprünglich war geplant, dass die BattVO am 01. Januar 2022 in Kraft tritt. Allerdings zogen sich bereits die Diskussionen im EU-Parlament über einen langen Zeitraum, sodass sich die Verabschiedung des Kompromisstextes immer weiter verschob.

Die BattVO, die aufgrund ihres Verordnungscharakters in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union unmittelbare Wirkung entfaltet, ersetzt die Batterierichtlinie (2006/66/EG). Hintergrund der Reform ist der Umstand, dass es sich bei der Batterierichtlinie angesichts der gewandelten sozioökonomischen Bedingungen, der technologischen Entwicklungen, der geänderten Märkte und Verwendungen von Batterien sowie den damit verbundenen ökologischen Herausforderungen nicht mehr um einen zeitgemäßen Rechtsrahmen handelte. Dementsprechend enthält die BattVO eine solche Vielzahl relevanter Änderungen und Neuerungen, dass wir Ihnen nur eine Auswahl vorstellen können. Für konkrete Fragen stehen wir natürlich jederzeit zur Verfügung.

Wir wünschen Ihnen viele neue und nützliche Erkenntnisse beim Lesen.

Ihr

Produktrechts-Team



Inhaltsverzeichnis

1. Überblick.....	4
2. Allgemeine Bestimmungen (Kapitel I)	5
a) Anwendungsbereich und Ziele (Art. 1 und 2 BattVO).....	6
b) Begriffsbestimmungen (Art. 3 BattVO)	6
(a) Gerätebatterie und Allzweck-Gerätebatterie, Art. 2 Nr. 9 und Nr. 10 BattVO	6
(b) Starterbatterie, Art. 2 Nr. 12 BattVO	7
(c) Industriebatterie, Art. 2 Nr. 13 BattVO	7
(d) Batterie für leichte Verkehrsmittel (LV-Batterie), Art. 2 Nr. 11 BattVO	7
(e) Elektrofahrzeugbatterie, Art. 2 Nr. 14 BattVO	8
3. Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen (Kapitel II)	8
a) Beschränkungen für Stoffe (Art. 6 BattVO).....	9
b) CO ₂ -Fußabdruck von Elektrofahrzeugbatterien, LV-Batterien und wiederaufladbaren Industriebatterien (Art. 7 BattVO)	9
c) Rezyklatgehalt in Industriebatterien, Elektrofahrzeugbatterien, LV-Batterien und Starterbatterien (Art. 8 BattVO)	10
d) Anforderungen an Leistungsstärke und Haltbarkeit (Art. 9, 10 BattVO)	11
(a) Allzweck-Gerätebatterien, Art. 9 BattVO	11
(b) Anforderungen an die Leistung und Haltbarkeit von wiederaufladbaren Industriebatterien, LV- Batterien und Elektrofahrzeugbatterien, Art. 10 BattVO	11
e) Entfernbare und Austauschbarkeit von Geräte- und LV-Batterien (Art. 11 BattVO).....	12
f) Sicherheitsanforderungen an stationäre Batterie-Energiespeichersysteme (Art. 12 BattVO)	13
4. Konformitätsbewertung, Konformitätserklärung und CE-Kennzeichnung (Kapitel IV und VI)	13
5. Allgemeine Kennzeichnungs- und Informationspflichten (Kapitel III)	14
a) Kennzeichnung von Batterien, u.a. mittels QR-Code (Art. 13 BattVO).....	15
b) Informationen über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer von Batterien (Art. 14 BattVO)	16



Franßen & Nusser

RECHTSANWÄLTE

6.	Pflichten der Wirtschaftsakteure.....	17
7.	Batteriespezifische Sorgfaltspflichten (Kapitel VII)	17
8.	Bewirtschaftung von Altbatterien (Kapitel VIII)	19
a)	Herstellerregister (Art. 55 BattVO)	19
b)	Erweiterte Herstellerverantwortung (Art. 56 BattVO)	19
c)	Sammelziele für Gerätealtbatterien (Art. 59 BattVO) und LV-Altbatterien (Art. 60 BattVO).....	20
d)	Zielvorgaben für die Recyclingeffizienzen und für die stoffliche Verwertung (Art. 71 BattVO)	21
e)	Anforderungen an die Vorbereitung zur Wiederverwendung oder Vorbereitung zur Umnutzung von LV-Altbatterien, Industriealtbatterien und Elektrofahrzeugaltbatterien (Art. 73 BattVO).....	21
9.	Digitaler Batteriepass (Kapitel IX)	22
10.	Ausblick.....	23



1. Überblick

Während die EU-Batterierichtlinie bisher vor allem die Verwertungsphase von Batterien regelte, nimmt die BattVO die Nachhaltigkeit, Kreislauforientierung, Leistungsstärke und Sicherheit von Batterien über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg in den Blick. Zu diesem Zweck werden in der BattVO für jede Phase der Batteriebewirtschaftung bzw. für jeden Abschnitt der Batteriewertschöpfungskette - von der Herstellung bis zum Recycling - spezielle Anforderungen festgelegt. Im Wesentlichen bringt die BattVO folgende – teilweise zeitlich gestaffelt in Kraft tretende – Neuregelungen mit sich:

- Konkretisierung der Definition zur „Gerätebatterie“, Umbenennung von „Fahrzeugbatterien“ in „Starterbatterien“ sowie die Neueinführung der Batteriearten „Allzweck-Gerätebatterie“, „Batterien für leichte Verkehrsmittel“ (LV-Batterie), „Elektrofahrzeugbatterien“ sowie „stationäres Batterie-Energiespeichersystem“ als Unterfall von Industriebatterien;
- Einführung von Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen, wie etwa eines CO₂-Fußabdrucks, ein Mindestgehalt an recyceltem Material etc. für bestimmte Batteriearten;
- strengere Anforderungen an die Möglichkeit der Entfernbarkeit und Austauschbarkeit von Gerätebatterien und LV-Batterien;
- Einführung einer CE-Kennzeichnungspflicht für Batterien;
- stark erweiterte allgemeine Kennzeichnungs- und Informationspflichten, insbesondere auch zur durchschnittlichen Mindestbetriebsdauer und Kapazität von Batterien; zusätzliche Bereitstellung der Informationen mittels QR-Codes;
- Einführung einer Rechtssetzungskompetenz der Europäischen Kommission hinsichtlich der Regelung gemeinsamer Spezifikationen;

Hinweis: Viele dieser Regelungen sind vom Gesetzgeber so angelegt, dass sie durch den Erlass Delegierter Rechtsakte und anderer Durchführungsrechtsakte weiter konkretisiert bzw. überhaupt erst handhabbar gemacht werden müssen. Dafür sind in der BattVO jeweils individuelle Fristen geregelt. Beispielsweise gelten einzuhaltende Höchstwerte hinsichtlich des CO₂-Fußabdrucks für Elektrofahrzeugbatterien ab dem 18.02.2028. Diese Höchstwerte sollen bis zum 18. August 2026 durch einen Delegierten Rechtsakt festgelegt werden. Die Wirtschaftsakteure sollen also 18 Monate Zeit haben, um sich auf die entsprechende Regelung einstellen zu können. Nun geht der Gesetzgeber aber selber davon aus – die damit einhergehende Realitätsnähe mag man positiv bewerten -, dass sich der Erlass des entsprechenden Delegierten Rechtaktes möglicherweise verzögert und der 18.08.2026 daher nicht eingehalten werden kann. Auch in diesem Fall sollen die Wirtschaftsakteure aber weiterhin 18 Monate Zeit haben, sich auf die Neuregelung einzustellen. Daher heißt es in Art. 7 Abs. 3 a) BattVO „die Vorschrift ... gilt ab dem 18.02.2028 oder 18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens des ... genannten delegierten Rechtsaktes, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist...“. Immer wenn ein solcher Alternativzeitpunkt in Monaten nach Inkrafttreten geregelt ist, verwenden wir in dieser Mandanteninfo zur Vermeidung von Wiederholungen einen Asterix „“ nach dem jeweiligen Datum.*



- Erweiterung der Regelungen zur getrennten Sammlung, Rücknahme und Rückgabe sowie Entsorgung von Altbatterien, insbesondere Erhöhung der Sammelquoten für Gerätealtbatterien sowie Einführung verbindlicher Zielvorgaben zur Verwertung von Kobalt, Kupfer, Nickel, Blei und Lithium;
- Regelungen zur Vorbereitung zur Wiederverwendung, Umnutzung und Wiederaufarbeitung (Remanufacturing) gebrauchter Batterien;
- Einführung von Sorgfaltspflichtregelungen entlang der Lieferkette für Wirtschaftsakteure mit einem jährlichen Mindest-Nettoumsatz, die Batterien in den Verkehr bringen.

