DIN

Michael Öttinger

Die EU-Batterieverordnung

Neue Pflichten für Akteure der Batteriewirtschaft

Beuth

Die EU-Batterieverordnung

(Leerseite)

DIN

Michael Öttinger

Die EU-Batterieverordnung

Neue Pflichten für Akteure der Batteriewirtschaft

1. Auflage 2023

Herausgeber:
DIN Deutsches Institut für Normung e. V.

Beuth Verlag GmbH · Berlin · Wien · Zürich

Herausgeber: DIN Deutsches Institut für Normung e. V.

© 2023 Beuth Verlag GmbH
Berlin · Wien · Zürich
Am DIN-Platz
Burggrafenstraße 6
10787 Berlin

Telefon: +49 30 58885700-00
Internet: www.beuth.de
E-Mail: kundenservice@beuth.de

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung in elektronische Systeme.

© für DIN-Normen DIN Deutsches Institut für Normung e. V., Berlin.

Die im Werk enthaltenen Inhalte wurden von Verfasser und Verlag sorgfältig erarbeitet und geprüft. Eine Gewährleistung für die Richtigkeit des Inhalts wird gleichwohl nicht übernommen. Mit Ausnahme von Schäden, die aus Verletzung von Leib, Leben oder Gesundheit resultieren, haftet der Verlag nur für Schäden, die auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit seitens des Verlages zurückzuführen sind. Für Verletzung von Leib, Leben oder Gesundheit haftet der Verlag nach gesetzlichen Vorschriften. Im Übrigen ist die Haftung ausgeschlossen.

Maßgebend für das Anwenden jeder in diesem Werk erläuterten oder zitierten Norm ist deren Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum. Den aktuellen Stand zu jeder DIN-Norm können Sie im Webshop des Beuth Verlags unter www.beuth.de abfragen. Dort finden Sie insbesondere etwaige Berichtigungen und Warnvermerke, welche bei der Anwendung der jeweiligen Norm unbedingt zu beachten sind.

Titelbild: © malp, Nutzung unter Lizenz von stock.adobe.com

Satz: Beuth Verlag GmbH, Berlin

Druck: PrintGroup, Szczecin

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier nach DIN EN ISO 9706

ISBN 978-3-410-31710-4
ISBN (E-Book) 978-3-410-31711-1

Autorenporträt

Michael Öttinger ist Rechtsanwalt der Produktkanzlei in Augsburg und spezialisiert auf die Beratung in allen Bereichen des produktbezogenen Umweltrechts, wie beispielsweise der Batterie-, Elektrogeräte-, Verpackungs- und Altfahrzeugregulierung. Darüber hinaus berät er zu Themen des Gefahrgutrechts und des Verwaltungs-, Verfassungs- und Europarechts. Ergänzend dazu unterstützt er Mandanten auch zu lieferkettenspezifischen Rechtsakten, wie beispielsweise der Europäischen Konfliktmineralienverordnung und dem nationalen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz. Er veröffentlicht zu diesen Themen regelmäßig Beiträge in Fachzeitschriften sowie in weiteren Fachmedien und ist auch als Referent in diesen Bereichen tätig.

Vorwort

Mit der Verordnung (EU) 2023/1542 über Batterien und Altbatterien betritt der EU-Gesetzgeber in zahlreichen Bereichen regulatorisches Neuland und mutet damit nicht nur den betroffenen Akteuren in allen Liefer- und Wertschöpfungsketten für Batterien sehr viel zu, sondern auch sich selbst. Wie jede Revolution will auch die Revolution des Batterierechts gut geplant und umgesetzt sein, um schlussendlich den erhofften Erfolg zu bringen.

Hierfür geht der EU-Gesetzgeber einen vergleichsweise radikalen, aber wohl unvermeidbaren Weg. Die bisherige Batterierichtlinie, die hauptsächlich abfallbezogene Vorgaben enthält und in jedem einzelnen Mitgliedstaat durch nationales Recht umzusetzen war, wird mittels einer EU-weit einheitlich geltenden Verordnung durch den holistischen Ansatz einer Lebenszyklusregulierung für Batterien ersetzt. Dadurch sollen Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU beseitigt und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Batterieindustrie nach außen gestärkt werden. Hierfür sind nach dem Willen des europäischen Gesetzgebers, wie er grundlegend im sog. EU Green Deal zum Ausdruck kommt, vor allem eine Abkoppelung des Wachstums vom Ressourcenverbrauch und eine Stärkung der strategischen Autonomie der EU durch weniger Abhängigkeit insbesondere von ausländischen Rohstoffimporten entscheidend.

Konkret werden durch die EU-Batterieverordnung zur Erreichung dieser Ziele zahlreiche Nachhaltigkeits-, Sicherheits- und Kennzeichnungsanforderungen eingeführt, die so im Batterierecht bislang nicht bestanden. Beispielsweise müssen künftig der CO_2-Fußabdruck und der Rezyklatgehalt einer Batterie bestimmt und kommuniziert werden, bevor jeweils sogar Höchstwerte bzw. Mindestvorgaben verpflichtend einzuhalten sind. Weiterhin werden Vorgaben für die Leistung und Haltbarkeit gemacht und auch die schon bestehenden Pflichten zur Entfern- und Austauschbarkeit werden erheblich verschärft. Gleichermaßen wird ein bunter Strauß an Kennzeichnungselementen vorgegeben, die künftig direkt auf der Batterie anzubringen sind, um Endnutzer möglichst umfassend über die Batterie und damit zusammenhängende Parameter zu informieren. Die Einhaltung all dieser und weiterer Anforderungen wird zudem – für das Batterierecht ebenfalls vollkommen neu – zum Gegenstand eines verbindlichen Konformitätsbewertungsverfahrens gemacht, an dessen Ende die Erstellung einer EU-Konformitätserklärung und die Anbringung einer CE-Kennzeichnung stehen.

Neben diesen materiellen, direkt die in Verkehr gebrachte oder in Betrieb genommene Batterie betreffenden Vorgaben werden durch die EU-Batterieverordnung ergänzend auch menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfalts-

pflichten in den Lieferketten für Lithium, Kobalt, Nickel und natürlichen Grafit eingeführt. Diese werden zusätzlich zu den übergreifenden Sorgfaltspflichten aus dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz und den bereits rohstoffbezogenen Pflichten aus der EU-Konfliktmineralienverordnung einzuhalten sein. Für die betroffenen Wirtschaftsakteure bedeutet dies zusätzliche Herausforderungen bei der Beschaffung der relevanten Informationen.

All diese Aspekte sind mit einer im Vergleich zur bisherigen Rechtslage ausgeweiteten Palette an Batteriekategorien, insbesondere mit den neuen Kategorien für Batterien für leichte Verkehrsmittel und für Elektrofahrzeugbatterien, und mit einer teils einschneidenden Ausweitung und Veränderung der Rollenzuordnungen zu den einzelnen Wirtschaftsakteuren verbunden.

Im Lichte dieser gravierenden Umwälzungen verwundert es wenig, dass der Verordnungstext an zahlreichen Stellen noch nicht konsistent ist, Lücken aufweist und die betroffene Wirtschaft teilweise trotz langer Übergangsfristen noch ratlos zurücklässt. Die Arbeit der EU-Kommission endet mit dem nun erfolgten Beschluss der EU-Batterieverordnung keineswegs, sondern beginnt nun erst richtig. Die EU-Kommission muss in den kommenden Monaten und Jahren mehr als 30 delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte ausarbeiten, um die technischen Details für die Anwendung der EU-Batterieverordnung festzulegen.

Dieses Buch soll allen betroffenen Wirtschaftsakteuren einen Überblick über die neue EU-Batterieverordnung geben und den Dschungel an miteinander vernetzten Vorgaben für einen ersten Zugriff zugänglich machen. Dabei folgt die Darstellung weitgehend der Struktur der EU-Batterieverordnung, die im Anschluss an die Erläuterungen vollständig abgedruckt ist, um die notwendigen Details direkt nachschlagen zu können und die Arbeit mit diesem Buch zu vereinfachen.

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde im Text die männliche Form gewählt und dennoch beziehen sich die Angaben auf Angehörige aller Geschlechter.

Ein spezieller Dank gilt Sophie Schnekenburger für den wertvollen Austausch und ihre Unterstützung bei der Finalisierung des Buches.

