

**03.07.20**

## **Stellungnahme des Bundesrates**

---

### **Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Batteriegesetzes**

Der Bundesrat hat in seiner 992. Sitzung am 3. Juli 2020 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1a - neu - (§ 01 - neu - BattG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

,1a. Vor § 1 wird folgender § 01 eingefügt:

„§ 01

Ziel des Gesetzes

(1) Dieses Gesetz legt die Anforderungen an die Produktverantwortung nach § 23 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes für Batterien fest.

(2) Es bezweckt die Auswirkungen von Altbatterien auf die Umwelt zu vermeiden und auf ein Mindestmaß zu beschränken. Um dieses Ziel zu erreichen, soll das Gesetz das Verhalten der Verpflichteten so regeln, dass Altbatterien vorrangig vermieden und die Vorbereitung zur Wiederverwendung sowie das Recycling gestärkt werden. Zudem soll die bessere umweltverträgliche und ökologische Gestaltung von Batterien und Akkumulatoren in der Entwicklung und während ihres gesamten Lebenszyklus gefördert werden.“ ‘

Begründung:

Die Zielsetzung des Gesetzes bzw. dessen Regelungsinhalt und Ausrichtung fehlt. Analog zu den anderen Rechtsbereichen der Produktverantwortung (VerpackG, ElektroG) wird deshalb ein neuer Paragraph mit den wesentlichen Zielrichtungen des Gesetzes eingefügt.

2. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe 0a - neu - (§ 2 Absatz 11 BattG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist dem Buchstaben a folgender Buchstabe 0a voranzustellen:

„0a) In § 2 Absatz 11 werden die Wörter „Stoffliche Verwertung“ durch das Wort „Recycling“ ersetzt.“

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 3 Buchstabe e ist § 2 Absatz 19 wie folgt zu fassen:

„(19) „Recyclingquote“ ist der Prozentsatz, den die Masse der in einem Kalenderjahr einem ordnungsgemäßen Recycling zugeführten Altbatterien im Verhältnis zur Masse der in diesem Kalenderjahr gesammelten Altbatterien ausmacht. Aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes mit dem Ziel des Recyclings ausgeführte Altbatterien sind nur insoweit zu berücksichtigen, als den Anforderungen aus § 14 Absatz 3 entsprochen worden ist.“

b) Nummer 15 ist wie folgt zu ändern:

aa) Buchstabe a ist wie folgt zu ändern:

aaa) In Doppelbuchstabe aa sind in § 14 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 und Nummer 2 jeweils die Wörter „stofflicher Verwertung“ durch das Wort „Recycling“ zu ersetzen.

bbb) Folgender Doppelbuchstabe ist anzufügen:

„cc) In dem neuen Satz 7 werden die Wörter „stofflich verwerteten“ durch das Wort „recycelten“ ersetzt.“

- bb) Nach Buchstabe a ist folgender Buchstabe a<sub>1</sub> einzufügen:
- ,a<sub>1</sub>) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „stofflich verwerteten“ durch das Wort „recyclen“ ersetzt.‘
- cc) Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:
- ,c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
    - aa) Die Wörter „stoffliche Verwertung“ sind durch das Wort „Recycling“ zu ersetzen.
    - bb) Die Angabe „§ 20 Nummer 3“ ... weiter wie Vorlage ...
- dd) Folgender Buchstabe ist anzufügen:
- ,d) In Absatz 4 werden die Wörter „zur Verwertung“ durch die Wörter „zum Recycling“ und werden die Wörter „die Verwertung“ durch die Wörter „das Recycling“ ersetzt.‘
- c) In Nummer 16 ist § 15 wie folgt zu ändern:
- aa) Absatz 1 ist wie folgt zu ändern
    - aaa) Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:
      - „3. die Masse der von ihm im vorangegangenen Jahr recycelten Geräte-Altballerrien, untergliedert nach chemischen System und Typengruppen; dabei sind ausgeführte und außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes recycelte Geräte-Altballerrien gesondert auszuweisen,“
    - bbb) In Nummer 5 ist das Wort „Verwertungsquote“ durch das Wort „Recyclingquote“ zu ersetzen.
    - ccc) In Nummer 6 ist das Wort „Verwertungs-“ durch das Wort „Recycling-“ zu ersetzen.
  - bb) Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:
    - aaa) In Satz 1 ist das Wort „Verwertung“ durch das Wort „Recycling“ zu ersetzen.
    - bbb) In Satz 4 ist das Wort „Verwertungsquoten“ durch das Wort „Recyclingquoten“ zu ersetzen.