In Anbetracht der soeben angesprochenen wesentlichen Neuregelungen im Vergleich zur derzeitigen Rechtslage nach der Batterierichtlinie und dem hierauf beruhenden nationalen BattG möchten wir in dieser Mandanteninformation insbesondere die folgenden Regelungen vorstellen:

- Kapitel I: Allgemeine Bestimmungen (Art. 1 – 5 BattVO);
- Kapitel II: Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen (Art. 6 – 12 BattVO);
- Kapitel III: Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen (Art. 13 – 14 BattVO);
- Kapitel IV: Konformität von Batterien (Art. 15 – 20 BattVO);
- Kapitel VII: Verpflichtungen in Bezug auf Sorgfaltspflichten (Art. 47 – 53 BattVO);
- Kapitel VIII: End-of-Life-Management von Batterien (Art. 54 – 76 BattVO) sowie
- Kapitel IX: Elektronischer Informationsaustausch (Art. 77 – 78 BattVO).

Das nationale Batteriegesetz (BattG) ist vom deutschen Gesetzgeber zudem zu überarbeiten. Widersprechende Regelungen in der BattVO haben einen Geltungsvorrang vor nationalem Recht. Dennoch wird auch zukünftig ein eigener Regelungsbereich für ein nationales Batteriegesetz verbleiben, insbesondere im Hinblick auf die Registrierungspflichten bei der Stiftung ear, sowie der Regelung von Ordnungswidrigkeiten und behördlichen Zuständigkeiten.

2. Allgemeine Bestimmungen (Kapitel I)

Die allgemeinen Bestimmungen in Kapitel I betreffen den Gegenstand und Anwendungsbereich der Verordnung (Art. 1 BattVO), die Ziele (Art. 2 BattVO), die Begriffsbestimmungen (Art. 3 BattVO), die Gewährleistung des freien Warenverkehrs – also das an die Mitgliedsstaaten gerichtete Verbot, das Bereitstellen von Batterien, die den Anforderungen der BattVO entsprechen, mit Blick auf Schutzzwecke, die



von BattVO erfasst werden, zu beschränken – (Art. 4 BattVO) und die generellen Voraussetzungen des Inverkehrbringens von Batterien im EU-Binnenmarkt (Art. 5 BattVO).

Nachfolgend werden vor allem der Anwendungsbereich der Verordnung (Art. 1 BattVO) und die Novellierungen zu den Begriffsbestimmungen (Art. 3 BattVO) in den Blick genommen.

a) Anwendungsbereich und Ziele (Art. 1 und 2 BattVO)

Hinsichtlich des Anwendungsbereichs ergeben sich auf Grundlage von Art. 1 Abs. 3 BattVO keine Veränderungen, da hiernach – wie schon unter dem Regime der Batterierichtlinie – sämtliche Batteriearten in den Anwendungsbereich der BattVO fallen. Hierzu zählen weiterhin auch Batterien, **die in andere Produkte eingebaut oder diesen beigefügt sind**. Generelle Ausnahmen vom Anwendungsbereich sind in Art. 1 Abs. 5 BattVO nur in sehr engen Grenzen geregelt.

Die BattVO soll einerseits zum effizienten Funktionieren des Binnenmarktes beitragen und andererseits die nachteiligen Auswirkungen von Batterien reduzieren. Gleichzeitig soll sie die Umwelt und die menschliche Gesundheit schützen, indem die nachteiligen Auswirkungen der Erzeugung und Nutzung von Altbatterien vermieden oder verringert werden.

b) Begriffsbestimmungen (Art. 3 BattVO)

Im Hinblick auf die für die gesamte BattVO relevanten Begriffsbestimmungen gibt es zahlreiche Neuerungen; unmittelbar folgend werden allein die teilweise neuen, teilweise geänderten Definitionen der unterschiedlichen Batteriearten vorgestellt. Die Beschreibung der Neufassung der Begriffe „Hersteller“ und „Erzeuger“ folgen unter Ziffer 3.

Nach Art. 2 Nr. 9 und 10 BattVO erfährt die Definition der „Gerätebatterie“ eine Konkretisierung sowie eine Erweiterung um den Unterfall der „Allzweck-Gerätebatterie“ ((a)), die Batterieart „Fahrzeugbatterie“ (vgl. § 2 Abs. 4 Satz 1 BattG, Art. 3 Nr. 5 Batterierichtlinie) wird nach Art. 2 Nr. 12 BattVO in „Starterbatterie“ umbenannt ((b)), konkretisiert wird ebenfalls die Definition der Industriebatterie in Art. 2 Nr. 13 BattVO ((c)), nach Art. 2 Nr. 11 und 14 BattVO kommt es zur Einführung der „Batterie für leichte Verkehrsmittel“ (LV-Batterie) ((d)) und der „Elektrofahrzeugbatterie“ als neuer Batteriearten ((e)).

(a) Gerätebatterie und Allzweck-Gerätebatterie, Art. 2 Nr. 9 und Nr. 10 BattVO

Nach Art. 2 Nr. 9 BattVO bestimmt sich das Vorliegen einer Gerätebatterie künftig danach, ob die folgenden Kriterien erfüllt sind:

- Die Batterie ist gekapselt,
- sie wiegt weniger als oder gleich 5 kg,
- sie ist nicht *speziell* für industrielle Verwendungszwecke ausgelegt und



- weder als Elektrofahrzeugbatterie, noch als Batterie für leichte Verkehrsmittel oder als Starterbatterie einzuordnen.

Der größte Unterschied zur bisherigen Definition in § 2 Abs. 6 BattG liegt somit darin, dass nicht mehr auf das Kriterium der Handhabbarkeit („in der Hand gehalten werden können“), sondern auf das Gewicht der Batterie („weniger als oder gleich 5 kg“) abgestellt wird. Eine weitere Modifikation, die der Klarstellung dienen soll, stellt die Formulierung „nicht *speziell* für industrielle Verwendungszwecke ausgelegt“ dar. Eine Änderung der Rechtslage dürfte sich hieraus allerdings nicht ergeben, da für industrielle Zwecke bestimmte Batterien angesichts der Bedeutungsbeschränkung in § 2 Abs. 6 Satz 2 BattG („Fahrzeug- und Industriebatterien sind keine Gerätebatterien.“) auch bisher nicht als Gerätebatterien galten. Gleichwohl wird es an dieser Schnittstelle auch weiterhin zu Auslegungsfragen kommen.

Allzweck-Gerätebatterien nach Art. 2 Nr. 10 BattVO sind solche, die speziell auf Interoperabilität ausgelegt sind. Dies sind Batterien mit den folgenden gängigen Formaten: 4,5 Volt (3R12), Knopfzelle, D, C, AA, AAA, AAAA, A23, 9 Volt (PP3).

(b) Starterbatterie, Art. 2 Nr. 12 BattVO

Nach Art. 2 Nr. 12 BattVO sollen „Fahrzeugbatterien“ (vgl. § 2 Abs. 4 Satz 1 BattG, Art. 3 Nr. 5 Batterie-richtlinie) fortan „Starterbatterie“ heißen. Es handelt sich bei dieser Novellierung nicht allein um eine reine Umbenennung. Denn der Terminus „Starterbatterie“ beschreibt – in Ergänzung des bisherigen Terminus „Fahrzeugbatterie“ – Batterien, die speziell darauf ausgelegt sind, elektrische Energie für den Anlasser, die Beleuchtung oder die Zündung von Fahrzeugen zu liefern und die bei Fahrzeugen, anderen Verkehrsmitteln oder Maschinen auch zu Zusatz- oder Backup-Zwecken eingesetzt werden kann.

(c) Industriebatterie, Art. 2 Nr. 13 BattVO

Die Industriebatterie stellt - trotz der erfolgten Konkretisierung - weiterhin einen Auffangtatbestand dar. Denn Art. 2 Nr. 13 BattVO ordnet an, dass eine Industriebatterie jede Batterie ist, die

- speziell für die industrielle Verwendung ausgelegt ist oder
- die nach der Vorbereitung zur Wiederverwendung oder der Vorbereitung zur Umnutzung für die industrielle Verwendung bestimmt ist oder
- jede andere Batterie mit einem Gewicht von mehr als 5 kg, die keine LV-Batterie, keine Batterie für Elektrofahrzeuge oder eine Starterbatterie ist.

(d) Batterie für leichte Verkehrsmittel (LV-Batterie), Art. 2 Nr. 11 BattVO

Mit Art. 2 Nr. 11 BattVO wird der Begriff der „LV-Batterie“ eingeführt. Bei dieser handelt es sich um eine gekapselte Batterie



- mit einem Gewicht von höchstens 25 kg,
- die dazu bestimmt ist, elektrische Energie für den Antrieb von Radfahrzeugen zu liefern, die allein durch den Elektromotor oder durch eine Kombination aus Motor und menschlicher Kraft angetrieben werden, einschließlich typengeprüfter Fahrzeuge der Klasse L im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, und
- keine Elektrofahrzeugbatterie (vgl. Art. 2 Nr. 14 BattVO) ist.