Augsburg, im September 2023

Abkürzungsverzeichnis

AbfRRL.	Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und die Aufhebung bestimmter Richtlinien
Abl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Art.	Artikel
BattG	Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Batterien und Akkumulatoren (Batteriegesetz)
BattRL	Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6.9.2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren und zur Aufhebung der Richtlinie 91/157/EWG
BattV	Verordnung über die Rücknahme und Entsorgung gebrauchter Batterien und Akkumulatoren (Batterieverordnung)
BattVO	Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG
BB	Betriebs-Berater
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
Buchst.	Buchstabe
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CAS-Nr.	Registriernummer für einen Stoffeintrag in der Datenbank des Chemical Abstract Service
CB	Compliance-Berater

ChemG	Gesetz zum Schutz vor gefährlichen Stoffen (Chemikaliengesetz)
ECHA	Europäische Chemikalienagentur
EG	Europäische Gemeinschaft
ElektroG	Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Elektro- und Elektronikgeräten (Elektro- und Elektronikgerätegesetz)
ElektroStoffV	Verordnung zur Beschränkung der Verwendung gefährlicher Stoffe in Elektro- und Elektronikgeräten (Elektro- und Elektronikgeräte-Stoff-Verordnung)
EU	Europäische Union
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
Incoterms	International Commercial Terms (= internationale Handelsklauseln)
InTeR	Zeitschrift für Innovations- und Technikrecht
i. V. m.	in Verbindung mit
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
kWh	Kilowattstunden(n)
lit.	littera (= Buchstabe)
LkSG	Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen in Lieferketten (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz)
LV-Batterie	Batterie für leichte Verkehrsmittel
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Nr.	Nummer
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

OEM	Original Equipment Manufacturer
POP	Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über persistente organische Schadstoffe
RAW	Recht Automobil Wirtschaft
REACH	Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Agentur für chemische Stoffe, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission
Rn.	Randnummer
RoHS	Richtlinie 2011/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2011 zur Beschränkung der Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe in Elektro- und Elektronikgeräten
SCIP	Substances of Concern In articles as such or in complex objects (Products)
Stiftung EAR	Stiftung „Elektro-Altgeräte-Register“
SVHC	Substance of very high concern
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe – Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa
VO	Verordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WEEE	Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 über Elektro- und Elektronik-Altgeräte
ZfPC	Zeitschrift für Product Compliance

Inhaltsverzeichnis

Autorenporträt ..... **V**

Vorwort ..... **VI**

Abkürzungsverzeichnis ..... **VIII**

1 Einführung **1**
1.1 Bisheriges Richtlinienrecht und deutsche Umsetzung 1
1.1.1 Richtlinie 91/157/EWG und BattV 2
1.1.2 Richtlinie 2006/66/EG (BattRL) und BattG 2
1.2 Hintergründe der Überarbeitung des europäischen Rechtsrahmens 5
1.3 Gesetzgebungsverfahren 7
1.4 Auswirkungen der Rechtsform als EU-Verordnung 8

2 Anwendungsbereich der BattVO, Definitionen und Rollenzuordnung **12**
2.1 Anwendungsbereich und Ausnahmen 12
2.2 Abgrenzung zu anderen Regulierungsbereichen 14
2.3 Batteriebegriff und Batteriekategorien 16
2.3.1 Batterie und Untereinheiten von Batterien 17
2.3.2 Abgrenzung der Batteriekategorien 18
2.4 Rollenzuordnung 26
2.4.1 Erzeuger 27
2.4.2 Einführer 28
2.4.3 Händler 30
2.4.4 Hersteller 31
2.4.5 Bevollmächtigte 34
2.4.6 Fulfilment-Dienstleister 38
2.4.7 Wirtschaftsakteur 38
2.4.8 Marktteilnehmer 40
2.4.9 Online-Plattform 40

3 Pflichten zum nachhaltigen Batteriedesign **42**
3.1 Stoffbeschränkungen (Art. 6 BattVO) 43
3.2 CO_2-Fußabdruck (Art. 7 BattVO) 46
3.3 Mindestrezyklatgehalt (Art. 8 BattVO) 50
3.4 Leistung und Haltbarkeit (Art. 9 und 10 BattVO) 52
3.4.1 Allzweck-Gerätebatterien (Art. 9 BattVO) 52

3.4.2	Elektrofahrzeugbatterien, wiederaufladbare Industriebatterien und LV-Batterien (Art. 10 BattVO)	53
3.5	Entfernbarkeit und Austauschbarkeit (Art. 11 BattVO)	55
3.5.1	Gerätebatterien	56
3.5.2	LV-Batterien	59
3.6	Sicherheit von stationären Batterie-Energiespeichersystemen (Art. 12 BattVO)	60
4	**Kennzeichnung und Batteriepass**	**62**
4.1	Kennzeichnungsanforderungen (Art. 13 BattVO)	62
4.1.1	Anforderungen nach Art. 13 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang VI Teil A BattVO	63
4.1.2	Anforderungen nach Art. 13 Abs. 2 bis Abs. 5 BattVO	64
4.1.3	QR-Code nach Art. 13 Abs. 6 BattVO	65
4.1.4	Art und Ort der Kennzeichnung	66
4.2	Weitere Kennzeichnungsanforderungen	67
4.3	Informationen über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer (Art. 14 BattVO)	69
4.4	Digitaler Batteriepass (Art. 77 f. BattVO)	70
5	**Konformitätsbewertung für Batterien (Art. 15 ff. BattVO)**	**73**
5.1	Konformitätsvermutung und gemeinsame Spezifikationen (Art. 15 und 16 BattVO)	74
5.2	Konformitätsbewertungsverfahren (Art. 17 BattVO)	75
5.2.1	Verfahren zum Nachweis der Einhaltung der Art. 6, 9, 10, 12, 13 und 14 BattVO	75
5.2.2	Verfahren zum Nachweis der Einhaltung der Art. 7 und 8 BattVO	77
5.3	EU-Konformitätserklärung (Art. 18 BattVO)	78
5.4	CE-Kennzeichnung (Art. 19, 20 BattVO)	79
6	**Zuordnung der Pflichten nach Rollen (Art. 38 ff. BattVO)**	**81**
6.1	Pflichten der Erzeuger (Art. 38 BattVO)	82
6.2	Pflichten der Zulieferer von Batteriezellen und Batteriemodulen (Art. 39 BattVO)	84
6.3	Pflichten der Bevollmächtigten (Art. 40 BattVO)	85
6.4	Pflichten der Einführer (Art. 41 BattVO)	86
6.5	Pflichten der Händler (Art. 42 BattVO)	89
6.6	Pflichten der Fulfillment-Dienstleister (Art. 43 BattVO)	90
6.7	Pflichten der Wirtschaftsakteure im Marktüberwachungsverfahren (Art. 79 ff. BattVO)	91

7	**Sorgfaltspflichten in der Lieferkette (Art. 47 ff. BattVO)**	**92**
7.1	Anwendungsbereich und erfasste Risikokategorien	93
7.1.1	Anwendungsbereich	93
7.1.2	Risikokategorien	94
7.2	Sorgfaltspflichten und externe Überprüfung	96
7.3	Verhältnis zu anderen Sorgfaltspflichten	99
7.3.1	Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz	99
7.3.2	EU-Konfliktmineralienverordnung	101
7.3.3	Weitere Vorgaben und Initiativen	101
8	**Erweiterte Herstellerverantwortung (Art. 54 ff. BattVO)**	**103**
8.1	Herstellerregistrierung (Art. 55 BattVO)	105
8.2	Umsetzung der erweiterten Herstellerverantwortung (Art. 56 ff. BattVO)	107
8.2.1	Organisatorische Vorgaben	107
8.2.2	Vorgaben zur Sammlung von Altbatterien	108
8.3	Händlerpflichten zur Rücknahme von Altbatterien (Art. 62 BattVO)	111
8.4	Informationspflichten (Art. 74 BattVO)	114
8.4.1	Herstellerpflichten	114
8.4.2	Händlerpflichten	114
8.5	Berichterstattungspflicht (Art. 75 BattVO)	115
9	**Vorbereitung zur Wiederverwendung, Vorbereitung zur Umnutzung, Wiederverwendung, Umnutzung und Wiederaufarbeitung**	**117**
10	**Übersicht der Pflichten und Zeitstrahl**	**123**
	ANHANG: Volltextfassung der EU-Batterieverordnung	**127**

(Leerseite)

1 Einführung

Hinweis

Was ist wichtig?

- EU-weite Harmonisierung durch den Übergang von einer Richtlinie zu einer Verordnung
- Ergänzungsbefugnisse durch die Mitgliedstaaten im Bereich der erweiterten Herstellerverantwortung
- Weiterhin nationaler Vollzug und nationale Sanktionierung

Neben den detailreichen inhaltlichen Aspekten der neuen Verordnung (EU) 2023/1542 über Batterien und Altbatterien (BattVO)[1] ist es nicht nur aus wissenschaftlicher Perspektive, sondern auch für die praktische Anwendung unerlässlich, zumindest einige Grundzüge der historischen Herkunft und systematischen Einordnung zu verstehen. Erst dadurch werden Strukturen und strukturelle Veränderungen erkennbar, die sich auch auf die nationale und EU-weite Anwendung und Weiterentwicklung des Batterierechts auswirken.

