

Stellungnahme zur Novelle des Batterieggesetzes anlässlich der Expertenanhörung am 09.09.2020

Einleitung

Im Folgenden nehmen wir Stellung im Rahmen der Expertenanhörung zur vorgeschlagenen Novelle des Batterieggesetzes (Drucksache 19/19930).

Die Novellierung des deutschen Batterieggesetzes geschieht parallel zu den Vorbereitungen der Revision der Europäischen Batterierichtlinie. Ein Entwurf der EU-Kommission dazu ist noch für 2020 angekündigt. Die Elektroindustrie bringt sich in diesen Prozess ein ([Link](#)).

Wir rechnen mit einem komplett überarbeiteten europäischen Rechtsrahmen, der in absehbarer Zeit auf nationaler Ebene seine Wirkung entfalten wird. Es ist somit absehbar, dass die Batterieggesetzgebung in Deutschland demnächst nochmals angepasst werden muss.

Auch wir nehmen zur Kenntnis, dass die Gegebenheiten bei den Rücknahmesystemen für Batterien sich geändert haben und der bestehende nationale Rechtsrahmen diese neuen Gegebenheiten nicht adäquat abbildet. Die nun zu verabschiedende Novelle des Batterieggesetzes sollte sich deshalb auf die in diesem Zusammenhang zwingend notwendigen Änderungen beschränken. Alle weitergehenden Überlegungen sollten in die Überarbeitung der europäischen Gesetzgebung einfließen.

Nachfolgend nehmen wir auf einzelne Aspekte detailliert Stellung.

1) Registrierungspflicht der Inverkehrbringer von Batterie bei der stiftung ear

Die Registrierungspflicht bei der stiftung ear gemäß § 4 des Regierungsentwurfs ersetzt die bisherige Anzeigepflicht beim Umweltbundesamt. Dies löst diverse administrative Vorgänge bei den Inverkehrbringern von Batterien aus. Es sollte deshalb sichergestellt sein, dass die jetzt geplante Registrierungspflicht „anschlussfähig“ zu den voraussichtlichen Pflichten der neuen europäischen Batterieggesetzgebung ab 2022/23 sein wird. Ein mehrfacher Wechsel der Registrierungspflichten binnen weniger Jahre ist nicht akzeptabel. Zudem sollte eine automatische Übertragung der Daten der beim UBA bereits registrierten Hersteller in das Register der stiftung ear ermöglicht werden.

2) Solidarisches Rücknahmesystem

Der vorliegende Gesetzentwurf trägt der Entwicklung Rechnung, dass ein solidarisches Rücknahmesystem nicht mehr existiert. Es sollte jedoch vermieden werden, dass im jetzigen Gesetzesentwurf dieser Zustand unveränderlich festgeschrieben wird. Für die Zukunft sollte nicht ausgeschlossen werden, dass ein Solidarsystem unter Berücksichtigung der unten aufgeführten

Regelmechanismen wieder beantragt wird. Wir schlagen daher vor, § 7 des Regierungsentwurfs wie folgt zu ergänzen:

„(7) Die Hersteller von Gerätebatterien können ein gemeinsames, nicht gewinnorientiertes und flächendeckend tätiges Rücknahmesystem für Geräte-Alt Batterien einrichten und sich an diesem beteiligen. Die Einzelheiten eines solchen Systems, wie z.B. seine Finanzierung, die Pflichten der teilnehmenden Hersteller, seine Zugänglichkeit, die Rolle der Entsorgungsträger, der Behandlungseinrichtungen und der Rücknahmestellen regelt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates.“

3) Regelmechanismen für Rücknahmesysteme

Wir fordern, dass im Gesetzesentwurf die Voraussetzungen für die im Wettbewerb stehenden Rücknahmesysteme so reguliert werden, dass die gesetzlichen Ziele erfüllt werden können. Hierzu zählen aus unserer Sicht Koordinationsmechanismen für die Rücknahmesysteme.

Die von vom ZVEI und weiteren Verbänden im Januar 2019 vorgeschlagenen und auch im BattG-Arbeitsentwurf vom Juni 2019 enthaltenen Regelungen sind im vorliegenden Regierungsentwurf leider nicht oder nur partiell umgesetzt. Diese Vorschläge waren dazu angelegt, zur Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen allen verpflichteten Rücknahmesysteme beizutragen. Diese Vorschläge sind auch unter den neuen Bedingungen, ohne Existenz eines Solidarsystems, weiterhin notwendig. Die Vorschläge betreffen folgende noch zu regelnden Aspekte:

- **Absicherung der finanziellen Risiken möglicher Systemausfälle**

Die Vorgaben aus § 16 Abs. 3 BattG bedingen besondere Rückstellungserfordernisse für die in der Zukunft anfallende Entsorgungsausgaben. Eine genaue Bemessung der notwendigen Rückstellungserfordernisse ist allerdings aufgrund fehlender gesetzlicher Vorgaben nicht möglich. Weiterhin sind mögliche Systemausfälle und entsprechende Sicherungssysteme gesetzlich nicht geregelt. So wären im Falle von Systeminsolvenzen die übrigen Rücknahmesysteme/Hersteller verpflichtet Rücknahmestellen und Sammelmengen des insolventen Systems zu übernehmen – ohne eine entsprechende Gegenfinanzierung.

- **Herstellung einer fairen Lastenverteilung zwischen den Systemen**

Wir begrüßen die in den Regierungsentwurf neu aufgenommene Möglichkeit zum Zukauf/Verkauf von Mengen zwischen den Systemen gemäß §15. Dies ist ein erster Schritt.