(e) *Elektrofahrzeugbatterie, Art. 2 Nr. 14 BattVO*

Schließlich wurde auf Grundlage von Art. 2 Nr. 14 BattVO die Batterieart der „Elektrofahrzeugbatterie“ („EV-Batterie“) neu eingeführt. Von dieser Batterieart werden die Batterien erfasst, die speziell für die Bereitstellung von elektrischer Energie für die Traktion von Hybrid- und Elektrofahrzeugen der Klasse L im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ausgelegt sind und mehr als 25kg wiegen oder solche Batterien, die speziell auf die Lieferung elektrischer Energie für die Traktion von Hybrid oder Elektrofahrzeugen der Klassen M, N oder O gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 ausgelegt sind.

Bisher waren Batterien, die der Traktion von Hybrid- und Elektrofahrzeugen dienen, in Deutschland als Industriebatterien im Sinne von § 2 Abs. 5 BattG einzuordnen (so auch OLG Frankfurt a. M., Urte. v. 28. Februar 2019, Az. 6 U 181/17, juris, Rn. 43 ff.).

3. Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen (Kapitel II)

Kapitel II der BattVO regelt Anforderungen an die Nachhaltigkeit und Sicherheit von Batterien, die in erster Linie durch den sog. **Erzeuger** der Batterien zu erfüllen sind. Erzeuger ist nach Art. 2 Nr. 33 BattVO, eine natürliche oder juristische Person, die eine Batterie erzeugt oder entwickeln oder erzeugen lässt und diese Batterie in ihrem eigenen Namen oder unter ihrer eigenen Handelsmarke vermarktet oder zu eigenen Zwecken in Betrieb nimmt. Bemerkenswert ist, dass dieses Begriffsverständnis in den Harmonisierungsrechtsakten des New Legislative Framework ansonsten dem Begriff des „Herstellers“ zugrunde gelegt wird. Nach Art. 2 Nr. 47 BattVO werden von dem Begriff „Hersteller“ jedoch Erzeuger, Einführer oder Händler oder eine andere natürliche oder juristische Person erfasst, die unabhängig von der Verkaufsmethode, Batterien in dem jeweiligen Mitgliedstaat vermarkten; näher ausdifferenziert wird der Herstellerbegriff in Art. 2 Nr. 47 a) bis d) BattVO. Dem „Hersteller“ im Sinne von Art. 2 Nr. 47 BattVO kommt besondere Bedeutung im Rahmen des End-of-Life-

Hinweis: Die Unterteilung zwischen Erzeuger und Hersteller, die zudem in Abkehr der bisher gängigen Begrifflichkeiten in der deutschen Sprachfassung der BattVO definiert werden, werden absehbar zu großer Verwirrung und Rechtsunsicherheiten, beispielsweise im Rahmen der Vertragsgestaltung führen. Die Wirtschaftsakteure müssen darauf achten, die Begrifflichkeiten immer trennscharf zu verwenden, um Auslegungsfragen so weit wie möglich zu verhindern.



Managements von Batterien zu. Die Begriffsbestimmung ist der Herstellerdefinition der WEEE-Richtlinie und des ElektroG vergleichbar vgl. sogleich unter Ziffer 8.

Neben Beschränkungen für gefährliche Stoffe (Art. 6 BattVO) finden sich in Kapitel 2 neue Regelungen zum CO₂-Fußabdruck (Art. 7 BattVO), zum Mindestgehalt an recyceltem Material (Art. 8 BattVO), zur Leistung und Haltbarkeit (Art. 9, 10 BattVO), zur Entfernbarkeit und Austauschbarkeit (Art. 11 BattVO) sowie zu den Sicherheitsanforderungen an stationäre Batterie-Energiespeichersysteme (Art. 12 BattVO). Erzeuger haben beim Inverkehrbringen zu gewährleisten, dass die jeweiligen Batterien, die Anforderungen nach Art. 6 ff. erfüllen, vgl. Art. 38 Abs. 1 BattVO.

Hinweis: Die Pflichten hinsichtlich der Entfernbarkeit und Austauschbarkeit von Batterien nach Art. 11 BattVO richten sich an den Hersteller der Geräte und nicht an einen Wirtschaftsakteur im Sinne der BattVO. Dieser muss seine Geräte so konzipieren, dass eine gesetzeskonforme Entfernbarkeit und Austauschbarkeit gewährleistet werden können.

a) Beschränkungen für Stoffe (Art. 6 BattVO)

Art. 6 Abs. 1 BattVO i. V. m. Anhang I reguliert u.a. den Quecksilber- und Cadmiumgehalt von Batterien. Die hier vorgesehenen Grenzwerte entsprechen den bisherigen Grenzwerten in § 3 Abs. 1, 2 BattG. Neu hinzu-gekommen sind Stoffbeschränkungen für Blei und seine Verbindungen nach Anhang I Nr. 3. Danach darf der Masseanteil an Blei in Gerätebatterien ab dem 18.08.2024 nicht mehr als 0,01 % (ausgedrückt als metallisches Blei) betragen; für Zink-Luft-Gerätebatterien in Form von Knopfzellen gilt diese Beschränkung erst ab dem 19. August 2028.

Zudem soll die Kommission nach Art. 6 Abs. 5 BattVO mit Unterstützung der ECHA bis zum 31.12.2027 einen Bericht über besorgniserregende Stoffe erstellen, die in Batterien enthalten sind oder bei deren Herstellung verwendet werden. Besorgniserregende Stoffe im Sinne der BattVO sind Stoffe, die schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt haben oder das Recycling für sichere und hochwertige Sekundärrohstoffe behindern. Der Bericht ist dem Europäischen Parlament und dem Rat vorzulegen.

b) CO₂-Fußabdruck von Elektrofahrzeugbatterien, LV-Batterien und wiederaufladbaren Industriebatterien (Art. 7 BattVO)

Art. 7 BattVO führt umfangreiche neuartige Regelungen zur Ermittlung und Ausweisung des CO₂-Fußabdrucks ein. In Absatz 1 wird zunächst geregelt, welchen Mindestinhalt die in Bezug auf Batterieart und Erzeugerbetrieb zu erstellenden Erklärungen über den CO₂-Fußabdruck enthalten müssen und ab wann diese Erklärungen – je nach Batterieart – gelten. Verlangt werden u.a. Angaben zum Hersteller, Angaben zum Batteriemodell, für welches die Erklärung gilt, Angaben zum geographischen Standort des Betriebs und Angaben zum gesamten CO₂-Fußabdruck der Batterie. Zur Konkretisierung der Methode für die Ermittlung des CO₂-Fußabdrucks und dem Format der Erklärung hat die Kommission delegierte Rechtsakte bzw. Durchführungsrechtsakte zu erlassen, die ersten – für Elektrofahrzeugbatterien – bereits bis zum 18.02.2024.



Absatz 2 regelt sodann die Kennzeichnung der jeweiligen Batterien mit dem CO₂-Fußabdruck. Teil der Vorgaben ist die Kennzeichnung mit Leistungsklassen. Nach Anhang II Ziffer 8 sind Leistungsklassen zur Ermöglichung der Marktdifferenzierung nach Batteriekategorien jeweils in zweckmäßiger Anzahl festzulegen, wobei die Kategorie A die höchste Klasse mit dem geringsten CO₂-Fußabdruck über den Lebenszyklus bildet. Unterteilt nach den jeweiligen Batteriearten bestimmt Abs. 2 zudem, ab wann die Leistungsklassen gelten. Schließlich wird die Kommission wiederum ermächtigt, Durchführungsrechtsakte zur Berechnung der Leistungsklassen und der Formate für die Kennzeichnung zu regeln. Zahl und Schwellenwerte der Leistungsklassen sind zudem alle drei Jahre von der Kommission zu überprüfen und ggfs. zu überarbeiten.

In Absatz 3 wird die Kommission ermächtigt, Höchstwerte für den CO₂-Fußabdruck über den gesamten Lebenszyklus je Batterieart mittels delegiertem Rechtsakt festzulegen, die dann wiederum zeitlich gestaffelt gelten werden. Die Batterien selbst dürfen diese Höchstwerte nicht überschreiten, was anhand der nach Anhang VIII zu erstellenden technischen Unterlagen nachzuweisen ist.

Schließlich ist auch eine Ausweitung der Vorgaben des Art. 7 auf Gerätebatterien nicht ausgeschlossen, sondern in Art. 7 Abs. 4 gerade angelegt. Abs. 5 enthält zudem eine Privilegierung für wiederverwendete, umgenutzte und wiederaufgearbeitete Batterien.