1.1 Bisheriges Richtlinienrecht und deutsche Umsetzung

Erste batterierechtliche Vorgaben wurden auf EU-Ebene durch die Richtlinie 91/157/EWG über gefährliche Stoffe enthaltende Batterien und Akkumulatoren[2] implementiert (siehe Abschnitt 1.1.1). Einige Jahre später führte sodann die Richtlinie 2006/66/EG über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren (BattRL)[3] zu einer beachtlichen Ausweitung abfallbezogener Vorgaben für Batterien und Akkumulatoren (siehe Abschnitt 1.1.2).

1 Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG, ABl. v. 28.07.2023 – L 191/1.

2 Richtlinie 91/157/EWG des Rates vom 18.03.1991 über gefährliche Stoffe enthaltende Batterien und Akkumulatoren, ABl. v. 26.03.1991 – L 78/38.

3 Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 06.09.2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren und zur Aufhebung der Richtlinie 91/157/EWG, ABl. v. 26.09.2006 – L 266/1.

1.1.1 Richtlinie 91/157/EWG und BattV

Mit der Richtlinie 91/157/EWG wurden auf EU-Ebene erstmals verbindliche, an die Mitgliedstaaten gerichtete Vorgaben in Bezug auf gefährliche Stoffe in Batterien und Akkumulatoren eingeführt. Damit sollte Handelshemmnissen und Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche nationale Vorgaben begegnet werden, um so den Umweltschutz zu verbessern. Kern dieser Richtlinie war jedoch nur die verbindliche Vorgabe zur Einführung von Stoffbeschränkungen für Quecksilber, Cadmium und Blei (Art. 1 i. V. m. Anhang I RL 91/157/EWG) und von Quecksilberverboten in bestimmten Alkali-Mangan-Batterien (Art. 3 RL 91/157/EWG). Vorgaben zur getrennten Sammlung (Art. 4 Abs. 1 RL 91/157/EWG), zur Kennzeichnung von Batterien (Art. 4 Abs. 2 RL 91/157/EWG) und zur entsprechenden Verbraucherinformation (Art. 8 RL 91/157/EWG) waren letztlich dem Ziel der Verringerung schadstoffhaltiger Batterien untergeordnet. Die Vorgabe zur nationalen Umsetzung einer Möglichkeit zur Entfernung von Batterien und Akkumulatoren aus Geräten nach dem Ende ihrer Lebensdauer war eher programmsatzartig ausgestaltet (Art. 6 RL 91/157/EWG). Letztlich blieb den einzelnen Mitgliedstaaten, abgesehen von den Stoffbeschränkungen, enorm viel Umsetzungsspielraum, sodass es nicht verwundern konnte, dass sich die nationalstaatlichen Vorgaben sehr stark voneinander unterschieden.

Diese Vorgaben wurden in Deutschland durch die Verordnung über die Rücknahme und Entsorgung gebrauchter Batterien und Akkumulatoren (Batterieverordnung – BattV)[4] in nationales Recht umgesetzt und durch weitere Vorgaben ergänzt. Dadurch wurde die vor dem Inkrafttreten der BattV bestehende sog. deutsche Batterieabsprache aus dem Jahr 1988 von einer freiwilligen Selbstverpflichtung der Batteriehersteller und des Handels erstmal zu einem verbindlichen Regelwerk. Über die Richtlinie 91/157/EWG hinaus sah die BattV auch verbindliche Rücknahme- und Kennzeichnungsvorgaben für nicht schadstoffhaltige Batterien und Akkumulatoren vor.

1.1.2 Richtlinie 2006/66/EG (BattRL) und BattG

Nachdem sich die nationalen Vorgaben, abseits der engen Harmonisierungsgrenzen für Stoffverbote, sehr eigenständig, mit unterschiedlichen Intensitäten und strukturell unterschiedlich entwickelt hatten, wollte der EU-Gesetzgeber diese Situation durch eine Ausweitung der unionsrechtlichen Harmonisierungsvorgaben wieder bereinigen. Neben dem Ziel, das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen und Wettbewerbsver-

4 BGBl. 1998 I Nr. 20 v. 02.04.1998, S. 658.

zerrungen in der Gemeinschaft zu verhindern, sollten die batterierechtlichen Vorgaben auch weiterhin dem Schutz, der Erhaltung und der Erhöhung der Qualität der Umwelt dienen (vgl. Erwägungsgrund (1) BattRL).

Im Vergleich zur Richtlinie 91/157/EWG ist die BattRL nicht mehr nur auf schadstoffhaltige Batterien, sondern auf alle Batterien anwendbar. Damit sollen nicht nur Verwirrungen bei Endnutzern über verschiedene Entsorgungsanforderungen für unterschiedliche Batterien vermieden werden, sondern der weite Anwendungsbereich soll auch zu Größenvorteilen bei der Sammlung und beim Recycling führen und zudem eine optimale Ressourcennutzung sicherstellen (vgl. Erwägungsgrund (6) BattRL). Mit der BattRL wurden auch die bislang bekannten Batteriearten – Geräte-, Industrie- und Fahrzeugbatterien – eingeführt und teilweise eigenständigen Vorgaben unterworfen. Darüber hinaus wurden mit der BattRL erstmals verpflichtende Vorgaben an die Mitgliedstaaten zur Einrichtung von Rücknahme-, Sammel- und Entsorgungssystemen für Gerätealtbatterien und zur Einhaltung diesbezüglicher Quoten eingeführt. Damit ging auch die Einführung einer verpflichtenden Herstellerregistrierung in jedem Mitgliedstaat einher, in dem der jeweilige Hersteller Batterien erstmals auf dem Markt bereitstellt, um so die notwendige Markttransparenz im Hinblick auf die Kalkulation der Quoten und der Finanzierungsbeiträge der Hersteller zu erreichen. Mit der BattRL wurde nämlich die Verpflichtung der Hersteller begründet, die Kosten für die Sammlung, die Behandlung und das Recycling aller Batterien zu tragen, was letztlich die Einführung eines Systems der erweiterten Herstellerverantwortung im Batterierecht darstellte. Schließlich kam es mit der BattRL vor diesem Hintergrund auch zu einer Ausweitung der Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen, um die Endnutzer über das Bestehen und Funktionieren der (neuen) Rücknahme- und Sammelsysteme zu informieren.

Die BattRL wurde am 26.09.2006 im Amtsblatt der EU verkündet und trat am gleichen Tag in Kraft (Art. 29 BattRL). Nach Art. 28 Abs. 1 BattRL waren die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Vorgaben bis zum 26.09.2008 in nationales Recht umzusetzen, was eine Übergangsfrist für die Mitgliedstaaten und die betroffenen Wirtschaftsakteure von zwei Jahren bedeutete.

Mit etwa einjähriger Verspätung hat der deutsche Gesetzgeber in Art. 1 des Gesetzes zur Neuregelung der abfallrechtlichen Produktverantwortung für Batterien und Akkumulatoren das Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Batterien und Akkumulatoren (Batteriegesetz – BattG)[5] veröffentlicht, das in weiten Teilen zum

5 BGBl. 2009 I Nr. 36 v. 30.06.2009, S. 1582.

01.12.2009 in Kraft trat. Nachdem die bereits bestehende BattV über die aufgehobene Richtlinie 91/157/EWG hinausging und auch bereits Vorgaben für nicht schadstoffhaltige Altbatterien enthielt, musste in Deutschland kein komplett neues Regelungswerk eingeführt werden, sondern die bestehenden rechtlichen Vorgaben und tatsächlichen Strukturen konnten weitgehend beibehalten und mussten nur punktuell modifiziert werden. Ausweislich der Gesetzesbegründung[6] sollte das BattG die BattRL eins zu eins in nationales Recht umsetzen. Konzeptionell wird hinsichtlich der zentralen Rücknahmepflichten, wie auch in der BattRL, zwischen Gerätealtbatterien einerseits und Industrie- und Fahrzeugaltbatterien andererseits unterschieden. Während für Erstere eine verpflichtende Rücknahme- und Rückgabestruktur eingeführt wurde, blieb es für Industrie- und Fahrzeugaltbatterien bei dezentralen Rücknahmestrukturen, in denen die Altbatterien in aller Regel nicht zurückgegeben, sondern vom Endnutzer oder den Vertreibern selbst entgeltlich weitervermarktet wurden.