Begründung:

Das Batteriegesetz soll u. a. die europäische Batterierichtlinie umsetzen. Diese kennt den Begriff der stofflichen Verwertung nicht, sondern definiert mit identischem Wortlaut das Recycling. Sie stellt Recyclingziele auf und stellt Anforderungen an das Batterierecycling, über die national erreichte Recyclingeffizienz ist zu berichten. Der Gesetzentwurf übernimmt diese Vorschriften, passt jedoch an einigen Stellen den Wortlaut nicht an, was zu Unstimmigkeiten führt. So soll in § 14 die Recyclingeffizienz durch stoffliche Verwertung erreicht werden, die Regelung im Anhang III der Batterierichtlinie schreibt aber vor, dass die Effizienz durch Recycling zu erreichen ist. Daher muss in § 15 auch über Recyclingquoten und nicht über Verwertungsquoten berichtet werden. Zudem machen Abfallrahmenrichtlinie und Kreislaufwirtschaftsgesetz in ihren Definitionen deutlich, dass stoffliche Verwertung und Recycling zwei verschiedene Begriffe sind. Es sollte daher analog der Batterierichtlinie das Recycling und nicht die stoffliche Verwertung definiert werden.

3. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 4 Absatz 1 Satz 1 BattG)

In Artikel 1 Nummer 5 sind in § 4 Absatz 1 Satz 1 die Wörter „mit der Marke und der jeweiligen Batterieart nach § 2 Absatz 4 bis 6“ zu streichen.

Begründung:

Die Angaben, die im Registrierungsantrag gemacht werden müssen, werden in Absatz 2 beschrieben. Die in Absatz 1 zu streichenden Informationen sind dort enthalten.

4. Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 7 Absatz 2 Satz 2 Nummer 4 BattG)

In Artikel 1 Nummer 8 ist in § 7 Absatz 2 Satz 2 Nummer 4 jeweils das Wort „Abholmenge“ und einmal das Wort „Abholmengen“ durch das Wort „Abholmasse“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Menge hat keine greifbare SI-Einheit. Definitionsgemäß (§ 2 Absatz 19 und Absatz 20) werden Sammelquote und Recyclingeffizienz auf die Abholmasse bezogen. Auch die Erfolgskontrolle in § 15 und die Berechnung der Sammelquote in § 16 beziehen sich auf die zurückgenommene Masse der Gerätebatterien. Daher sollten sich die Genehmigungsbedingungen für ein Rücknahmesystem ebenfalls auf die Masse beziehen, nicht auf die Menge.

5. Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 7a Absatz 2 - neu - BattG)

In Artikel 1 Nummer 8 ist § 7a wie folgt zu ändern:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Folgender Absatz ist anzufügen:

„(2) Soweit die zuständige Behörde die in Absatz 1 genannten Kriterien bewertet hat, ist diese Bewertung bei der Bemessung der Beiträge nach Absatz 1 durch die Rücknahmesysteme zu Grunde zu legen.“

Folgeänderung:

In Artikel 1 Nummer 19 ist dem § 20 folgender Absatz anzufügen:

„(5) Die zuständige Behörde soll die Gerätebatterien anhand der in § 7a Absatz 1 genannten Kriterien bewerten.“

Begründung:

Gemäß § 7a liegt die Zuständigkeit für die Bewertung der ökologischen Gestaltung bei den einzelnen Rücknahmesystemen. Der vorgeschlagene Änderungsantrag zielt darauf ab, die Bewertung der ökologischen Gestaltung durch eine zentrale, bundesweit einheitliche Stelle durchführen zu lassen und nicht durch die einzelnen Rücknahmesysteme. Hierdurch sollen (siehe Folgeänderung) zum einen eine einheitliche Bewertungsbasis von gleichgestalteten/-gearteten Batterien und zum anderen faire Wettbewerbsbedingungen der Hersteller gewährleistet werden.

6. Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc - neu - (§ 9 Absatz 1 Satz 4 BattG)

In Artikel 1 Nummer 10 ist dem Buchstaben a folgender Doppelbuchstabe cc anzufügen:

- ,cc) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Bei einem Vertrieb unter Verwendung von Fernkommunikationsmitteln ist die Rücknahme durch geeignete Rückgabemöglichkeiten in zumutbarer Entfernung zum jeweiligen Endnutzer zu gewährleisten.“ ‘

Begründung:

Die geänderte Bezeichnung des Versandhandels entspricht den gleichlautenden Formulierungen im ElektroG und basiert auf § 312c BGB.

Über die rein redaktionelle Anpassung hinaus bedarf die bestehende Regel einer deutlichen inhaltlichen Änderung. Die bisher geltende und auch im vorliegenden Gesetzentwurf beibehaltene Regelung würde bedeuten, dass ein Versandhändler – ungeachtet der Menge an verkauften Batterien – Altbatterien nur im Versandlager oder in dessen unmittelbarer Nähe zurücknehmen muss. Die Versandlager großer Versandhändler sind jedoch nicht auf Publikumsverkehr eingestellt. Sie befinden sich regelmäßig in großen, von den Endnutzern der Batterien und somit vom Entstehungsort der Altbatterien weit entfernten Logistikstandorten. So betreibt etwa der Marktführer des Onlinehandels in Deutschland nur an zehn Standorten Versandlager und müsste nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung nur an diesen Standorten (bzw. in deren unmittelbarer Nähe) Altbatterien annehmen. Angesichts des erheblichen Marktanteils beim Vertrieb von Batterien ist die derzeitige Regelung nicht angemessen und bedeutet einen massiven Wettbewerbsnachteil für den stationären Handel von Batterien.