Hinweis: Die Regelungen nach Art. 7 zum CO₂-Fußabdruck bieten ein anschauliches Beispiel dafür, wie kompliziert und verschachtelt der EU-Gesetzgeber die neuen Regelungen konzipiert hat. Zudem werden die meisten Details in noch zu erlassende Rechtsakte ausgelagert, bei denen vollkommen unklar ist, ob die teilweise ambitionierten gesetzten zeitlichen Vorgaben eingehalten werden können.

c) Rezyklatgehalt in Industriebatterien, Elektrofahrzeugbatterien, LV-Batterien und Starterbatterien (Art. 8 BattVO)

Gem. Art. 8 Abs. 1 BattVO müssen Industriebatterien, Batterien für Elektrofahrzeuge, LV-Batterien und Starterbatterien mit einer Kapazität über 2 kWh, die Kobalt, Blei, Lithium oder Nickel in aktiven Materialien enthalten, ab dem 18.08.2028* Unterlagen beiliegen, die Angaben zu ihrem Gehalt an Rezyklat aus Kobalt, Blei, Lithium oder Nickel enthalten. Die Methode der Berechnung des Rezyklatanteils und das Format für die Dokumentation hat die Kommission mittels delegiertem Rechtsakt bis zum 18.08.2026 festzulegen. Die BattVO definiert den Begriff des „Rezyklats“ dabei nicht. Allerdings stellt Art. 8 Abs. 2 BattVO klar, dass entsprechende Rezyklate aus Abfällen der Batterieerzeugung oder aus Verbraucherabfällen zurückgewonnen werden müssen.

Die Absätze 2 und 3 regeln sodann verpflichtende Mindestrezyklatanteile je Batteriemodell pro Jahr und pro Erzeugerbetrieb. Danach sind ab dem 18.08.2031* bzw. ab dem 18. August 2036* folgende Quoten hinsichtlich des Mindestgehalts an recyceltem Material aus Kobalt, Blei, Lithium oder Nickel zu erfüllen.:

- Kobalt: 16 % (2031), 26 % (2036)
- Blei: 85 % (2031), 85 % (2036)



- Lithium: 6 % (2031) und 12 % (2036)
- Nickel: 6 % (2031) und 15 % (2036).

Die vorgenannten Regelungen gelten allerdings nicht für eine Batterie, die einer Vorbereitung zur Wiederverwendung, einer Vorbereitung zur Umnutzung oder einer Umnutzung oder einer Wiederaufarbeitung unterzogen wurde, wenn die Batterie bereits in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen worden war, bevor sie diesen Verfahren durchlaufen haben (Art. 8 Abs. 4 BattVO).

d) Anforderungen an Leistungsstärke und Haltbarkeit (Art. 9, 10 BattVO)

(a) Allzweck-Gerätebatterien, Art. 9 BattVO

Art. 9 Abs. 1 BattVO i. V. m. Anhang III ordnet an, dass Allzweck-Gerätebatterien im Sinne von Art. 3 Nr. 10 BattVO - mit Ausnahme von Knopfzellen - ab dem 18.08.2028* die Mindestwerte für bestimmte elektro-chemische Leistungs- und Haltbarkeitsparameter nach Anhang III erfüllen müssen. Leistungs- und Haltbarkeitsparameter sind u.a. die durchschnittliche Mindestbetriebsdauer, der Leckagewiderstand oder die Lebensdauer in Zyklen. Die Mindestwerte selbst legt die Kommission bis zum 18.08.2027 mittels delegierten Rechtsakts fest. Die Europäische Kommission ist weiterhin ermächtigt, diese Parameter im Hinblick auf den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt auch wieder zu ändern oder zu ergänzen (Art. 9 Abs. 2 UAbs. 2 BattVO).

Bis zum 31. Dezember 2030 prüft die Europäische Kommission zudem die Durchführbarkeit von Maßnahmen zum schrittweisen Ausstieg aus der Verwendung nicht wiederaufladbarer Allzweck-Gerätebatterien (Art. 9 Abs. 3 BattVO). Anders als zunächst im Jahr 2020 von der Kommission vorgeschlagen, sieht die BattVO somit gerade noch kein endgültiges „Aus“ für nicht wiederaufladbare Allzweck-Gerätebatterien vor.

(b) Anforderungen an die Leistung und Haltbarkeit von wiederaufladbaren Industriebatterien, LV-Batterien und Elektrofahrzeugbatterien, Art. 10 BattVO

Bereits ab dem 18.08.2024 müssen wiederaufladbaren Industriebatterien, LV-Batterien und Elektrofahrzeugbatterien Unterlagen mit den Werten für die Parameter der elektrochemischen Leistung und Haltbarkeit gemäß Anhang IV Teil A beiliegen. Es handelt sich insoweit zunächst „nur“ um eine Informationspflicht. Parameter sind die Bemessungskapazität und Kapazitätsverlust in %, Leistung und Leistungsverlust in %, Innenwiderstand und Innenwiderstandsanstieg, ggfs. der Round-Trip-Wirkungsgrad und sein Verlust und die voraussichtliche Lebensdauer der Batterie unter bestimmten Referenzbedingungen.

Die Kommission erlässt sodann nach Art. 10 Abs. 5 bis zum 18.02.2026 (Industriebatterien) bzw. bis zum 18.02.2027 (LV-Batterien) Mindestwerte für die Parameter der elektrochemischen Leistung und Haltbarkeit gemäß Anhang IV Teil A. Diese sind ab dem 18.02.2027* bzw. ab dem 18.02.2028* beim Inverkehrbringen einzuhalten, vgl. Art. 10 Abs. 2 und 3 BattVO.



Eine Privilegierung ist wiederum für Batterien vorgesehen, die einer Vorbereitung zur Wiederverwendung, einer Vorbereitung zur Umnutzung oder einer Umnutzung oder einer Wiederaufarbeitung unterzogen wurden, wenn der Wirtschaftsakteur, der die Batterien in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, nachweist, dass die Batterien, bevor sie einem solchen Verfahren unterzogen wurden, vor den Zeitpunkten in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurden, an denen diese Verpflichtungen anwendbar war.

e) Entfernbarkeit und Austauschbarkeit von Geräte- und LV-Batterien (Art. 11 BattVO)

Art. 11 Abs. 1 BattVO adressiert nicht den Batteriehersteller, sondern den Hersteller von Geräten. Geräte, die Gerätebatterien enthalten, müssen danach so konzipiert sein, dass die Gerätebatterien jederzeit vom Endnutzer oder einem unabhängigen Wirtschaftsakteur leicht entfernt und ausgetauscht werden können. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass Anleitungen und Sicherheitsinformationen auf einer öffentlich zugänglichen Website zu den Produkten, die solche Batterien enthalten, online verfügbar gemacht werden. Relativ eng gefasste Ausnahmen von diesen Anforderungen enthalten Art. 11 Abs. 2 und 3 BattVO im Hinblick auf Geräte mit regelmäßigem Wasserkontakt, bestimmte Medizinprodukte sowie in Fällen, in denen die Kontinuität der Stromversorgung gewahrt werden muss und eine dauerhafte Verbindung zwischen dem Gerät und der Gerätebatterie erforderlich ist, um die Sicherheit des Benutzers und des Geräts zu gewährleisten oder – bei Produkten, deren Hauptfunktion die Sammlung und Bereitstellung von Daten ist – aus Gründen der Datensicherheit. Zudem kann die Kommission delegierte Rechtsakte erlassen, um Art. 11 Abs. 2 BattVO zu ändern oder um weitere Produkte hinzuzufügen, die von den Anforderungen an die Entfernbarkeit und Ersetzbarkeit ausgenommen sind.

Art. 11 Abs. 5 BattVO regelt, dass LV-Batterien sowie einzelne Batteriezellen, die in dem Batteriesatz enthalten sind, jederzeit von einem unabhängigen Fachmann leicht entfernt und ausgetauscht werden können müssen. Als leicht auszutauschen gelten Gerätebatterien und LV-Batterien, wenn die Batterie nach dem Ausbau durch eine andere kompatible Batterie ersetzt werden kann, ohne dass die Funktion, Leistung und Sicherheit beeinträchtigt wird.

Hinweis: Der Begriff der „Kompatibilität“ eröffnet Auslegungsspielräume, gerade im Hinblick auf die Sicherheit der jeweiligen Batterie und ihrer Verwendung im Gerät; rechtssicher werden erst die Gerichte klären, was hierunter zu verstehen ist.

Abs. 7 und 8 enthalten ebenfalls neuartige Vorgaben zum Vorhalten von Austauschbatterien sowie ein Verbot Software dergestalt zu verwenden, dass der Austausch einer Gerätebatterie oder LV-Batterie gegen eine andere kompatible Batterie erschwert wird. Wann dies der Fall ist, kann nur im Einzelfall unter zu Grunde legen der spezifischen Sicherheitsanforderungen zwischen Produkt und Batterie beurteilt werden.



f) Sicherheitsanforderungen an stationäre Batterie-Energiespeichersysteme (Art. 12 BattVO)

Stationäre Energiespeichersysteme dienen insbesondere der kurzzeitigen Zwischenspeicherung von durch Erneuerbare Energietechnologie gewonnenem Strom. Nach Art. 12 Abs. 1 BattVO müssen stationäre Batterie-Energiespeichersysteme (Art. 2 Nr. 15 BattVO), die in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, während ihres Betriebs und ihrer normalen, bestimmungsgemäßen Verwendung sicher sein. Bis zum 18.08.2024 müssen die technischen Unterlagen nach Anhang VIII

- belegen, dass Batterie-Energiespeichersysteme den Anforderungen nach Art. 12 Abs. 1 entsprechen und erfolgreich auf die in Anhang V festgelegten Sicherheitsparameter geprüft wurden,
- eine Bewertung möglicher zusätzlicher nicht in Anhang V behandelter Sicherheitsrisiken enthalten,
- nachweisen, dass zusätzliche Gefahren erfolgreich eingedämmt und getestet worden sind und
- Anweisungen zur Schadensbegrenzung für den Fall enthalten, dass die ermittelten Gefahren tatsächlich auftreten.