Im Laufe der Jahre wurden sowohl die BattRL als auch das BattG mehrfach angepasst, wobei es sich jedoch weitestgehend nur um Detailkorrekturen und um keine grundlegenden Veränderungen handelte. Die weitreichendste Änderung erfuhr das BattG mit Wirkung zum 01.01.2021 durch das Erste Gesetz zur Änderung des Batteriegesetzes[7]. Mit dieser Änderung wurden einerseits ergänzende Vorgaben zur erweiterten Herstellerverantwortung aus der Richtlinie (EU) 2018/851 zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG über Abfälle[8] in nationales Recht umgesetzt. Andererseits wurde auf nationale Entwicklungen, insbesondere im Hinblick auf das Funktionieren der Rücknahmesystematik für Gerätealtbatterien, reagiert. Kernelemente der Novelle waren dabei erstens der Übergang von einer Anzeigepflicht beim Umweltbundesamt zu einer Registrierungspflicht bei der stiftung elektro-altgeräte register vor dem Inverkehrbringen von Batterien nach § 4 BattG und zweitens der Wegfall des Gemeinsamen Rücknahmesystems für Gerätebatterien zugunsten einer rein wettbewerblichen Rücknahmestruktur durch herstellereigene Rücknahmesysteme nach § 7 BattG. Aufgrund der genannten europarechtlichen Vorschriften wurde in § 26 Abs. 2 BattG zudem die Möglichkeit zur Bestellung eines inländischen Bevollmächtigten für nicht in Deutschland niedergelassene Hersteller eingeführt.[9]

6 BT-Drs. 16/12227, S. 16.

7 BGBl. 2020 I Nr. 50 v. 03.11.2020, S. 2280.

8 ABl. v. 14.06.2018 – L 150/109.

9 *Ahlhaus/Öttinger*, Das Batteriegesetz 2021 – Erläuterungen, Änderungen, Rechtstexte, 2. Aufl. 2021; *Öttinger*, Die Novelle des Batteriegesetzes, NVwZ 2021, S. 1084 ff.

1.2 Hintergründe der Überarbeitung des europäischen Rechtsrahmens

Trotz der soeben genannten Nachjustierungen kam die EU-Kommission zu dem Schluss, dass der bestehende Rechtsrahmen für Batterien nicht mehr ausreichend ist, um der herausragenden Bedeutung der Batterietechnik für die Transformation hin zu einer modernen, ressourceneffizienten, wettbewerbsfähigen und klimaneutralen Wirtschaft gerecht zu werden. Zur Beschleunigung des Übergangs zu einer CO_2-armen Wirtschaft muss nach Schätzungen des Weltwirtschaftsforums die weltweite Batterieherstellung um das 19-Fache gesteigert werden.[10] Die wesentlichen Elemente der neuen Klima- und Nachhaltigkeitsstrategie der EU sind im sog. Green Deal der EU[11] niedergelegt, der vorsieht, dass die Wirtschaft in der EU bis 2050 keine Nettotreibhausgase mehr ausstößt und ihr Wachstum von der Ressourcennutzung abkoppelt. Zwei wesentliche Bausteine hierfür sind zum einen die Nutzung und Speicherung von erneuerbaren Energien und zum anderen die Kreislaufführung von Ressourcen.

Die enorme Bedeutung ressourceneffizienter, nachhaltiger, klimafreundlicher und letztlich kreislauffähiger Batterien kommt dabei in zahlreichen strategischen Dokumenten der EU-Kommission immer wieder deutlich zum Ausdruck. Zu nennen sind hier der Strategische Aktionsplan für Batterien[12], der neue Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft[13], die neue Industriestrategie

10 World Economic Forum and Global Battery Alliance, A Vision for a Sustainable Battery Value Chain in 2030: Unlocking the Full Potential to Power Sustainable Development and Climate Change Mitigation, 2019.

11 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

12 Anhang 2 zur Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Europa in Bewegung – Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich (COM(2018) 293 final).

13 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

für Europa[14] und die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität[15]. Im letztgenannten Strategiepapier wird das Ziel ausgegeben, dass auf Europas Straßen im Jahr 2030 mindestens 30 Millionen emissionsfreie Fahrzeuge unterwegs sein sollen. In diesem Kontext, und auch im weiteren Rahmen des sog. EU Green Deals, stellt die EU trotz grundsätzlicher Technologieneutralität die Weichen deutlich in Richtung Elektromobilität.

Im gleichen Atemzug, in dem die Vorteile der erneuerbaren Energien, moderner Batteriespeichersysteme und der Elektromobilität genannt werden, werden aber oftmals auch die noch bestehenden Schwächen dieser Technologie aufgezeigt. Nur dann, wenn der gesamtökologische Fußabdruck von Batterien, von der Erzeugung und Beschaffung der verwendeten Rohstoffe über die Nutzung bis hin zur Wiederverwendung bzw. Entsorgung, insgesamt eine positive Umweltbilanz aufweist, kann die Batterietechnologie tatsächlich einen Beitrag zum Erreichen der hochgesteckten Klimaziele leisten.[16]

Insbesondere um diese Nachhaltigkeitsaspekte umfassend regulatorisch abbilden zu können, sind auf EU-Ebene weitreichende, im gesamten produktbezogenen Umweltrecht revolutionäre Veränderungen der Batterieregulierung geplant, die insbesondere auch auf die Automobilbranche enorme Auswirkungen haben werden. Da die Elektromobilität zum Inkrafttreten der BattRL bei Weitem noch nicht den Stellenwert hatte, den sie heute hat, wurden Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge nicht als eigenständige Batterieart klassifiziert, sondern den Industriebatterien zugeschlagen. Aufgrund des enormen Wachstums der Elektromobilität in den letzten Jahren und der damit einhergehenden, spezifischen Themen rund um die eingesetzten Batterien, inklusive der Rohstoffbeschaffung und Altbatterieentsorgung, ist nun allerdings auf europäischer Ebene eine Herausnahme der Antriebsbatterien aus der Definition für Industriebatterien zugunsten einer eigenständigen Batteriekategorie mit maßgeschneidertem Pflichtenkatalog geplant.[17] Ebenso werden stationäre Energiespeichersysteme ergänzenden Sicherheitsanforderungen unterworfen.

---

14 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Eine neue Industriestrategie für Europa (COM(2020) 102 final).

15 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität – Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final).

16 Vgl. dazu in Bezug auf die Elektromobilität, *Öttinger*, Das Batterierecht im Wandel der Zeit – bestehende und bevorstehende Anforderungen an die Automobilbranche, RAW 2022, S. 52 ff.

17 Im Detail zur Relevanz für die Automobilindustrie, *Öttinger*, Das Batterierecht im Wandel der Zeit – bestehende und bevorstehende Anforderungen an die Automobilbranche, RAW 2022, S. 52 ff.

1.3 Gesetzgebungsverfahren

Der das ordentliche Gesetzgebungsverfahren nach Art. 294 AEUV einleitende Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Batterien und Altbatterien, zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020[18] wurde am 10.12.2020 im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Im Anschluss an die Veröffentlichung des Kommissionsentwurfs begannen die inhaltlichen Arbeiten sowohl im Europäischen Parlament als auch im Rat.

Nach einer mehr als einjährigen Auseinandersetzung mit dem Vorschlag in fünf beteiligten Parlamentsausschüssen und auf Basis von mehr als 1 500 in diesem Rahmen erarbeiteten Änderungsanträgen kam es am 10.03.2022 schließlich zu einer Beschlussfassung im Parlament in erster Lesung.[19] In diesem Beschluss sprach sich das Europäische Parlament schließlich für 489 Änderungen am Textvorschlag der EU-Kommission aus. Kurz zusammengefasst forderte das Europäische Parlament zahlreiche Verschärfungen und Ausweitungen von Pflichten sowie Verkürzungen von Anwendungs- und Übergangsfristen. Letztlich wurde beispielsweise auf Betreiben des Parlamentes die neue Batteriekategorie für leichte Verkehrsmittel eingeführt[20] und eine Überprüfungspflicht hinsichtlich der möglichen Einführung eines Batteriepfandes aufgenommen. Nicht durchsetzen konnte sich das Parlament dagegen mit Forderungen nach einer enormen Ausweitung der Entfern- und Austauschbarkeitsanforderungen und damit zusammenhängenden Informationspflichten, nach strengeren Kennzeichnungsvorgaben und nach der Aufnahme von Vorgaben zu einheitlichen Ladegeräten[21].

Eine Woche nach dem Parlament hat der Rat am 17.03.2022 seine Allgemeine Ausrichtung zum Kommissionsvorschlag beschlossen.[22] Zwar hatte auch der Rat zahlreiche Änderungsvorschläge, jedoch blieben diese inhaltlich wesentlich näher am Kommissionsentwurf und betrafen generell eher Details. Hin-

18 COM(2020) 798 final.

19 Dokument P9_TA(2022)0077.

20 Siehe Abschnitt 2.3.2.2.

21 Durch die Richtlinie (EU) 2022/2380 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. November 2022 zur Änderung der Richtlinie 2014/53/EU über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt, ABl. v. 07.12.2022 – L 315/30, wurden diesbezügliche Vorgaben für bestimmte Arten von Funkanlagen, insbesondere Smartphones, Headsets, tragbare Lautsprecher und Tablets, eingeführt. Diese Vorgaben gelten grundsätzlich ab dem 28.12.2024, sofern die verpflichteten Mitgliedstaaten diese entsprechend den Richtlinienvorgaben umsetzen.