Um die Vertreiber, die mithilfe der Fernkommunikationstechnik Batterien unmittelbar an Nutzer abgeben, in die Verpflichtung mit einzubeziehen und so einen Wettbewerbsnachteil des stationären Handels zu vermeiden, trifft der neue Satz 4 des § 9 Absatz 1 eine dem § 17 Absatz 1 Satz 4 ElektroG entsprechende Regelung. Versandhändler können hiernach grundsätzlich wählen, wie sie ihrer Rücknahmepflicht in zumutbarer Entfernung zum Endverbraucher nachkommen. Denkbar sind hier z. B. Kooperationen mit den Rücknahmestellen des stationären Handels oder den freiwilligen Rücknahmestellen.

7. Zu Artikel 1 Nummer 14 (§ 13 Absatz 3 - neu - BattG)

In Artikel 1 Nummer 14 ist dem § 13 folgender Absatz 3 anzufügen:

„(3) Öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger können sich an der Rücknahme von Industrie-Altbatterien, die üblicherweise beim privaten Endverbraucher anfallen, beteiligen. Soweit sie sich hieran beteiligen, überlassen sie die zurückgenommenen Industriebatterien dem Hersteller nach § 8 Absatz 1 Nummer 3, sofern sie diese nicht nach § 14 selbst verwerten. Im Falle der Selbstverwertung ist eine Erfolgskontrolle in entsprechender Anwendung von § 15 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 3, und 6 durchzuführen.“

Folgeänderungen:

- a) § 8 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:
  - aa) Folgende Nummer 3 ist anzufügen
    - „3. den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern für die von diesen nach § 13 Absatz 3 freiwillig zurückgenommenen Industriebatterien“
  - bb) In Satz 3 sind nach dem Wort „Behandlungseinrichtungen“ die Wörter „oder der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger“ einzufügen.
- b) In § 11 Absatz 4 sind nach der Angabe „§ 12 Absatz 2“ die Wörter „ , die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger“ einzufügen.

Begründung:

Zu Satz 1:

Die Regelung dient dazu eine zusätzliche Rückgabemöglichkeit für die Verbraucher zu schaffen. Derzeit werden Industrie-Alt Batterien nur über den Vertreiber, über Behandlungseinrichtungen nach § 12 Absatz 2 und gewerbliche Altbatterieentsorger zurückgenommen. Die Definition von Industriebatterien umfasst jedoch auch Batterien für Elektrofahrzeuge jeder Art, wie beispielsweise E-Fahrräder. Da es demnach auch Industriebatterien gibt, die typischerweise beim privaten Haushalt anfallen, erleichtert die zusätzliche Rückgabemöglichkeit über die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger die Erfassung dieser Batteriearten.

Zu Satz 2:

Den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern wird mit § 13 Absatz 3 die Möglichkeit eingeräumt, sich an der Rücknahme von Industrie-Alt Batterien, die üblicherweise beim privaten Endverbraucher anfallen, freiwillig zu beteiligen. Soweit sie diese Option nutzen, haben sie die Industrie-Alt Batterien nach § 14 selbst zu verwerten oder diese nach § 8 Absatz 1 Nummer 3 den Herstellern zu überlassen.

Zu Satz 3:

Um möglichst vollständige Information über die Rücknahme und der Industrie-Alt Batterien zu bekommen, ist es erforderlich, dass – ebenso wie die Vertreiber – auch die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger die entsprechenden Daten dem Umweltbundesamt berichten.

8. Zu Artikel 1 Nummer 16 (§ 15 Absatz 3 Satz 2a - neu - BattG)

In Artikel 1 Nummer 16 ist in § 15 Absatz 3 nach Satz 2 folgender Satz einzufügen:

„Der Bericht muss Angaben zur ökologischen Gestaltung der Fahrzeug- und Industriebatterien nach den Kriterien in § 7a Absatz 1 enthalten.“

Begründung:

Die Bewertung der ökologischen Gestaltung von Batterien in § 7a sollte nicht nur auf Gerätebatterien beschränkt bleiben.

Industrie- und Fahrzeugbatterien machen gewichtsmäßig den größten Marktanteil aus (Stand 2015 EU-Markt: ca. 88 Gew.-% Industrie- und Fahrzeugbatterien<sup>1</sup>). Demnach ist im Sinne des Ressourcenschutzes, der Kreislaufwirtschaft und zur Reduzierung der Umweltauswirkungen eine ökologische/ökologischere Gestaltung von solchen Batterietypen besonders wichtig. Bereits jetzt fordert die aktuell gültige Batterierichtlinie in Artikel 5 und Artikel 22 Absatz 3 die Förderung einer besseren Umweltverträglichkeit von allen Batterietypen. Laut dem neuen EU-Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft haben bis zu 80 % der Umweltauswirkungen von Produkten ihren Ursprung in der Designphase, weshalb insbesondere bei den Produkten mit größeren Mengen ein Anreiz zur Verbesserung des Produktdesigns gesetzt werden sollte.