Aus Art. 12 Abs. 3 BattVO ergibt sich die Befugnis der Europäischen Kommission, die in Anhang V BattVO festgelegten Sicherheitsparameter in Anbetracht des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts per delegierten Rechtsakt zu ändern.

4. **Konformitätsbewertung, Konformitätserklärung und CE-Kennzeichnung (Kapitel IV und VI)**

Im Unterschied zur bisherigen Rechtslage - also in Abweichung von der Batterierichtlinie und dem BattG - sieht die BattVO eine Pflicht zur Konformitätsbewertung, Konformitätserklärung und CE-Kennzeichnung für Batterien vor. Nach Art. 38 Abs. 2 und 3 BattVO müssen die Erzeuger das in Art. 17 BattVO vorgeschriebene Konformitätsbewertungsverfahren durchführen (lassen), die Konformitätserklärung erstellen und die Batterien im Einklang mit Art. 19, 20 BattVO mit einer CE-Kennzeichnung versehen.



Art. 17 BattVO legt dabei je nach zu bewertender Produktanforderung unterschiedliche Bewertungsverfahren fest, die in Anhang VIII detailliert beschrieben werden. Die Konformitätsbewertung von Batterien, die den Anforderungen nach Art. 6, 9, 10, 12, 13 und 14 BattVO gerecht werden müssen, unterscheidet sodann zwischen in Serie hergestellten Batterien und nicht in Serie hergestellten Batterien. Bei zur Wiederwendung oder zur Umnutzung vorbereiteten oder umgenutzten oder wiederaufgearbeiteten Batterien ist die Konformität nach dem Verfahren „Modul A – Interne Fertigungskontrolle“ zu bewerten.

Die vom Erzeuger auszustellende EU-Konformitätserklärung muss in ihrem Aufbau dem Muster aus Anhang IX BattVO entsprechen (Art. 18 Abs. 2 BattVO). Mit ihrer Ausstellung übernimmt der Erzeuger die Verantwortung für die Übereinstimmung der Batterie mit den Anforderungen der BattVO (Art. 18 Abs. 4 BattVO). Aus Art. 19 BattVO ergibt sich, dass auch bei der CE-Kennzeichnung von Batterien die allgemeinen Grundsätze aus Art. 30 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 Anwendung finden. Überdies werden in Art. 20 BattVO weitere Vorschriften und Bedingungen hinsichtlich der Anbringung der CE-Kennzeichnung festgelegt. Geregelt wird hier z. B. die Pflicht, die CE-Kennzeichnung gut sichtbar, leserlich und dauerhaft vor dem Inverkehrbringen auf der Batterie oder – wenn dies angesichts der Beschaffenheit der Batterie nicht möglich ist – die CE-Kennzeichnung auf der Verpackung und den Begleitdokumenten der Batterie anzubringen.

5. Allgemeine Kennzeichnungs- und Informationspflichten (Kapitel III)

Kapitel III der BattVO regelt die – stark erweiterten – allgemeinen Kennzeichnungs- und Informationspflichten im Hinblick auf Batterien.

Hinweis: Die Konkretisierung der oben beschriebenen Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen erfolgt zunächst durch die in der BattVO angelegten delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte. Technische Details werden zudem, wie im EU-Harmonisierungsrecht üblich, durch harmonisierte Normen (hEN) geregelt, bei deren Einhaltung sich der Erzeuger auf die in Art. 15 BattVO geregelte Vermutungswirkung berufen kann. Neben der Erarbeitung von EN durch die Europäischen Normungsorganisationen sieht Art. 16 aber unter bestimmten Voraussetzungen auch die Möglichkeit vor, dass die Kommission gemeinsame Spezifikation „in Ausnahmefällen“ im Wege von Durchführungsrechtsakten erlässt, also den Normungsweg verlässt. Gleichwohl dies nur in Ausnahmefällen erfolgen soll, reicht es als Voraussetzung aus, dass die Kommission einen Normungsauftrag erarbeitet hat und eine europäische Normungsorganisation (CEN, CENELEC oder ETSI) eine Norm vorgelegt hat, „die dem Auftrag der Kommission nicht genau entspricht“. Dies folgt einer in den letzten Jahren zu beobachtenden Neujustierung im Bereich der produktrechtlichen Normung hin zu einer stärker ordnungsrechtlich geprägten Normungspolitik, bei der die Normungsorganisationen und die diese in den Normungsgremien stützende Industrie an Bedeutung verlieren. Ob diese Eingriffe in ein bisher grundsätzlich gut funktionierendes System wirklich rechtlich erforderlich und regulatorisch sinnvoll sind, kann dabei durchaus kritisch hinterfragt werden.



a) Kennzeichnung von Batterien, u.a. mittels QR-Code (Art. 13 BattVO)

Nach Art. 13 Abs. 1 BattVO müssen ab dem 13.08.2026* sämtliche Batterien mit den in Anhang VI Teil A aufgeführten allgemeinen Informationen für Batterien gekennzeichnet sein. Zusätzlich müssen alle Batterien ab dem 18.02.2027 im Einklang mit Anhang VI Teil C mit einem QR-Code gekennzeichnet sein; alternativ kann die Kommission unter bestimmten Voraussetzungen auch regeln, dass statt QR-Codes sog. Smart Labels zum Einsatz kommen, vgl. Art. 13 Abs. 8 BattVO. Die Kennzeichnungen, inkl. QR-Code müssen sichtbar, lesbar und unverwischbar mittels Aufdrucks oder Gravur erfolgen (Art. 13 Abs. 7 BattVO); in Ausnahmefällen ist die Kennzeichnung der Verpackung und der Begleitunterlagen zulässig. Informationen zu den folgenden Punkten müssen nach Anhang VI Teil A enthalten sein:

- Angaben zur Identifikation des Erzeugers
- Batteriekategorie und Angaben zur Identifikation der Batterie
- Ort der Erzeugung (geografischer Standort des Betriebs, indem die Batterie erzeugt wurde);
- Datum der Erzeugung (Monat und Jahr);
- das Gewicht;
- die Kapazität
- die chemische Zusammensetzung;
- die in der Batterie enthaltenen gefährliche Stoffe außer Quecksilber, Cadmium oder Blei;
- zu verwendendes Feuerlöschmittel
- kritische Rohstoffe, die in der Batterie in einer Massenkonzentration von mehr als 0,1 % Massenanteil vorkommen.

Diese Kennzeichnungspflichten sind im BattG bisher nicht enthalten gewesen. Weitere Kennzeichnungspflichten, die größtenteils bereits bisher bestanden, sind:

- Wiederaufladbare Geräte-, LV- und Starterbatterien müssen nach Art. 13 Abs. 2 BattVO ab dem 18.08.2026* mit einer Kennzeichnung versehen sein, die Auskunft über die Kapazität gibt.
- Nicht wiederaufladbare Gerätebatterien tragen ab dem 18.08.2026* eine Kennzeichnung mit Angaben zur durchschnittlichen Mindestbetriebsdauer und eine Kennzeichnung mit der Angabe „nicht wiederaufladbar“.
- Gem. Art. 13 Abs. 4 BattVO müssen alle Batterien ab dem 18.08.2025 mit dem Symbol „getrennte Sammlung“ gemäß den Anforderungen in Anhang VI Teil B BattVO gekennzeichnet sein.



- Art. 13 Abs. 5 BattVO sieht vor, dass alle Batterien, die mehr als 0,002 % Cadmium oder mehr als 0,004 % Blei enthalten, mit dem chemischen Zeichen für das betreffende Metall (Cd oder Pd) zu kennzeichnen sind.

Mittels des QR-Codes ist u.a. der Zugang zu den vorgenannten Informationen und die Konformitätserklärung bzw. für LV-Batterien, Industriebatterien mit einer Kapazität von mehr als 2 kWh und Elektrofahrzeugbatterien auf den ebenfalls ab dem 18.02.2027 vorzuhaltenden Batteriepass zu ermöglichen.

b) Informationen über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer von Batterien (Art. 14 BattVO)

Nach Art. 14 Abs. 1 BattVO sind im Batteriemanagementsystem von stationären Batterie-Energiespeichersystemen, LV-Batterien und Elektrofahrzeugbatterien ab dem 18.08.2024 aktuelle Daten über die Parameter zur Bestimmung des Alterungszustands und der voraussichtlichen Lebensdauer der Batterien gemäß Anhang VII (z.B. die verbleibende Gesamtkapazität oder das Datum zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der Batterie) enthalten.