22 Dokument 7103/1/22 REV 1.

sichtlich der Einführung einer eigenständigen Batteriekategorie für Batterien in leichten Verkehrsmitteln stimmte der Rat mit dem Parlament überein. Die nun mit der neuen BattVO eingeführte Pflicht der Händler von Batterien, bei Auslieferung neuer Batterien am Ort der Auslieferung entsprechende Altbatterien mitzunehmen,[23] geht im Wesentlichen auf den Rat zurück.

Nach einem jahrelangen, zähen Ringen haben sich die am Gesetzgebungsverfahren beteiligten Akteure am 09.12.2022 im Rahmen der interinstitutionellen Verhandlungen (sog. Trilog) auf einen vorläufigen Kompromisstext geeinigt, der die Grundlage für die nachfolgenden Abstimmungen im Europäischen Parlament am 14.04.2023 und im Rat am 10.07.2023 war und letztlich ohne weitere inhaltliche Änderungen, abgesehen von redaktionellen Bereinigungen, beschlossen wurde.

Am 28.07.2023 wurde die neue BattVO schließlich im Amtsblatt der EU verkündet[24] und trat damit gemäß Art. 96 Abs. 1 BattVO am 17.08.2023 in Kraft.

1.4 Auswirkungen der Rechtsform als EU-Verordnung

Wie bereits vorstehend in den Abschnitten 1.1 und 1.2. beschrieben, bedurfte das bisherige Richtlinienrecht stets einer Umsetzung auf Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten. Hintergrund dieses Umsetzungserfordernisses ist Art. 288 Abs. 3 AEUV. Demnach ist eine

> „Richtlinie (…) für jeden Mitgliedstaat, an den sie gerichtet wird, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel."

Dies bedeutet, dass eine EU-Richtlinie grundsätzlich erst dann und nur insoweit eine Wirkung auf Wirtschaftsakteure in den einzelnen Mitgliedstaaten hat, wenn und soweit sie durch nationales Recht in den einzelnen Mitgliedstaaten umgesetzt wurde. Solange und soweit eine Richtlinie in einem Mitgliedstaat nicht umgesetzt wurde, bestehen in diesem Mitgliedstaat für die an sich betroffenen Wirtschaftsakteure auch keine Pflichten auf Basis der bloßen

23 Eine vergleichbare Pflicht existiert in Deutschland seit dem 01.01.2022 bereits für bestimmte Vertreiber von Elektro- und Elektronikgeräten im Hinblick auf die Mitnahmen von Altgeräten nach § 17 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 ElektroG. In der Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 über Elektro- und Elektronik-Altgeräte (WEEE-Richtlinie), ABl. v. 24.07.2021 – L 197/38, besteht hierfür allerdings noch kein europarechtliches Pendant.

24 Abl. v. 28.07.2023 – L 191/1.

EU-Richtlinie. Diese Umsetzungspflicht und der damit verbundene Spielraum bei der Wahl der Form und Mittel der Umsetzung führen jedoch seit jeher dazu, dass sich richtlinienrechtlich geprägte Rechtsbereiche in den einzelnen Mitgliedstaaten mitunter enorm unterschiedlich entwickeln und betroffene Wirtschaftsakteure daher bei ihren Aktivitäten in unterschiedlichen Mitgliedstaaten das Recht jedes einzelnen Mitgliedstaates beachten müssen. Die Ableitung von EU-weit passenden Maßnahmen auf Basis des bloßen Richtlinientextes ohne Beachtung der nationalstaatlichen Vorgaben wird in aller Regel nicht ausreichen, um alle geltenden Vorgaben zu erfassen und einzuhalten.

Im batterierechtlichen Kontext, wie auch in anderen Kontexten, wird dies oftmals schon bei der Definition der Rolle(n) eines Wirtschaftsakteurs relevant, da bereits diese fundamentalen Zuordnungen oftmals nicht in allen Mitgliedstaaten deckungsgleich sind. Gleiches gilt vielfach auch für die Bestimmung der erfassten Produkte und die Ausgestaltung der einzelnen Pflichten im Detail.[25]

Demgegenüber ist eine EU-Verordnung, wie nun auch die BattVO, nach Art. 288 Abs. 2 AEUV

> „in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat".

Dies bedeutet, dass sie sich direkt an die betroffenen Wirtschaftsakteure richtet und von diesen in allen Mitgliedstaaten, grundsätzlich ohne nationalen Umsetzungsrechtsakt, aus sich heraus einzuhalten ist. Genau dieses Ziel der Harmonisierung ist einer der Hauptgründe für den Übergang von der bisherigen BattRL hin zur neuen BattVO. Dies kommt bereits in Erwägungsgrund (2) BattVO und nochmals sehr prägnant in Erwägungsgrund (72) BattVO, ebenso wie in zahlreichen weiteren Erwägungsgründen, zum Ausdruck. Im Verordnungstext selbst wird der Grundsatz des freien Warenverkehrs in Art. 4 Abs. 1 BattVO implementiert. Demnach dürfen die Mitgliedstaaten die Bereitstellung oder Inbetriebnahme von Batterien in ihrem Hoheitsgebiet nicht verbieten, beschränken oder erschweren, wenn die Batterie den Nachhaltigkeits-, Sicherheits-, Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen der BattVO entspricht.

Allerdings darf diese grundsätzliche Harmonisierungswirkung nicht über zwei besonders relevante Aspekte hinwegtäuschen:

25 Anschaulich zu dieser Thematik, *Krasznai/Öttinger*, Erweiterte Herstellerverantwortung im Vergleich – Deutschland und Österreich, EuZW 2023, S. 311 ff.

Erstens sind in den meisten EU-Verordnungen Öffnungsklauseln dergestalt vorgesehen, dass den Mitgliedstaaten dennoch zu gewissen Themen Abweichungs- oder Gestaltungskompetenzen eingeräumt werden. Aus kompetenzrechtlichen Gründen im Verhältnis der EU zu den einzelnen Mitgliedstaaten (sog. Verbandskompetenz) kann die EU beispielsweise weder die zuständigen nationalen Behörden (vgl. Art. 54 BattVO) festlegen noch konkrete Sanktionen bei Verstößen gegen eine EU-Verordnung vorgeben. So sieht Art. 76 BattVO, wie viele andere vergleichbare Bestimmungen in anderen Verordnungen, vor, dass die Mitgliedstaaten bis zum 18.08.2025 wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen für Verstöße vorsehen müssen. Wie die Erfahrung zeigt, interpretieren die Mitgliedstaaten diese Aufforderung zur Festlegung von Sanktionen oftmals sehr unterschiedlich. So ist es keine Seltenheit, dass das Spektrum an Sanktionsandrohungen für ein und denselben Verstoß von ordnungswidrigkeitenrechtlichen Bußgeldern im zwei- oder dreistelligen Bereich über strafrechtliche Geldbußen in Millionenhöhe bis hin zu strafrechtlichen Freiheitsstrafen von mehreren Jahren reicht.

Neben diesen stets in der Kompetenz der Mitgliedstaaten verbleibenden Themen sieht die BattVO auch eine Reihe weiterer Bereiche vor, in denen den Mitgliedstaaten Gestaltungsbefugnisse verbleiben. Ganz zentral ist hier auf den gesamten Bereich der erweiterten Herstellerverantwortung nach Art. 54 ff. BattVO hinzuweisen. Die Gestaltungspflichten richten sich primär an die Mitgliedstaaten und geben diesen Leitplanken für die nationale Ausgestaltung der Herstellerregistrierung, der Rücknahme, Sammlung und Verwertung von Altbatterien und der hierfür erforderlichen Finanzierung vor. Die Details können und müssen die Mitgliedstaaten wiederum selbst regeln, sodass es voraussichtlich dabei bleiben wird, dass die aktuell unter der BattRL geregelten Bereiche der erweiterten Herstellerverantwortung weiterhin von nationalen Besonderheiten geprägt sein werden.[26] Die verordnungsrechtliche Harmonisierungswirkung betrifft damit letztlich vollumfänglich „nur" die neu hinzukommenden Bereiche der Lebenszyklusregulierung, konkret also die Vorgaben zu Nachhaltigkeits-, Sicherheits-, Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen.