9. Zu Artikel 1 Nummer 16 (§ 15 Absatz 3a - neu - BattG)

In Artikel 1 Nummer 16 ist in § 15 nach Absatz 3 folgender Absatz 3a einzufügen:

„(3a) Soweit ein öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger von der Möglichkeit der Rücknahme von Fahrzeug-Altbatterien nach § 13 Absatz 2 Gebrauch macht, ist für den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 3 und 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass über die Rücknahme und Verwertung von Fahrzeug-Altbatterien zu berichten ist.“

---

<sup>1</sup> COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT on the evaluation of the Directive 2006/66/EC on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators and repealing Directive 91/157/EEC



Begründung:

Den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern wird mit § 13 Absatz 2 die Möglichkeit eingeräumt, sich an der Rücknahme von Fahrzeug-Alt Batterien zu beteiligen. Soweit sie diese Option nutzen, haben sie die Fahrzeug-Alt Batterien nach § 14 zu verwerten. Um möglichst vollständige Information über die Rücknahme und Verwertung genauso wie bei den Geräte-Alt Batterien auch bei den Fahrzeug-Alt Batterien zu bekommen, ist es erforderlich, dass – ebenso wie die Vertreter – auch die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger die entsprechenden Daten dem Umweltbundesamt berichten.

10. Zu Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe b (§ 18 Absatz 3 Satz 4 Nummer 1 BattG)

In Artikel 1 Nummer 18 Buchstabe b § 18 Absatz 3 Satz 4 ist Nummer 1 wie folgt zu fassen:

„1. Vertreter der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger,“

Begründung:

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Vorgabe der Entsendung von Vertretern der Einrichtungen der kommunalen Abfallberatung richtet sich an von den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern gebildete Organisationseinheiten zur Erfüllung der ihnen obliegenden Abfallberatungspflichten. Der Begriff der „Einrichtungen der kommunalen Abfallberatung“ ist jedoch gesetzlich nicht näher bestimmt. Angesprochen werden kann auch nur der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger in seiner Gesamtheit, weil nur dieser eine Handlungsfähigkeit besitzt. Die Änderung dient damit der Klarstellung.

11. Zu Artikel 1 Nummer 19 (§ 21 Absatz 1 Satz 2 BattG)

In Artikel 1 Nummer 19 sind in § 21 Absatz 1 Satz 2 die Wörter „In den Fällen der Nummer 3“ durch die Wörter „In den Fällen von Satz 1 Nummer 3“ zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Änderung, um der Rechtsförmlichkeit zu genügen.

## 12. Zu Artikel 1 Nummer 19 (§ 21 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 BattG)

In Artikel 1 Nummer 19 sind in § 21 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 die Wörter „eines Rücknahmesystems“ durch die Wörter „des Rücknahmesystems“ zu ersetzen.

### Folgeänderungen:

In Artikel 1 sind

in Nummer 10 Buchstabe b in § 9 Absatz 2 Satz 5,

in Nummer 13 in § 12 Absatz 3 Satz 4,

in Nummer 14 in § 13 Absatz 1 Satz 7 und in § 13a Satz 5

jeweils die Wörter „eines Rücknahmesystems“ durch die Wörter „des Rücknahmesystems“ zu ersetzen.

### Begründung:

Anpassung an die Formulierung in den Nummern 1 bis 3. Die Behörde kann die Genehmigung eines Rücknahmesystems widerrufen, wenn genau dieses System sein Sammelziel verfehlt, nicht irgendein anderes. Auch der Entfall von Überlassungspflichten kann sich nur auf das Rücknahmesystem beziehen, dessen Genehmigung widerrufen wurde, nicht auf irgendein System.

## 13. Zu Artikel 1 Nummer 21 (§ 26 Absatz 2 Satz 1 BattG)

In Artikel 1 Nummer 21 ist in § 26 Absatz 2 Satz 1 das Wort „können“ durch das Wort „müssen“ zu ersetzen:

### Begründung:

Sofern im Geltungsbereich des Gesetzes kein Hersteller eine Niederlassung hat, muss ein Bevollmächtigter benannt werden. Dies ist im Hinblick auf eine konsequentere und einfachere Handhabung des Vollzugs notwendig. Die Verantwortung des Vertreibers und Zwischenhändlers anstelle des Herstellers gemäß § 2 Absatz 15 Satz 2 betrifft nur den Punkt der Registrierung und greift damit zu kurz. Die verpflichtende Beauftragung eines Bevollmächtigten, sofern der Hersteller keine Niederlassung in Deutschland hat, ist bereits im ElektroG enthalten und sollte gleichgezogen werden.

14. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe e - neu - und Buchstabe f - neu - (§ 27 Nummer 5 - neu - und Nummer 6 - neu - BattG)

In Artikel 1 sind der Nummer 22 folgende Buchstaben anzufügen:

,e) Nach der neuen Nummer 4 wird folgende Nummer 5 angefügt:

„5. Anforderungen an die Rücknahme von Altbatterien für die Vertreiber nach § 9 Absatz 1 Satz 4 festzulegen.“

f) Nach der neuen Nummer 5 wird folgende Nummer 6 angefügt:

„6. bestimmte Industriebatterien, die dafür bestimmt sind in privaten Haushalten anzufallen, abweichend von § 8 den für Gerätebatterien und Geräte-Altbatterien bestehenden Pflichten zu unterwerfen.“ ‘

Begründung:

Zu Buchstabe e - neu - :

Die bisher geltende und auch im vorliegenden Gesetzentwurf beibehaltene Regelung des § 9 bedeutet, dass ein Versandhändler – ungeachtet der Menge an verkauften Batterien – Altbatterien nur im Versandlager oder in dessen unmittelbarer Nähe zurücknehmen muss. Die Versandlager großer Versandhändler sind jedoch nicht auf Publikumsverkehr eingestellt. Sie befinden sich regelmäßig in großen, von den Endnutzern der Batterien und somit vom Entstehungsort der Altbatterien weit entfernten Logistikstandorten. So betreibt etwa der Marktführer des Onlinehandels in Deutschland nur an zehn Standorten Versandlager und müsste nur an diesen Standorten (bzw. in unmittelbarer Nähe) Altbatterien annehmen. Angesichts des erheblichen Marktanteils beim Vertrieb von Batterien ist die derzeitige Regelung nicht angemessen und bedeutet einen massiven Wettbewerbsnachteil für den stationären Handel von Batterien.

Um den Versandhandel in wettbewerbsgerechter Weise in die Rücknahmeverpflichtung mit einzubeziehen bedarf es angemessener Regelungen. Eine praktikable Ausgestaltung der erforderlichen Regelungen ist jedoch im Rahmen des laufenden Gesetzgebungsverfahrens kaum zu leisten. Daher soll der Bundesregierung durch eine Verordnungsermächtigung die Möglichkeit gegeben werden, auf untergesetzlicher Ebene entsprechende Regelungen zu treffen, sofern nicht auf andere Weise, z. B. durch freiwillige Vereinbarungen, Abhilfe geschaffen wird.

Zu Buchstabe f - neu - :

Für Industriebatterien sind die Rücknahmepflichten weniger stringent ausgestaltet als für Gerätebatterien. Dies basiert unter anderem auf den in der Vergangenheit zutreffenden Annahmen,

- dass Industriebatterien in der Regel nicht in privaten Haushalten verwendet werden, also weniger dispers verteilt sind als Gerätebatterien,
- dass sie aufgrund ihrer Größe nicht mülltonnengängig sind und
- dass sie (insbesondere die früher überwiegend eingesetzten Blei-Säure-Batterien) einen hohen Marktwert besitzen, der ihre Rücknahme und Verwertung wirtschaftlich attraktiv macht.

Diese Annahmen sind für weite Bereiche der nach der Batterierichtlinie und dem Batteriesgesetz definitionsgemäß zu den Industriebatterien zählenden Batterien, die „für Elektrofahrzeuge jeder Art oder zum Vortrieb von Hybridfahrzeugen bestimmt sind“ (§ 2 Absatz 5) nicht mehr zutreffend. Das gilt in besonderem Maße für die Batterien für E-Scooter, E-Bikes, Pedelecs und Elektroroller.

Hier fallen Altbatterien zukünftig in großer Menge in privaten Haushaltungen an. Obwohl diese Batterien „gekapselt sind und in der Hand gehalten werden können“ (Definition für Gerätebatterien nach § 2 Absatz 4) stellen sie rechtlich Industriebatterien dar, so dass die für Gerätebatterien eingerichteten Rücknahmesysteme nicht greifen. Während E-Bikes, Pedelecs und E-Scooter nach Gebrauch als Elektroaltgerät bei kommunalen Wertstoffhöfen abgegeben werden können, muss der eingebaute Akku als „Industriebatterie“ in der Regel beim Vertreiber abgegeben werden. Diese Regelung ist nicht verbraucherfreundlich und birgt das Risiko der illegalen Entsorgung. Zum überwiegenden Anteil handelt es sich dabei um Lithium- Akkus, die – anders als Bleibatterien - einen negativen Marktwert aufweisen.

Es ist davon auszugehen, dass zukünftig die Menge der in privaten Haushaltungen anfallenden „Industriebatterien“ stark zunehmen wird. Insofern sollte die Abgrenzung zwischen Geräte- und Industriebatterien bei der Fortschreibung der Batterierichtlinie überarbeitet und klarer gefasst werden. Bis diese Überarbeitung erfolgt und in nationales Recht umgesetzt ist soll die vorgeschlagene Ermächtigungsgrundlage dazu dienen, das geschilderte Problem bereits kurzfristiger zu lösen, indem die eingerichteten Rücknahmesysteme für Gerätebatterien auch für die in privaten Haushaltungen anfallenden „Industriebatterien“ genutzt werden können. Sollte eine solche Regelung nach der aktuell gültigen Batterierichtlinie noch nicht EU-rechtskonform möglich sein, würde die Ermächtigungsnorm zumindest ein schnelles Handeln der Bundesregierung nach Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen auf EU-Ebene ermöglichen.

15. Zu Artikel 1 Nummer 25 Buchstabe a Doppelbuchstabe ii (§ 29 Absatz 1 Nummer 14a BattG)

In Artikel 1 Nummer 25 Buchstabe a Doppelbuchstabe ii sind in § 29 Absatz 1 Nummer 14a nach den Wörtern „einen Bericht nicht“ die Wörter „ , nicht richtig, nicht vollständig“ einzufügen.