Nach Art. 14 Abs. 2 BattVO ist der juristischen oder natürlichen Person, die die Batterie rechtmäßig erworben hat, oder einem in ihrem Namen handelnden Dritten unter Wahrung der Rechte des Batterieherstellers am geistigen Eigentum jederzeit diskriminierungsfrei ein Lesezugriff auf die Daten zu gewähren (Art. 14 Abs. 2 BattVO), um

- die Batterie unabhängigen Aggregatoren oder Marktteilnehmern zur Energiespeicherung zur Verfügung zu stellen;
- auf Grundlage einer Einschätzung des Alterungszustands der Batterie den Restwert oder die verbleibende Lebensdauer und die Möglichkeit der weiteren Nutzung der Batterie zu bewerten;
- die Vorbereitung zur Wiederverwendung oder zur Umnutzung oder die Umnutzung oder die Wiederaufarbeitung der Batterie zu erleichtern.

Das System muss eine Funktion zum Zurücksetzen der Software enthalten (Art. 14 Abs. 3 BattVO), um das Hochladen einer anderen Software bei Bedarf zu ermöglichen.

Hinweis: Über den QR-Code muss zukünftig für bestimmte Batteriearten auf den neu eingeführten Batteriepass zugegriffen werden können, vgl. Art. 77 Abs. 3 BattVO. Dies erleichtert Wirtschaftsakteuren insbesondere die Wiederverwendung, Umnutzung oder Wiederaufarbeitung gebrauchter Batterien. Entsprechende Batterien sind so dann neu mit Angaben zu kennzeichnen, die Informationen zur Änderung des Zustands der Batterie gemäß Anhang XIII Nummer 4 umfassen; dort werden solche Informationen geregelt, die nur Personen mit einem „berechtigten Interesse“ zugänglich sein sollen. Dabei handelt es sich insbesondere um Reparaturbetriebe, Wiederverwerter, Nutzer von Second-Life-Batterien und Recyclingbetreiber.



6. Pflichten der Wirtschaftsakteure

In den Art. 38 ff. BattVO werden klassischen CE-Rechtsakten vergleichbar die Pflichten der Wirtschaftsakteure geregelt.

Ausgenommen sind die Sorgfaltspflichten nach Art. 47 ff. und die in Kapitel VIII enthaltenen abfallrechtlich geprägten Pflichten der Bewirtschaftung von Altbatterien. Art. 38 ff. unterteilt in die Pflichten von Erzeugern (Art. 38), Pflichten von Zulieferern von Batteriezellen und Batteriemodulen (Art. 39), Pflichten der Bevollmächtigten (Art. 40), Pflichten der Einführer/Importeure (Art. 41), Pflichten der Händler (Art. 42), Pflichten der Fulfilment-Dienstleister (Art. 43) sowie Pflichten von Wirtschaftsakteuren, die zur Wiederverwendung oder zur Umnutzung vorbereitete oder umgenutzte oder wiederaufgearbeitete Batterien in Verkehr bringen oder in Betrieb nehmen. Daneben werden durch Art. 44 BattVO auch die Fälle bestimmt, in denen Einführer oder Händler als Erzeuger gelten, als beispielsweise die klassischen Fälle der Eigenmarkenhersteller.

Hinweis: Systematisch interessant ist zudem Art. 45 BattVO, weil die Vorschrift Regelungen enthält, die bislang in CE-Harmonisierungsrechtsakten nicht enthalten waren. Für die dort bezeichneten Vorgänge (Vorbereitung zur Wiederverwendung, Umnutzung und Wiederaufarbeitung) wird unterstellt, dass es sich um rechtlich neue Produkte handelt, die in Verkehr gebracht bzw. in Betrieb genommen werden. Diese Batterien müssen sämtliche Anforderungen der BattVO und aller anderen geltenden Rechtsakte (in Betracht kommen REACH, RoHS, WEEE, EMV etc.) in diesem Zeitpunkt einhalten, wobei die BattVO selbst in gewissem Maße Erleichterungen von spezifisch batterierechtlichen Pflichten vorsieht. In der Praxis sind schwierige Abgrenzungsfragen zur reinen Wiederverwendung, zur Reparatur (Repair) und Instandsetzung (Refurbishment) vorprogrammiert, insbesondere auch deshalb, weil die Legaldefinition des Begriffs „Wiederaufarbeitung“ in Art. 3 Nr. 32 BattVO Aspekte verschiedener sog. R-Tätigkeiten miteinander vermengt.

7. Batteriespezifische Sorgfaltspflichten (Kapitel VII)

Kapitel VII der BattVO enthält Regelungen zu batteriespezifischen Sorgfaltspflichten für solche Wirtschaftsakteure, die Batterien in Verkehr bringen. Mit diesen Regelungen werden erstmals Sorgfaltspflichten von Unternehmen entlang der Lieferkette einer bestimmten Produktgruppe und über deren gesamten Lebenszyklus verlangt. Allerdings gelten die besonderen Sorgfaltspflichten nicht für Unternehmen, die im vorletzten Geschäftsjahr einen Nettoumsatz von weniger als 40 Mio. EUR erzielt haben und keiner Unternehmensgruppe angehören, die den Grenzwert von 40 Mio. EUR auf konsolidierter Basis überschreitet (Art. 47 Abs. 1 BattVO).

Ab dem 18.08.2025 müssen Wirtschaftsakteure, die in den Geltungsbereich des Kapitel VII fallen, den in Art. 48 Abs. 2 und Abs. 3 BattVO und den in Art. 49, 50 und 52 geregelten Sorgfaltspflichten nachkommen und haben zu diesem Zweck Strategien zur Erfüllung dieser Sorgfaltspflichten einzurichten und umzusetzen (Art. 48 Abs. 1 BattVO). Zudem sind diese Wirtschaftsakteure verpflichtet, ihre Sorgfaltspflichten gemäß Art. 51 BattVO von einer notifizierten Stelle überprüfen zu lassen (Art. 48 Abs. 2 BattVO). In diesem Zusammenhang haben sie von der notifizierten Stelle in regelmäßigen Abständen ein Audit



durchführen zulassen, um sicherzustellen, dass die Pflichten aufrechterhalten und angewendet werden. Zur Erfüllung der Sorgfaltspflichten können die verpflichteten Wirtschaftsakteure in anerkannten Systemen zusammenarbeiten; eine entsprechende Anerkennung können bspw. Industrieverbände oder Interessenvertretungen nach Art. 53 BattVO bei der Kommission beantragen. Allerdings tragen die verpflichteten Wirtschaftsakteure auch bei Zusammenarbeit mit einem entsprechenden System weiterhin die Verantwortung für eine ordnungsgemäße Erfüllung der Sorgfaltspflichten.

Die zur Erfüllung der batteriespezifischen Sorgfaltspflichten zu erstellende Unternehmensstrategie muss gem. Art. 49 Abs. 1 lit.

a) BattVO auf die in Anhang X Nr. 1 aufgeführten Rohstoffe und die damit verbundenen Sozial- und Umweltrisiken nach Anhang X Nr. 2 ausgerichtet sein. Zulieferer und Öffentlichkeit sind davon in Kenntnis zu setzen (Art. 49 Abs. 1 lit. a BattVO). Ferner müssen in der Unternehmensstrategie die in Anhang X Nr. 4 genannten Standards aufgenommen werden. Auch muss ein System von Kontrollen und Transparenz entlang der Lieferkette eingerichtet werden (Art. 49 Abs. 1 lit. d BattVO), einschließlich eines Systems zur Überwachung der Lieferkette oder zur Rückverfolgbarkeit, welches die Identifizierung vorgelagerter Akteure in der Lieferkette ermöglicht (Art. 49 lit. d BattVO). Nach Art. 49 Abs. 1 f) BattVO ist ein Beschwerdemechanismus einzurichten.

Nach Art. 50 BattVO sind Risikoanalysen durchzuführen und Präventions- und Abhilfemaßnahmen abzuleiten (Risikomanagementplan). Dies erfolgt u.a. auch auf Grundlage der nach Art. 49 BattVO bereitgestellten Informationen und sonstiger Informationen, die entweder öffentlich zugänglich sind oder von Interessengruppen zur Verfügung gestellt werden. Ebenfalls ist eine Strategie zur Bewältigung der ermittelten Risiken zu entwerfen und umzusetzen, um nachteilige Auswirkungen zu verhindern, abzumildern oder anderweitig zu bewältigen.

Nach Art. 52 Abs. 2 BattVO besteht schließlich eine Informationspflicht seitens der verpflichteten Wirtschaftsakteure auch gegenüber unmittelbar nachgelagerten Abnehmern (unmittelbaren Kunden) hinsichtlich der vom Wirtschaftsakteur erlangten Informationen zur Erfüllung seiner Sorgfaltspflichten.