Zweitens unterliegen auch EU-Verordnungen nach der Kompetenzverteilung zwischen der EU und den Mitgliedstaaten in aller Regel dem Vollzug durch nationale Behörden. Vor diesem Hintergrund ist es nicht auszuschließen und auch praktisch immer wieder der Fall, dass Behörden unterschiedlicher Mitgliedstaaten einzelne Vorgaben einer EU-Verordnung unterschiedlich inter-

26 Siehe Kapitel 8.

pretieren und daraus unterschiedliche Pflichten ableiten. In Deutschland wird dieser Umstand gelegentlich dadurch verstärkt, dass der Vollzug von nationalen und europäischen Rechtsakten grundsätzlich Ländersache ist, was bedeutet, dass selbst innerhalb Deutschlands nicht ausgeschlossen ist, dass zuständige Behörden in verschiedenen Ländern oder sogar innerhalb eines Landes unterschiedlicher Auffassung zu einzelnen Themen sind. Letztlich lassen sich solche Unstimmigkeiten, wenn die beteiligten Behörden nicht an einer gemeinsamen Auslegung interessiert sind, nur gerichtlich lösen, was oftmals mit einer Vorlage an den Gerichtshof der EU endet. Da die BattVO zahlreiche neue Regulierungskonzepte einführt und somit in vielen Bereichen regulatorisches Neuland betritt, ist davon auszugehen, dass es in den kommenden fünf bis zehn Jahren einige gerichtliche Entscheidungen und Klarstellungen geben wird.

2 Anwendungsbereich der BattVO, Definitionen und Rollenzuordnung

Hinweis

Was ist wichtig?

- Batterien für leichte Verkehrsmittel und Elektrofahrzeugbatterien als neue Batteriekategorien
- Einbeziehung weiterer Wirtschaftsakteure in die Pflichtenarchitektur
- Abgrenzung zwischen Erzeuger und Hersteller ist zwingend zu beachten

Während der Anwendungsbereich der BattVO im Vergleich zur BattRL im Wesentlichen unverändert bleibt und die BattVO grundsätzlich auf alle Batterien und Akkumulatoren anwendbar ist, ergeben sich aufgrund veränderter Definitionen und Rollenzuordnungen gleichwohl relevante Verschiebungen bei der Pflichterfüllung. Darüber hinaus enthält die BattVO nun sehr konkrete Vorgaben für wiederverwendete, umgenutzte und wiederaufbereitete Batterien.

2.1 Anwendungsbereich und Ausnahmen

Nach Art. 1 Abs. 3 BattVO gilt diese für alle Kategorien von Batterien, d. h. Gerätebatterien, Starterbatterien, Batterien für leichte Verkehrsmittel, Batterien für Elektrofahrzeuge und Industriebatterien,[27] unabhängig von deren Form, Volumen, Gewicht, Bauart, Materialzusammensetzung, Art, Chemie, Verwendung oder Zweck. Die BattVO gilt auch für Batterien, die dazu bestimmt sind, in Produkte eingebaut oder diesen hinzugefügt zu werden.

Wie schon Art. 2 Abs. 2 BattRL sieht auch Art. 1 Abs. 5 BattVO zwei Einsatzbereiche vor, in denen die Vorgaben der BattVO nicht zur Anwendung kommen. Demnach findet die BattVO keine Anwendung auf Batterien, die in Ausrüstungsgegenstände eingebaut sind oder für diese konzipiert werden, die mit dem Schutz der wesentlichen Sicherheitsinteressen Deutschlands im Zusammenhang stehen. Hierunter fallen nach bisheriger Interpretation (auch nach dem Wortlaut der Umsetzung der vergleichbaren Ausnahmebestimmung aus der BattRL in § 2 Abs. 2 Buchst. a) BattG) insbesondere solche Ausrüstungsgegenstände, die von Sicherheitsbehörden (insbesondere Polizei, Nachrichtendienste, Ordnungsbehörden) im Rahmen der Wahrnehmung von operativen

27 Siehe Abschnitt 2.3.

Aufgaben eingesetzt werden oder bei staatlichen oder staatlich beauftragten Hilfs- und Rettungsdiensten (insb. Feuerwehr, Hilfsorganisationen, THW) Einsatz finden.[28] Daran dürfte sich auch unter der BattVO nichts ändern, wenngleich der Wortlaut nicht explizit zwischen zivilen Sicherheitsinteressen und militärischen Einsatzbereichen unterscheidet. Die BattVO findet weiterhin keine Anwendung auf Batterien, die in Waffen, Munition oder Wehrmaterial eingesetzt werden, ausgenommen Erzeugnisse, die nicht speziell für militärische Zwecke beschafft oder eingesetzt werden. Ferner besteht auch eine Ausnahme für solche Batterien fort, die in Ausrüstungsgegenständen für den Einsatz im Weltall konzipiert wurden bzw. dort eingebaut sind, vgl. Art. 1 Abs. 5 Buchst. b) BattVO. Batterien, die identisch oder baugleich sind, aber nicht in den genannten Anwendungen zum Einsatz kommen, werden jedoch nicht von der Ausnahmevorschrift erfasst.[29]

Die Entscheidung, ob Batterien aufgrund ihres Einsatzbereichs vom Anwendungsbereich ausgenommen sind, obliegt dabei dem jeweiligen Hersteller selbst. Während in der BattRL für das Eingreifen der Ausnahme noch gefordert war, dass die Batterien tatsächlich in den genannten Einsatzbereichen verwendet werden, lässt es der Wortlaut der BattVO ausreichen, wenn die Batterien für den Einsatz in diesen Bereichen ausgelegt wurden. Gleichwohl wird dies in der Praxis keine Ausweitung der Anwendbarkeit der Ausnahmebestimmungen mit sich bringen, da im Einzelfall die spezifischen Konstruktionsmerkmale für einen der beiden Einsatzbereiche nachgewiesen werden müssen und hier, wie stets bei Anwendungsbereichsausnahmen, ein enger Maßstab angelegt werden wird.

Darüber hinaus wurde in Art. 1 Abs. 6 BattVO eine neue Ausnahme für Ausrüstungsgegenstände eingeführt, die speziell für die Sicherheit kerntechnischer Anlagen im Sinne von Art. 3 Nr. 1 der Richtlinie 2009/71/EURATOM über einen Gemeinschaftsrahmen für die nukleare Sicherheit kerntechnischer Anlagen[30] ausgelegt sind. Unter den Begriff kerntechnische Anlagen fallen dabei Kernkraftwerke, Anreicherungsanlagen, Anlagen zur Kernbrennstoffherstellung, Wiederaufarbeitungsanlagen, Forschungsreaktoren, Zwischenlagerungen für abgebrannte Brennelemente und Zwischenlagerungen für radioaktive Abfälle, die direkt mit vorstehend aufgeführten kerntechnischen Anlagen im Zusammenhang stehen und sich auf dem Gelände dieser Anlagen befinden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass im Vergleich

28 BT-Drs. 16/12227, S. 23.

29 Vgl. zum BattG BT-Drs. 16/12227, S. 23.

30 ABl. v. 02.07.2009 – L 172/18.

zu Art. 1 Abs. 5 BattVO hier nur speziell für die genannten, kerntechnischen Einsatzzwecke ausgelegte Batterien von der Ausnahme erfasst sind; Batterien, die nicht speziell für diese Einsatzzwecke ausgelegt sind, aber in kerntechnischen Anlagen eingesetzt werden, können von der Ausnahme nicht profitieren. Weiterhin ist für diese Ausnahme zu beachten, dass die von ihr erfassten Batterien nicht vollständig von der BattVO ausgenommen sind, sondern nur die Kapitel III (Kennzeichnung und Informationsanforderungen) und VIII BattVO (digitaler Batteriepass) nicht zur Anwendung kommen. Alle übrigen Vorgaben, insbesondere also auch die zentralen Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen, wie auch die Regelungen zur erweiterten Herstellerverantwortung, bleiben ohne Einschränkungen anwendbar.

2.2 Abgrenzung zu anderen Regulierungsbereichen

In den Fällen, in denen eine Batterie entweder (untrennbar) in ein Elektro- oder Elektronikgerät im Sinne von § 3 Abs. 1 des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes (ElektroG)[31] eingebaut ist oder in denen ein Produkt zwar im Wesentlichen aus einer Batterie besteht, aber dennoch elektrische Zusatzfunktionen hat, bedarf es weiterhin einer Abgrenzung zum Anwendungsbereich des ElektroG.

Zunächst ist festzuhalten, dass weder das ElektroG noch die BattVO bzw. das BattG explizite Abgrenzungsregelungen enthalten. Die Abgrenzung erfolgt demnach vielmehr auf Basis der Definitionen der vom jeweiligen Rechtsakt erfassten Produkte. Als Grundregel gilt somit, dass das ElektroG nicht auf Batterien und die BattVO bzw. das BattG nicht auf Elektro- und Elektronikgeräte anwendbar sind. Demnach bedarf es stets einer klaren Bestimmung der Funktionalität(en) des zu bewertenden Produkts vor dem Hintergrund der Frage, ob dieses weitere Funktionen hat, die über die Funktion als Quelle elektrischer Energie (durch Umwandlung chemischer Energie) hinausgehen.