Begründung:

Die Bußgeldvorschrift ist auch auf die Richtigkeit und Vollständigkeit des Berichtes auszudehnen. Dies entspricht den vergleichbaren Regelungen des § 29 Absatz 1 zu anderen Berichtspflichten und auch der Bußgeldvorschrift über den vergleichbaren Bericht zur ökologischen Beitragsgestaltung im Verpackungsgesetz (§ 34 Absatz 1 Nummer 20 VerpackG).

16. Zu Artikel 1 Nummer 25 Buchstabe a Doppelbuchstabe kk - neu - (§ 29 Absatz 1 Nummer 17a - neu - BattG)

In Artikel 1 Nummer 25 ist dem Buchstaben a folgender Doppelbuchstabe kk anzufügen:

„kk) Nach Nummer 17 wird folgende Nummer 17a angefügt:

„17a. entgegen § 18 Absatz 3 Satz 5 nicht die Kosten der Informationsmaßnahmen entsprechend dem Marktanteil der in Verkehr gebrachten Masse an Gerätebatterien der beteiligten Hersteller trägt.“ ‘

Folgeänderungen:

a) Im neuen § 29 Absatz 1 Nummer 17 ist der Punkt am Ende durch ein Komma zu ersetzen.

b) Im neuen § 29 Absatz 2 Satz 1 ist der erste Halbsatz wie folgt zu fassen:

„Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 bis 7, 10, 13, 14 und 17a mit einer Geldbuße bis zu hunderttausend Euro, ‘

Begründung:

Die Pflicht des § 18 Absatz 3 Satz 5 zur Kostentragung für die gemeinsamen Informationsmaßnahmen ist bisher nicht bußgeldbewehrt. Von den Rücknahmesystemen ist in einem reinen Wettbewerbsmodell eine Reduzierung der Pflichterfüllung auf das rechtlich vorgeschriebene und sanktionsfähige Minimum zu erwarten. Daher sollte eine angemessene Rechtsfolge für Rücknahmesysteme vorgesehen werden, die sich entgegen § 18 Absatz 3 Satz 5 nicht an der Kostentragung beteiligen.

17. Zum Gesetzentwurf allgemein

Das Batterieaufkommen ist in Deutschland in den letzten Jahren stark gestiegen und wird in den nächsten Jahren weiter deutlich zunehmen. Gründe hierfür sind die zunehmende Anzahl an batteriebetriebenen Elektro- und Elektronikgeräten und die stark wachsende Elektromobilität. Mit dem strategischen EU-Aktionsplan für Batterien, der 2018 als dritter Teil des Mobilitätspaktes verabschiedet wurde, wurde die Batterietechnologie als Schlüsseltechnologie, insbesondere im Mobilitätsbereich aber auch beim Ausbau der erneuerbaren Energien und der notwendigen Speichertechnologien, identifiziert. Dabei setzt die Kommission auf eine integrierte und mitgliedstaaten-übergreifende Herangehensweise, die die gesamte Wertschöpfungskette von der Gewinnung und Verarbeitung der Rohstoffe, bis hin zur Zweitnutzung und Verwertung der Altbatterien umfasst. Durch diese Ausrichtung wird sich insbesondere der Bereich der Industriebatterien in den nächsten Jahren stark verändern, wodurch vor allem zunehmende Mengen zu erwarten sind.

Mit der Steigerung des Batterieaufkommens einher geht eine Veränderung der Kategorien der Batterien. Am stärksten wirkt sich dies auf lithiumhaltige Batterien aus; deren Anteil sowohl im Bereich der Geräte- als auch Industriebatterien weiter stark zunehmen wird.

Um diese Veränderungen zu berücksichtigen und dem ganzheitlichen Ansatz entlang der gesamten Wertschöpfungskette Rechnung zu tragen, sind über diesen Gesetzentwurf hinausgehende Anpassungen des Batteriegesetzes erforderlich. Der vorliegende Gesetzentwurf, der im Wesentlichen auf der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren und zur Aufhebung der Richtlinie 91/157/EWG aus dem Jahr 2006 basiert,

berücksichtigt die Änderungen der letzten Jahre nicht und ist auch nicht auf die zukünftigen Änderungen ausgerichtet.