Gleichwohl kann das Nebeneinander verschiedener Rücknahmesysteme im Wettbewerb und die Pflicht für Systeme, jeder anfragenden Anfallstelle ein Angebot zu unterbreiten, ohne weitere Regelungen zu Ungleichgewichten führen. Um faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, halten wir nach wie vor einen Lastenausgleich zwischen den verschiedenen Systemen für zielführend.

4) Inverkehrbringen von Fahrzeug- oder Industriebatterien (Zu § 4 Abs 2 Nr. 8 und § 8 Abs 1)

§ 8 Abs 1 beinhaltet die Pflichten für Hersteller von Fahrzeug- und Industriebatterien. Anders als im derzeit geltenden Batteriegesetz wird in § 8 Abs 1, Satz 2 nun von Herstellern von Fahrzeug- und Industriebatterien bzw. von deren Bevollmächtigten verlangt, die finanziellen und organisatorischen Mittel vorzuhalten, um der Pflicht nach Satz 1 nachzukommen. Komplementäre Pflichten sind in § 4 Abs. 2 Nr. 8 und in § 3 Abs. 3 Nr. 2 verankert. Ausweislich der Begründung wird hiermit Art. 8a Absatz 3 der neuen Abfallrahmenrichtlinie (EU) 2018/851 umgesetzt.

Wir sind der Auffassung, dass es sich bei Fahrzeug- und Industriebatterien aus Blei um einen Sonderfall der Produktverantwortung handelt, für den - vor einer entsprechenden Änderung der europäischen Batterierichtlinie - kein direkter Änderungsbedarf aus der neuen EU-Abfallrahmenrichtlinie entsteht. Der funktionierende Wettbewerb aller Marktbeteiligten um Alt Batterien aus Blei gewährleistet eine flächendeckende Sammlung und Verwertung. § 8 Abs. 3 BattG macht klar, dass die Produktverantwortung der Hersteller als erfüllt gilt, wenn gewerbliche Alt Batterieentsorger Alt Batterien zurücknehmen und verwerten. Die geplanten Änderungen im Referentenentwurf zu Fahrzeug- und Industriebatterien berücksichtigen diese spezifische Situation nicht, da sie vom theoretischen Konstrukt

der Rücknahme allein durch die Hersteller ausgehen und lediglich den bürokratischen und finanziellen Aufwand erhöhen, ohne die Sammlung oder das Recycling zu verbessern.

Wir schlagen daher vor, § 8 Abs. 1 Satz 2 wie folgt zu ergänzen:

„Die Hersteller von Fahrzeug- und Industriebatterien oder deren Bevollmächtigte sind verpflichtet, die finanziellen und organisatorischen Mittel vorzuhalten, um der Pflicht nach Satz 1 nachzukommen, soweit diese Pflicht nicht über Abs. 3 als erfüllt gilt.“

Zudem schlagen wir vor, die Vorhaltung finanzieller und organisatorischer Mittel zu definieren. Es gilt zu vermeiden, dass Unternehmen durch eine unklare gesetzliche Regelung gezwungen sind, neben der Pflichterfüllung z.B. über § 8 Abs. 3 weitere Verpflichtungen einzugehen, z.B. durch das Bilden von Rückstellungen.

5) Beschränkung Anrechenbarkeit Blei-Säure-Geräte-Alt Batterien (§ 16)

Die in den Regierungsentwurf neu aufgenommen Beschränkung bei der Anrechenbarkeit von Blei-Säure-Geräte-Alt Batterien begrüßen wir.

6) Vorlage zu Pfandsystem

Den Antrag für ein Pfand für Elektrogeräte und Batterien (Drucksache 19/19642) lehnen wir aus folgenden Gründen ab:

- Ein Pfand wird nur für neu in Verkehr gebrachte Batterien erhoben und wirkt daher allenfalls langsam.
- Batterien haben eine lange Lebensdauer; der Aufbau eines hohen Kapitalstocks wäre die Folge.
- Ein europaweit gültiges Mengenclearing wäre zu gewährleisten. Schon auf nationaler Ebene führt dies zu hohen Aufwänden.
- Batterien werden oft für zukünftige Verwendungen in Haushalten und Unternehmen gehortet; daran würde ein Pfand nichts ändern.
- Eine klare Trennung der bepfandeten von pfandfreien Batterien wäre nötig. Der logistische Aufwand sowie Gefahren von Fälschungen und Missbrauch wären hoch.
- Die Befandung könnte die Zweit- und Drittnutzung und den Weiterverkauf von Geräten mit Batterien beeinträchtigen und somit einer langen Produktlebenszeit entgegenlaufen.
- Hohe Pfandbeträge hätten massive negative Einflüsse auf den Verkauf von insbesondere niedrigpreisigen Produkten.

Administrativer Aufwand, eine lange Anlaufphase und eine ökonomisch nicht zu verantwortende Kapitalanhäufung stehen in keiner vernünftigen Relation zu den verfolgten Zielen. Um die Sammlung von Batterien wirksam zu optimieren und die Sortierung von Batterien weiter zu erleichtern, sind aus unserer Sicht folgende Maßnahmen zielführend:

- Information der Verbraucher (dem wird in § 18 der Novelle des BattG bereits Rechnung getragen)
- Information für Anfallstellen: Hierzu gibt es laufende Aktivitäten der Verbände, darunter des ZVEI
- Sortierung: Im Rahmen der Revision der Batterierichtlinie werden aktuell Modelle zur Markierung / Identifizierung von Batterien diskutiert. Die Novellierung der Batterierichtlinie sollte daher abgewartet werden.

Für weitere Details verweisen wir auf das Positionspapier des ZVEI ([Link](#)).

Frankfurt am Main, 3. September 2020

Ansprechpartner:

Christian Eckert,
Leiter Abteilung Umweltschutzpolitik, Geschäftsführer Fachverband Batterien
Telefon: 069 6302-283, E-Mail: eckert@zvei.org