Hinweis: Im Vergleich zum deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtgesetz (LKSG) liegt ein zentraler Unterschied darin, dass das LkSG – anders als die BattVO – die Lieferketten sämtlicher Produkte in den Blick nimmt. In anderer Hinsicht ist der Anwendungsbereich des LKSG aber auch deutlich enger, da das LKSG nur für Unternehmen gilt, die mehr als 3.000 (1.1.2023) bzw. mehr als 1.000 Arbeitnehmer (1.1.2024) im Inland beschäftigen. Hervorzuheben ist weiterhin, dass in der BattVO eine notifizierte Stelle auf Betreiben des Verpflichteten regelmäßig Überprüfungen ihrer Strategie zur Erfüllung der batteriespezifischen Sorgfaltspflichten durchführen muss.

Hinweis: Hinsichtlich des Beschwerdemechanismus sollten Unternehmen prüfen, ob dieser bereits durch das nach dem Hinweisgeberschutzgesetz einzuführende Beschwerdeverfahren abgedeckt ist bzw. mit geringem Aufwand daran angepasst werden kann.



8. Bewirtschaftung von Altbatterien (Kapitel VIII)

Kapitel VIII der BattVO enthält Regelungen zum sog. End-of-Life-Management von Batterien. Im Folgenden werden die Regelungen über das Herstellerregister (Art. 55 BattVO), die erweiterte Herstellerverantwortung (Art. 56 BattVO), die Sammelziele (Art. 59, 60 BattVO), die Zielvorgaben für die Recyclingeffizienz, die stoffliche Verwertung (Art. 71 BattVO) und die Anforderungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung zur Wiederverwendung oder Vorbereitung zur Umnutzung von LV-Altbatterien, Industriealt- und Elektrofahrzeugaltbatterien (Art. 73 BattVO) kurz skizziert. **Insgesamt gelten die Regelungen des Kapitel VIII nach Art. 96 Abs. 2 BattVO erst ab dem 18.08.2025.**

a) Herstellerregister (Art. 55 BattVO)

Das Herstellerregister nach Art. 55 BattVO richtet sich an die Hersteller im Sinne des Art. 2 Nr. 47 BattVO. Diese Legaldefinition entspricht in weiten Teilen, der aus der WEEE-Richtlinie bekannten Herstellerdefinition und zielt darauf ab, eine verantwortliche, zur Registrierung verpflichtete Person im jeweiligen Mitgliedstaat zu definieren. Sie weicht im Detail deutlich von der Erzeugerdefinition der BattVO ab (vgl. oben). Auch die Registrierungspflicht für Batteriehersteller als solche ist in Deutschland schon seit dem 1. Januar 2022 nach § 4 Abs. 1 BattG vorgeschrieben. Zuständig ist die Stiftung ear und wird dies auch mit Inkrafttreten der BattVO bleiben. Insgesamt wird sich daher an der in Deutschland bestehenden Rechtslage in Bezug auf die die Herstellerregistrierung zunächst wenig ändern.

Hinweis: Dies gilt allerdings nicht in Bezug auf die Registrierungen im Detail. Hier sind insbesondere die neuen Batteriekategorien zu berücksichtigen, die zukünftig Umregistrierungen bei der Stiftung ear erforderlich machen werden. Die hierfür erforderlichen Regelungen auf nationaler Ebene sind indes durch Novellierung des BattG noch zu schaffen. Hiermit ist im Laufe des Jahres 2024 zu rechnen.

In ihrem Registrierungsantrag müssen die Hersteller gem. Art. 55 Abs. 3 BattVO neben allgemeinen Angaben (Name und Markenname (falls vorhanden), unter denen der Hersteller in dem Mitgliedstaat tätig ist, und Anschrift, Steuernummer, Marke etc.) auch darlegen, auf welche Weise sie der erweiterten Herstellerverantwortung nach Art. 56 BattVO und den Anforderungen nach Art. 59, 60 bzw. 61 BattVO zur Sammlung von Gerätebatterien oder LV-Batterien bzw. Starter-, Industrie- und Elektrofahrzeugbatterien nachkommen.

b) Erweiterte Herstellerverantwortung (Art. 56 BattVO)

Nach Art. 56 Abs. 1 BattVO tragen die Hersteller für Batterien, die sie erstmals auf dem Markt im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats bereitstellen eine erweiterte Herstellerverantwortung. Auch ein Wirtschaftsakteur, der im Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaates eine Batterie auf dem Markt erstmals bereitstellt, die zur Wiederverwendung oder zur Umnutzung vorbereitet, umgenutzt oder wiederaufgearbeitet ist, gilt dabei als Hersteller dieser Batterie im Sinne der BattVO, weshalb ihn ebenfalls die erweiterte Herstellerverantwortung trifft (Art. 56 Abs. 2 BattVO). Daraus folgt auch, gleichwohl die BattVO dies nicht ausdrücklich anordnet, dass er ebenfalls einer Registrierungspflicht unterliegt.



In der BattVO ist angelegt, dass die Hersteller zur Erfüllung der erweiterten Herstellerverantwortung gem. Art. 57 BattVO eine sog. „Organisation für Herstellerverantwortung“ beauftragen können; dies kann von den Mitgliedstaaten auch verbindlich vorgeschrieben werden. Den rechtlichen Rahmen für die Zulassung der individuellen wie kollektiven Wahrnehmung der erweiterten Herstellerverantwortung durch entsprechende Organisationen (Systeme) regelt Art. 58 BattVO. Die erweiterte Herstellerverantwortung umfasst im Wesentlichen die Verpflichtung,

- zur getrennten Sammlung von Gerätealtbatterien gemäß Art. 59 BattVO, zur Sammlung von LV-Altbatterien nach Art. 60 BattVO, zur Sammlung von Starteraltbatterien, Industriealtbatterien und Elektroaltfahrzeugaltbatterien nach Art. 61 BattVO
- zur Leistung von finanziellen Beträgen, um Kosten zu decken, die u.a. mit der getrennten Sammlung, mit der Bereitstellung von Informationen über die Abfallvermeidung und Bewirtschaftung von Altbatterien verbunden sind (Art. 56 Abs. 4 BattVO),
- der zuständigen nationalen Behörde über die Verpflichtungen im Zusammenhang mit erstmals auf dem Markt bereitgestellten Batterien Bericht zu erstatten (Art. 75 BattVO),
- die getrennte Sammlung von Batterien zu fördern (Art. 59 BattVO) und
- Informationen (einschließlich End-of-Life-Aspekten nach Art. 74 BattVO) bereitzustellen.

c) Sammelziele für Gerätealtbatterien (Art. 59 BattVO) und LV-Altbatterien (Art. 60 BattVO)

Hersteller bzw. die Organisationen nach Art. 58 BattVO müssen nach Art. 59 Abs. 1 Satz 1 BattVO bzw. Art. 60 BattVO sicherstellen, dass alle Gerätealtbatterien bzw. LV-Altbatterien unabhängig von Art, chemischer Zusammensetzung, Zustand, Marke oder Herkunft im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem die Hersteller Batterien erstmals auf dem Markt bereitstellen, getrennt gesammelt werden. Zu diesem Zweck müssen sie u. a. über eingerichtete Sammelstellen die unentgeltliche Sammlung anbieten. Über diese Sammlung müssen die Hersteller für Gerätealtbatterien folgende Sammelquoten (berechnet nach Maßgabe des Anhang XI) erreichen:

- 45 % bis zum 31. Dezember 2023;
- 63 % bis zum 31. Dezember 2027 und
- 73 % bis zum 31. Dezember 2030.

Die Hersteller von LV-Batterien bzw. die Organisationen für Herstellerverantwortung müssen für LV-Altbatterien hingegen folgende Sammelquoten erreichen:

- 51% bis zum 31. Dezember 2028 und



- 61 % bis zum 31. Dezember 2031.

Diese Sammelquoten überprüfen die Mitgliedstaaten jährlich, um sich zu vergewissern, dass sie angemessene Maßnahmen getroffen haben, um die Sammelziele zu erreichen (Art. 69 Abs. 2 BattVO).