Der Bundesrat ist jedoch der Auffassung, dass diese Änderungen derzeit zurückgestellt werden können, da für den Herbst dieses Jahres eine Änderung der europäischen Rechtsgrundlage angekündigt ist. Diese Rückstellung ist zudem sinnvoll, da bei vielen der notwendigen Änderungen eine Harmonisierung auf EU-Ebene erfolgen sollte. Damit ein weiteres Auseinanderklaffen von Regulierung und Marktgeschehen verhindert wird, sollte die Bundesregierung auf eine zeitnahe Verabschiedung der geänderten EU-Vorschriften drängen. Um eine vollzugs- und anwenderfreundliche sowie zukunftsfeste Rechtsgrundlage zu schaffen, wird die Bundesregierung gebeten, in die Beratungen zur Änderung der Batterievorschriften auf EU-Ebene folgende Punkte einzubringen:

- a) Der Bundesrat stellt fest, dass im nationalen Recht, z. B. im Batteriegesetz, im Elektro- und Elektronikgerätegesetz, in der Elektro- und Elektronikgeräte-Stoff-Verordnung und teilweise auch im Verpackungsgesetz, die gleichen Begriffe unterschiedlich definiert werden. Dabei ist die Funktion der Begriffe vergleichbar und es handelt sich um die gleichen Adressaten. Dazu zählen unter anderem die Begriffe „Hersteller“, „Vertreiber“, „Inverkehrbringen“ und „Bevollmächtigter“. Dies führt in der Praxis bei den Betroffenen und bei den Behörden zu großen Problemen. Hinzukommt, dass in der Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 ebenfalls dieselben Begriffe in zum Teil unterschiedlicher Bedeutung definiert sind. Daraus entstehen weitere Probleme, insbesondere bei der Zusammenarbeit der Kreislaufwirtschaftsbehörden und der Marktüberwachungsbehörden.

Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich für eine Angleichung der Begriffe auf EU-Ebene einzusetzen, um so die Anwendung der Rechtsvorschriften zu erleichtern.

- b) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zudem im Rahmen der anschließenden nationalen Umsetzung der europäischen Vorgaben die Angleichung der unterschiedlichen Begriffsdefinitionen auf nationaler Ebene zu prüfen und eine Änderung zur Vereinheitlichung in allen Rechtsvorschriften herbeizuführen.

- c) Der Bundesrat begrüßt die Bereitschaft der Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene für die Entnehmbarkeit von Batterien aus Elektrogeräten einzusetzen und bittet sie, sich im Zuge der anstehenden Überarbeitung der europäischen Batterierichtlinie dafür einzusetzen, dass die derzeit in Artikel 11 der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren getroffene Regelung, die eine Entnehmbarkeit von Batterien fordert, in Zukunft besser sanktionierbar ausgestaltet wird. Dies ist zum einen zur Verhinderung von durch Lithium-Ionen-Batterien ausgelösten Bränden in Abfallbehandlungsanlagen dringend erforderlich. Zum anderen ist die Entnehmbarkeit Voraussetzung für den Austausch von Batterien, um eine längere Lebensdauer und Gebrauchsfähigkeit von Elektrogeräten zu ermöglichen.
- d) Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Entnehmbarkeit von Batterien künftig auch mittels Durchführungsmaßnahmen auf Grundlage der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte (Ökodesign-Richtlinie) durchgesetzt werden sollte.
- e) Der Bundesrat ist ferner der Auffassung, dass die Regelungen zur Entnehmbarkeit nicht nur für „Geräte“ im Sinne der Batterierichtlinie 2006/66/EG gelten sollten, sondern zumindest auch für alle zweirädrigen Elektrofahrzeuge, die nicht in den Anwendungsbereich des Artikels 11 der Batterierichtlinie fallen. Um auch für diese, Maßnahmen nach der Ökodesign-Richtlinie zu ermöglichen, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich für eine entsprechende Anpassung der Ökodesign-Richtlinie einzusetzen. Bisher schließt Artikel 1 Absatz 3 der Ökodesign-Richtlinie Verkehrsmittel zur Personen- oder Güterbeförderung von ihrem Anwendungsbereich aus.
- f) Die Abgrenzung der drei derzeitigen Batteriearten Gerätebatterien, Industriebatterien und Fahrzeugbatterien findet beim Batteriebesitzer/Endnutzer (Verbraucher) zum Teil wenig Verständnis und führt in der Praxis zu Problemen. Hier ist insbesondere die Zuordnung von Antriebsbatterien von E-Rädern zum Abfallstrom der Industriebatterien zu nennen. Verbraucherinnen und Verbrauchern ist nicht erklärbar und auch nicht zumutbar, eine Trennung der Altbatterien nach rein rechtlichen Aspekten vorzunehmen. Die rechtliche Zuordnung eines Pedelecs als Elektroaltgerät und damit die



Möglichkeit der Abgabe über die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger (Wertstoffhöfe) entgegen der Antriebsbatterie aus dem Pedelec als Industriebatterie, die nur über den Vertreiber/Handel und Behandlungseinrichtungen abzugeben ist und nicht beim öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger, erschwert in hohem Maße die Praktikabilität und Verbraucherfreundlichkeit der Sammlung von Altbatterien. Für eine hohe Akzeptanz eines Sammel-systems und damit für eine hohe Sammelquote von Altbatterien ist eine praktikable Lösung entscheidend. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für eine praxisgerechte und verbraucherfreundliche Abgrenzung der Batteriearten einzusetzen. Ein solches System bildet eine wichtige Grundlage für hohe Sammelquoten.