Bei Elektro-/Elektronikgeräten mit (untrennbar) eingebauten Batterien und mit einer Vielzahl von Funktionen, wie beispielsweise Notebooks und Smartphones, ist die Abgrenzung eindeutig. Bei diesen handelt es sich um Elektro-/Elektronikgeräte mit integrierten Batterien (Elektrogerät-Batterie-Kombination). In einem solchen Fall sind die Vorgaben des ElektroG auf das Produkt

31 „Geräte, die für den Betrieb mit Wechselspannung von höchstens 1 000 Volt oder Gleichspannung von höchstens 1 500 Volt ausgelegt sind und a) zu ihrem ordnungsgemäßen Betrieb von elektrischen Strömen oder elektromagnetischen Feldern abhängig sind oder b) der Erzeugung, Übertragung und Messung von elektrischen Strömen und elektromagnetischen Feldern dienen."

als solches anwendbar, aber gleichzeitig sind auch die Vorgaben der BattVO bzw. des BattG auf die enthaltene Batterie anwendbar, auch wenn diese untrennbar im Produkt verbaut ist.

Weniger eindeutig ist die Abgrenzung bei Produkten, die primär Quelle elektrischer Energie sind, aber gleichzeitig spezifische elektrische Zusatzfunktionen haben, die mit der Eigenschaft als Quelle elektrischer Energie zusammenhängen. Hierbei ist etwa an elektrische Ladestandsanzeigen, Ladeschnittstellen und Batteriemanagementsysteme in Akkus für E-Bikes, Powertools und Gartengeräten und an Powerbanks zu denken. In diesen Fällen vertritt die Stiftung „Elektro-Altgeräte-Register" (EAR) seit längerer Zeit den Standpunkt, dass die genannten Zusatzfunktionen derart eng mit der Funktionalität als Quelle elektrischer Energie verbunden sind, dass es sich trotz der elektrischen Zusatzfunktionen ausschließlich um Batterien (und nicht um Batterie-Elektrogerät-Kombinationen) handelt. Demzufolge ist in diesen Fällen ausschließlich das BattG anwendbar.

Demgegenüber führen Zusatzfunktionen einer Batterie, die keinen spezifischen Bezug zur Funktionalität als Quelle elektrischer Energie haben, also beispielsweise Leuchten, Lautsprecher und USB-Datenspeicher in einer Powerbank, zur Qualifikation als Batterie-Elektrogerät-Kombination. Dies hat zur Folge, dass neben der BattVO und dem BattG auf die Powerbank als solche auch das ElektroG für die Komponenten der genannten Zusatzfunktionen anwendbar ist.[32]

In diesem Kontext ist darauf hinzuweisen, dass die Vorgaben zur Entfern- und Austauschbarkeit aus Art. 11 BattVO[33] nach wie vor (wie schon in Art. 11 BattRL) als regulatorischer Fremdkörper anzusehen sind. Diese Vorgaben treffen, auch nach der Formulierung von Art. 11 Abs. 1 BattVO, nicht den Erzeuger der Batterien, sondern denjenigen, der Geräte mit eingebauten Batterien in Verkehr bringt, letztlich also den Hersteller von Elektro- und Elektronikgeräten. Bezeichnenderweise wurde die entsprechende Vorgabe aus Art. 11 BattRL in Deutschland auch nicht im BattG, sondern in § 4 Abs. 1 ElektroG umgesetzt. Künftig handelt es sich bei Art. 11 BattVO um eine unmittelbar geltende Pflicht, die zwar Elektro- und Elektronikgerätehersteller betrifft, aber systemfremd im Batterierecht verankert ist.

---

32 Vgl. zu diesem gesamten Komplex Ziffer 2.1.2 der Hilfestellung der Stiftung EAR „Anwendungshilfe zur Einordnung von Batterien und Batterien enthaltenden Geräten in den Anwendungsbereich des Batteriegesetzes (BattG) bzw. des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes (ElektroG)" – abrufbar unter: https://www.stiftung-ear.de/fileadmin/Dokumente/Anwendungshilfe_EinordngBattGElektroG.pdf (zuletzt abgerufen am 10.09.2023).

33 Siehe Abschnitt 3.5.

Bei einem weiteren Blick in die aktuell sehr dynamische Regulierungslandschaft ist nicht damit zu rechnen, dass im Rahmen der zunehmenden Ökodesign-Regulierung ergänzende Vorgaben für Batterien als solche eingeführt werden. Ausweislich der Entwurfsbegründung zum Vorschlag für eine Verordnung zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte[34] soll die Ökodesign-Verordnung gerade dann keine ergänzenden Anforderungen mehr festlegen, wenn der Aspekt der ökologischen Nachhaltigkeit in anderen, produktspezifischen Rechtsvorschriften bereits ausreichend berücksichtigt und verankert ist. Nachdem das gesamte Kapitel II BattVO gerade umfassende Nachhaltigkeitsvorgaben für Batterien enthält, gilt damit grundsätzlich der juristische Grundsatz „lex specialis derogat legi generali“[35], sodass die Nachhaltigkeitsvorgaben für Batterien als solche in der BattVO als grundsätzlich abschließend angesehen werden können. Allerdings ist damit selbstverständlich nicht ausgeschlossen, dass ökodesignrechtliche Vorgaben durch produktspezifische Durchführungsrechtsakte in Zukunft auch batteriebetriebene Produkte erfassen und in diesem Zusammenhang auch batterierelevante Anforderungen enthalten werden. Nach Erwägungsgrund (37) BattVO sollen Leistungs- und Haltbarkeitsanforderungen für nicht von Art. 9 und 10 BattVO erfasste Batteriekategorien und Anwendungsfelder[36] gerade durch ökodesignrechtliche Durchführungsverordnungen festgelegt werden.[37] Dies betrifft insbesondere den gesamten Bereich der in Geräte eingebauten Gerätebatterien und zeigt sich beispielhaft an den erst kürzlich eingeführten Vorgaben an die Reparierbarkeit, Leistung und Haltbarkeit von Batterien in Smartphones, Mobiltelefonen, die keine Smartphones sind, schnurlosen Telefonen und Slate-Tablets.[38]

2.3 Batteriebegriff und Batteriekategorien

Neben den Definitionen für eine Batterie und für ebenfalls von der BattVO erfasste Untereinheiten von Batterien kommt der Abgrenzung der Batteriekategorien bei der Zuordnung der jeweiligen Pflichten eine entscheidende Rolle zu.

34 COM(2022) 142 final.

35 „Das spezifischere Gesetz geht dem allgemeinen Gesetz vor.“

36 Siehe Abschnitt 3.4.

37 Vgl. Erwägungsgründe (37) und (38) BattVO.

38 Verordnung (EU) 2023/1670 der Kommission vom 16. Juni 2023 zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen an Smartphones, Mobiltelefone, die keine Smartphones sind, schnurlose Telefone und Slate-Tablets gemäß der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) 2023/826 der Kommission, ABl. v. 31.08.2023 – L 214/47.

2.3.1 Batterie und Untereinheiten von Batterien

Wie unter der bisherigen BattRL gilt die neue BattVO für nicht wiederaufladbare Primärzellen (Batterien) und wiederaufladbare Sekundärzellen (Akkumulatoren). Beides wird in der BattVO unter dem Begriff „Batterie“ zusammengefasst und in Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BattVO definiert als:

> „eine Einrichtung, die durch unmittelbare Umwandlung chemischer Energie erzeugte elektrische Energie liefert, über einen internen oder externen Speicher verfügt, und aus einem oder mehreren nicht wiederaufladbaren oder wiederaufladbaren Batteriezellen, -modulen oder -sätzen besteht, und eine Batterie umfasst, die zur Wiederverwendung oder zur Umnutzung vorbereitet oder umgenutzt oder wiederaufgearbeitet wurde“.

Die einzelnen Untereinheiten einer Batterie – „Batteriezelle“, „Batteriemodul“ und „Batteriesatz“ – sind in Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 BattVO im Detail definiert.

Nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 4 BattVO ist eine Batteriezelle

> „die grundlegende funktionelle Einheit einer Batterie, die aus Elektroden, dem Elektrolyt, dem Gehäuse, Polen und gegebenenfalls Separatoren besteht und die Aktivmaterialien enthält, deren Reaktion die elektrische Energie erzeugt“.

Die nächstgrößere Einheit, das Batteriemodul, ist in Art. 3 Abs. 1 Nr. 3 BattVO wie folgt definiert:

> „jede Gruppe von Batteriezellen, die miteinander verbunden oder zum Schutz vor äußeren Einwirkungen von einem Gehäuse umschlossen sind und die entweder separat oder in Kombination mit anderen Modulen zu verwenden ist“.

In Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BattVO ist ein Batteriesatz schließlich definiert als

> „eine Gruppe von Batteriezellen oder -modulen, die so miteinander verbunden oder von einem Gehäuse umschlossen sind, dass sie eine vollständige Einheit bilden, die vom Endnutzer nicht getrennt oder geöffnet werden soll“.

Werden Batteriezellen oder Batteriemodule ohne weiteren Einbau oder Zusammenbau zu größeren Batteriesätzen oder Batterien für den Endverbraucher bereitgestellt, so gelten sie für die Zwecke der BattVO als in Verkehr gebrachte Batterien und es gelten die Anforderungen für die ähnlichste Batteriekategorie. In Fällen, in denen davon ausgegangen werden kann, dass solche Batteriezellen oder Batteriemodule unter mehr als eine Batteriekategorie fallen, gelten die strengsten Anforderungen. (Art. 1 Abs. 4 BattVO). Nach Erwägungsgrund (14) BattVO gelten „Batterien, die vom Endnutzer mit allgemein verfügbaren Werkzeugen mithilfe eines Selbstbausatzes gebrauchsfertig gemacht werden können, […] als Batterien".

Damit müssen auch bisher nicht (in allen Facetten) von den batterierechtlichen Vorgaben betroffene Hersteller von Batteriezellen und -modulen künftig genau prüfen, ob ihre Produkte bereits als Batterie anzusehen sind und sie mithin alle diesbezüglichen Verpflichtungen erfüllen müssen.

2.3.2 Abgrenzung der Batteriekategorien

Neben der Rollenabgrenzung[39] stellt die Zuordnung einer Batterie zu einer Batteriekategorie die entscheidende Weichenstellung für die Bestimmung des jeweiligen Pflichtenkanons dar. Während es unter der bisherigen BattRL lediglich drei Batteriearten gab – Geräte-, Fahrzeug- und Industriebatterien –, findet in der BattVO eine Unterteilung in fünf Batteriekategorien statt: Gerätebatterien (inklusive sog. Allzweck-Gerätebatterien), Batterien für leichte Verkehrsmittel,[40] Starterbatterien,[41] Industriebatterien (inklusive sog. stationärer Energiespeichersysteme) und Elektrofahrzeugbatterien.[42]

Insbesondere im Hinblick auf den Mobilitätssektor war es dem europäischen Gesetzgeber wichtig, die bestehenden Phänomene der Elektromobilität auch regulatorisch zu erfassen und sowohl für leichte Verkehrsmittel als auch für Elektrofahrzeuge passgenaue Regelungen zu den enthaltenen Batterien einzuführen. Bislang fielen Batterien in beiden Anwendungen in aller Regel unter die Kategorie der Industriebatterien, was mangels passenderer Kategorisierung die einzige Alternative war. Nicht nur vor dem Hintergrund neu hinzugekommener Batteriekategorien, sondern und gerade auch im Lichte der teilweise veränderten Definitionen für die auch bislang schon bestehenden Batteriekategorien sollten insbesondere alle Erzeuger von Batterien genau prüfen, ob die bisherige

39 Siehe Abschnitt 2.4.

40 Auch als LMT-Batterien (von engl. *light means of transport*) abgekürzt.

41 Auch als SLI-Batterien (von engl. *starter, lighting, ignition*) abgekürzt.

42 Auch als EV-Batterien (von engl. *electric vehicle*) abgekürzt.

Kategorisierung nach der BattRL auch unter der BattVO aufrechterhalten werden kann oder ob möglicherweise eine Umkategorisierung mit neuen Pflichten erforderlich wird.

2.3.2.1 Gerätebatterien

Die bisherige Definition für Gerätebatterien in Art. 3 Nr. 3 BattRL war zumindest in den Randbereichen nicht immer trennscharf abzugrenzen, da ein entscheidendes Tatbestandsmerkmal war, dass die betreffende Batterie „in der Hand gehalten werden können" musste. Hierzu erläuterte die Gesetzesbegründung zur deutschen Umsetzung in § 2 Abs. 6 BattG, dass es darauf ankomme, dass Gerätebatterien „von Durchschnittspersonen problemlos in der Hand gehalten werden können"[43]. Damit war gesetzlich weder eindeutig geklärt, ob es nur auf die Größe oder nur auf das Gewicht oder eine Kombination aus Größe und Gewicht ankam, noch gab es verlässliche Anhaltspunkte dafür, welche Größe und/oder welches Gewicht von einer Durchschnittsperson in einer Durchschnittshand gehalten werden kann.

Diese Unsicherheiten sind durch die neue Definition in Art. 3 Abs. 1 Nr. 9 BattVO beseitigt, da eine klare Gewichtsobergrenze von 5 kg eingeführt wurde. Gerätebatterien sind künftig wie folgt definiert:

> „Batterie, die gekapselt ist, 5 kg oder weniger wiegt, nicht speziell für die industrielle Verwendung ausgelegt ist und bei der es sich nicht um eine Elektrofahrzeugbatterie, eine LV-Batterie oder eine Starterbatterie handelt".

Durch die Formulierung, wonach Batterien, die speziell für die industrielle Verwendung „ausgelegt" sind, nicht in die Kategorie der Gerätebatterien fallen, wird klargestellt, dass der bloß industrielle Einsatz von allgemein verwendbaren Batterien nicht zu einer Kategorisierung als Industriebatterie führt. Hierfür kommt es auf die industriespezifische Konstruktion der Batterie an. Letztendlich wird sich der Umgriff der erfassten Batterien aufgrund der neu gefassten Definition aber voraussichtlich nicht wesentlich verändern, wenngleich es in den angesprochenen Randbereichen dazu kommen kann, dass bisherige Kategorisierungen angepasst werden müssen.

Über die Anpassungen der bestehenden Definition hinaus wurde in Art. 3 Abs. 1 Nr. 10 BattVO die neue Unterkategorie der „Allzweck-Gerätebatterie" eingeführt. Diese ist definiert als

43 BT-Drs. 16/12227, S. 24..

> „eine wiederaufladbare als auch eine nicht wiederaufladbare Gerätebatterie, die speziell auf Interoperabilität ausgelegt ist, mit den folgenden gängigen Formaten: 4,5 Volt (3R12), Knopfzelle, D, C, AA, AAA, AAAA, A23, 9 Volt (PP3)".

Mit der Einführung dieser Unterkategorie gehen auch spezifische, hierauf bezogene Pflichten einher. Diese umfassen zum Beispiel Anforderungen an die Leistung und Haltbarkeit (Art. 9 BattVO), die Pflicht der EU-Kommission zur Prüfung der Einführungen eines Pfandsystems (Art. 63 BattVO) und spezifische Meldepflichten (Art. 75 Abs. 1 Buchst. b) BattVO). Hintergrund dieser Spezialregelungen ist die Annahme des europäischen Gesetzgebers, dass gerade die immer noch massenhaft genutzten, nicht wiederaufladbaren Allzweck-Batterien „im Hinblick auf die Ressourcen- und Energienutzung ineffizient sein können"[44] und daher Maßnahmen ergriffen werden mussten, um die Effizienz sicherzustellen bzw. sogar anzuheben.

Überraschenderweise enthält die BattVO, im Gegensatz zu Art. 2 Nr. 4 BattRL, keine Definition für „Knopfzellen" mehr, obwohl diese explizit als unter den Begriff Allzweck-Gerätebatterien fallend genannt und in den soeben genannten Pflichtenbereichen teilweise auch explizit von den ansonsten geltenden Anforderungen ausgenommen sind. Trotz der in der BattVO fehlenden Definition kann davon ausgegangen werden, dass damit keine Veränderung des Begriffsverständnisses intendiert war, sodass als Knopfzellen auf Basis der Definition in Art. 3 Nr. 4 BattRL weiterhin

> „kleine, runde Gerätebatterien und -akkumulatoren, deren Durchmesser größer ist als ihre Höhe und die für besondere Verwendungszwecke wie Hörgeräte, Armbanduhren, kleine tragbare Geräte oder zur Reservestromversorgung bestimmt sind",

zu verstehen sein dürften.

2.3.2.2 Batterien für leichte Verkehrsmittel (LV-Batterien)

Nachdem die EU-Kommission die „grüne Mobilität"[45] auf vielen Ebenen als einen der Schlüsselfaktoren auf dem Weg zur Klimaneutralität identifiziert und hierfür insbesondere elektrische Antriebstechnologien als besonders relevant auserkoren hat, wird „die Nachfrage nach Batterien in den kommen-

44 Erwägungsgrund (37) BattVO.

45 Erwägungsgrund (2) BattVO.