Hersteller von Starterbatterien, Industriebatterien und Elektrofahrzeugbatterien müssen nach Art. 61 Abs. 1 BattVO alle Altbatterien dieser Arten, die sie im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats erstmals auf dem Markt bereitgestellt haben, unentgeltlich und ohne Verpflichtung des Endnutzers zum Neukauf einer Batterie zurücknehmen. Entsprechende Sammelquoten sind im Gegensatz zu denen nach Art. 59, Art. 60 BattVO für diese Batteriearten jedoch nicht vorgesehen.

d) Zielvorgaben für die Recyclingeffizienzen und für die stoffliche Verwertung (Art. 71 BattVO)

Art. 71 BattVO betrifft die Recyclingeffizienzen und die Zielvorgaben für die stoffliche Verwertung. Die Regelung sieht vor, dass jede genehmigte Anlage sicherstellen muss, dass alle der Anlage übergebenen Altbatterien angenommen werden und einem Recyclingprozess unterzogen werden müssen. Diese Recyclingprozesse müssen nach Art. 71 Abs. 2 BattVO die in Anhang XII Teil B und Teil C BattVO festgelegten Zielvorgaben für Recyclingeffizienzen bzw. für die stoffliche Verwertung erreichen.

e) Anforderungen an die Vorbereitung zur Wiederverwendung oder Vorbereitung zur Umnutzung von LV-Altbatterien, Industriebatterien und Elektrofahrzeugaltbatterien (Art. 73 BattVO)

Art. 73 BattVO enthält Regelungen zur Vorbereitung zur Wiederverwendung und Vorbereitung zur Umnutzung von LV-Altbatterien, Industriebatterien und Elektrofahrzeugaltbatterien. Nach Art. 73 Abs. 1 BattVO muss der Batteriebesitzer von LV-Altbatterien, von Industriebatterie und Elektrofahrzeugaltbatterien, die zur Wiederverwendung oder zu Umnutzung vorbereitet wurden, Nachweise erbringen, um zu dokumentieren, dass diese nicht länger Abfall darstellen. Hierzu muss er auf Verlangen der zuständigen Behörde nachweisen,

- die in einem Mitgliedstaat durchgeführte Bewertung des Alterungszustands oder die Prüfung in Form einer Kopie der Aufzeichnung, in der bestätigt wird, dass die Batterie in der Lage ist, die für ihre Verwendung notwendige Leistung zu erbringen,
- die Dokumentation der weiteren Verwendung der Batterie, z.B. durch eine Rechnung oder einen Vertrag über den Verkauf oder die Übertragung des Eigentums und
- einen angemessenen Schutz vor Beschädigung bei der Beförderung und beim Be- und Entladen, auch durch eine ausreichende Verpackung und entsprechendes Stapeln der Ladung.



Insoweit stellt Art. 73 Abs. 1 BattVO Anforderungen an den Nachweis der Verwertung von Altbatterien, die an die allgemeine abfallrechtliche Regelung des Abfalls in Art. 6 Abs. 1 der EU-Abfall-Rahmenrichtlinie („EU-AbfRRL“) angelehnt sind.

Die Informationen nach Art. 73 Abs. 1 BattVO werden u.a. Endnutzern in den Begleitunterlagen zur Verfügung gestellt, wenn die Batterien in Verkehr gebracht werden oder in Betrieb genommen werden (Art. 73 Abs. 2 BattVO). Ferner wird die Kommission durch Art. 73 Abs. 4 BattVO ermächtigt, Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter technischer Anforderungen und Überprüfungsanforderungen zu erlassen, die LV-Altbatterien, Industrialtbatterien und Elektrofahrzeugaltbatterien erfüllen müssen, um nicht als Abfall zu gelten.

Hinweis: Die Regelungen nach Art. 73 BattVO setzen Altbatterien voraus, also solche Batterien, die zu Abfall geworden sind. Zirkuläre Geschäftsmodelle, bei denen die Entstehung von Abfall/Altbatterien verhindert wird, sind von den Pflichten des Art. 73 BattVO nicht umfasst.

9. Digitaler Batteriepass (Kapitel IX)

Kapitel IX der BattVO enthält die Regelungen zum digitalen Batteriepass (Art. 77 f. BattVO).

Art. 77 Abs. 1 BattVO schreibt vor, dass jede LV-Batterie, jede Industriebatterie mit einer Kapazität von mehr als 2 kWh und jede Batterie für Elektrofahrzeuge ab dem 18.02.2027 ein „Batteriepass“, also eine spezifische elektronische Akte zugewiesen werden muss. Dies geschieht über eine individuelle Kennung, die der Batterie vom Inverkehrbringer zugewiesen wird, vgl. Art. 77 Abs. 3 BattVO. Der Batteriepass muss Informationen über das Batteriemodell und spezifische Informationen über die einzelne Batterie enthalten, die sich auch aus der Verwendung dieser Batterie ergeben, wie in Anhang XIII dargelegt (Art. 77 Abs. 2 BattVO). Die Informationen werden aufgeteilt in:

- Öffentlich zugängliche Informationen gem. Anhang XIII Nr. 1 über das Batteriemodell,
- Informationen, die nur den notifizierten Stellen, Marktüberwachungsbehörden und der Kommission gem. Anhang XIII Nr. 2 und Nr. 3 zugänglich sind, und
- Informationen, die nur für bestimmte Personen zugänglich sind, die ein berechtigtes Interesse am Zugang zu diesen Informationen und ihrer Verarbeitung gem. Anhang XIII Nr. 2 und Nr. 4 haben.

Sämtliche im Pass enthaltenden Informationen müssen auf offenen Standards beruhen, in einem interoperablen Format entwickelt werden und über ein offenes interoperables Datenaustauschnetz ohne Anbieterbindung und den Anforderungen des Art. 78 BattVO entsprechend übertragbar sowie maschinenlesbar, strukturiert und durchsuchbar sein. Der Batteriepass muss zudem vollständig interoperabel mit dem digitalen Produktpass nach der noch zu erlassenden Ökodesign-Verordnung sein. Der



Batteriepass muss über den in Artikel 13 Abs. 6 BattVO genannten QR-Code zugänglich sein. Gleichzeitig wird dem Wirtschaftsakteur, der die Batterie in Verkehr bringt, die Pflicht auferlegt, sicherzustellen, dass die Angaben im Batteriepass richtig, vollständig und aktuell sind (Art. 77 Abs. 4 BattVO). Der Batteriepass wird gelöscht, sobald die Batterie recycelt wurde, vgl. Art. 77 Abs. 8 BattVO; wer für die Löschung verantwortlich ist, ist jedoch bedauerlicherweise nicht geregelt. Die zur Wiederverwendung oder zur Umnutzung vorbereiteten oder umgenutzten oder wiederaufgearbeiteten Batterien müssen über einen neuen Batteriepass verfügen, der mit dem Batteriepass der ursprünglichen Batterie verknüpft ist, vgl. Art. 77 Abs. 7 BattVO.

10. Ausblick

Offensichtlich ist, dass die neue BattVO gerade für Hersteller anderer Batterien als Gerätebatterien erhebliche rechtliche, wirtschaftliche und unternehmensorganisatorische Herausforderungen mit sich bringen wird. Die Zweiteilung in Aspekte des Marktzugangs (Anforderungen an das Inverkehrbringen, Konformitätsbewertungsverfahren etc.), die sich an der bewährten rechtlichen Systematik bestehender CE-Harmonisierungsrechtsakte ausrichtet, sowie in abfallrechtliche Aspekte, die sich an der bisherigen Systematik des BattG orientiert, wird voraussichtlich für große Verwirrungen sorgen. Das betrifft insbesondere die unterschiedliche Bedeutung der Rechtsbegriffe „Erzeuger“ und „Hersteller“. Zudem wird es interessant zu beobachten sein, wie die Kommission die Methodik zur Ermittlung des CO₂-Fußabdrucks ausgestaltet. Ebenso ist die Umsetzung der Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette im Blick zu behalten, insbesondere im Hinblick auf die vorgeschriebenen Drittprüfungen der Strategien zur Umsetzung der Sorgfaltspflichten durch notifizierte Stellen.

Kritisch zu bewerten ist insgesamt, dass die BattVO ein mehr oder weniger unfertiges Stück Gesetzgebung ist. Denn nahezu alle relevanten Pflichten bedürfen der weiteren Konkretisierung durch delegierte Verordnungen und andere Durchführungsrechtsakte. Absehbar erscheint dabei schon heute, dass die in der Verordnung geregelten Fristen für den Erlass der Rechtsakte kaum alle eingehalten werden dürften.

Positiv ist festzuhalten, dass der QR-Code zur Kennzeichnung zu verwenden ist, auch wenn nicht alle erforderlichen Kennzeichnungen auf diese Weise vorgenommen werden können und er zudem nur zuzätzlich zur Anwendung kommen soll.



Franßen & Nusser

RECHTSANWÄLTE

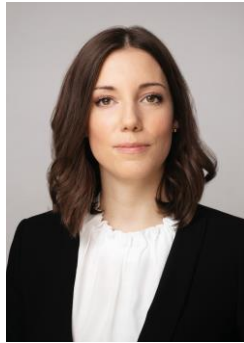
MANDANTENINFORMATION – EU-BATTERIE-VERORDNUNG

AUGUST 2023

Franßen & Nusser verfügt seit vielen Jahren über eine breite Expertise im Umwelt-, Produkt- und Kreislaufwirtschaftsrecht sowie in den Bereichen Nachhaltigkeit & Compliance. Sprechen Sie uns gerne an.



Dr. Henning Blatt
blatt@fn.legal



Dr. Marthe-Louise Fehse
fehse@fn.legal



Gregor Franßen
franssen@fn.legal



Marlon Miguel Götte
goette@fn.legal



Michael Halstenberg
halstenberg@fn.legal



Anna Hinzer
hinzer@fn.legal



Vanessa Homann
homann@fn.legal



Dr. Jens Nusser
nusser@fn.legal



Suhayl Ungerer
ungerer@fn.legal