- g) Bei der Sammlung, dem Transport und der Verwertung von Altbatterien spielt die Kenntnis bezüglich des chemischen Systems eine außerordentliche Rolle. Mit der entsprechenden Information können die Maßnahmen bei der Sammlung und beim Transport ergriffen werden, die z. B. wegen der potentiell hohen Brandgefahr bei speziellen Batteriesystemen erforderlich sind. Hierfür bedarf es einer normierten Kennzeichnung der Batteriesysteme. Da die Batteriemärkte Weltmärkte sind, wäre grundsätzlich eine globale Festlegung sinnvoll. Das bestehende Brandrisiko, insbesondere bei lithiumhaltigen Batterien, lässt allerdings langwierige Abstimmungen nicht zu. Daher sollte in einem ersten Schritt eine EU-weite Kennzeichnung angestrebt werden.
- h) Der Bundesrat erkennt die maßgebliche Rolle von Lithium-Batterien bei technischer Innovation und E-Mobilität an. Er schätzt jedoch den Umgang mit Lithium-Batterien, vor allem als Altbatterien bzw. als eingebaute Batterien in Elektro-Altgeräten, aufgrund der von ihnen ausgehenden Brandgefahren als problematisch ein. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Hersteller und Vertreiber in stärkerem Maße für eine Lösung oder Abmilderung der durch Lithium-Batterien verursachten Probleme in die Verantwortung genommen werden. Er fordert die Bundesregierung daher dazu auf, sich gegenüber der Kommission für die Schaffung von Rücknahmesystemen für Lithium-Batterien einzusetzen. Abhängig von den Ergebnissen des geplanten Gutachtens des Umweltbundesamtes zur „Einführung eines Pfandsystems für bestimmte lithiumhaltige Batterien“ sollten aus Sicht des Bundesrates vorrangig einheitliche Pfandsysteme auf EU-Ebene vorangetrieben werden.

- i) Darüber hinaus ist der Bundesrat der Auffassung, dass auf EU-Ebene eine Regelung geschaffen werden sollte, nach der die Produktverantwortlichen in geeigneter Weise, zum Beispiel durch einen finanziellen Lastenausgleich, einen Beitrag für die durch Lithium-Batterien entlang der gesamten Rücknahme- und Entsorgungskette verursachten Aufwendungen zur Brandvorsorge zu leisten haben.
- j) Der Bundesrat bittet im Rahmen der weiteren Gesetzesberatungen um eine moderate Anhebung der Mindestsammelquote von Geräte-Alt Batterien auf 50 %. In einigen EU-Mitgliedstaaten werden bereits heute Sammelquoten von über 60 % erreicht. Im Sinne einer hochwertigen Kreislaufwirtschaft kann der erbetene neue Zielwert daher nur ein Zwischenschritt sein. Eine weitere zeitlich gestufte Anhebung der Mindestsammelquote ist erforderlich, mittelfristig auf 65 %, längerfristig auf 80 %. Diese Ziele werden auch von der Entsorgungswirtschaft und Umweltverbänden für möglich erachtet. Dabei ist zu prüfen, ob es einer eigenen Sammelquoten-Berechnung für lithiumhaltige Alt Batterien bedarf, da in der Regel deren Lebensdauer höher ist, als „herkömmliche“ Batteriesysteme (Alkali-Mangan-Batterien o. Ä.). Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Fortschreibung der Batterievorschriften auf EU-Ebene für eine Anreizsetzung und möglichst hohe Erfassung/Sammlung der Alt Batterien einzusetzen.
- k) Eine Mindestsammelquote gilt derzeit nur für Geräte-Alt Batterien. Um auch bei den Industrie-Alt Batterien und den Fahrzeug-Alt Batterien die Sammlung bewerten zu können, sind hier ebenso Vorgaben erforderlich. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den Verhandlungen auf EU-Ebene für anspruchsvolle Mindestsammelquoten für Industrie- und Fahrzeug-Alt Batterien einzusetzen.
- l) Eine effiziente Kreislaufwirtschaft wird neben hohen Sammelquoten durch hohe Recyclingeffizienzen beschrieben. Nur im Zusammenspiel beider Größen können die Ziele Nachhaltigkeit, Schonung der natürlichen Ressourcen und Versorgungssicherheit der Wirtschaft mit Rohstoffen erreicht werden. Sind bisher nur generelle Recyclingeffizienzen für Batteriearten festgelegt, so ist zukünftig erforderlich auch für einzelne Stoffe Vorgaben zu machen. In erster Linie ist dies für die kritischen und/oder unter Nachhaltigkeitsaspekten fragwürdig gewonnenen Stoffe, wie z. B. Kobalt, Lithium notwendig. Die aktuell gültigen Mindesteffizienzen spiegeln nicht den heutigen Stand der Technik wieder und sind daher anzupassen.

- m) Um eine Bewertung der aktuellen Situation sowie eine Vergleichbarkeit der Mitgliedstaaten untereinander zu ermöglichen, sind für alle Vorgaben - Mindestsammelquote, Recyclingeffizienzen - genaue Festlegungen zur Vorgehensweise bei der Bestimmung zur Berechnung der Quoten zu treffen. Es ist erforderlich, dass hierzu eindeutige Festlegungen auf EU-Ebene erfolgen. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung sich für entsprechende konkrete, einheitliche und verbindliche Beschreibungen zur Ermittlung der Daten einzusetzen.