

Positionspapier
zum Vorschlag der
**EU-Kommission für eine neue
EU-Batterieverordnung**

Version 2.0

27.01.2021
Abteilung Umweltschutzpolitik

Einleitung

Den von der EU-Kommission am 10. Dezember 2020 veröffentlichten Verordnungsvorschlag für die Regulierung von Batterien sehen wir als positiven Ansatz, um die europäische Batterieindustrie zu stärken, um nationale Regelungen zu harmonisieren, und um den gestiegenen Nachhaltigkeitsanforderungen Rechnung zu tragen. Die Umwandlung der bisherigen Batterierichtlinie in eine Verordnung halten wir deshalb für einen wichtigen Schritt.

Nach einer ersten Prüfung kommen wir zu dem Schluss, dass an verschiedenen Stellen des Entwurfs noch Anpassungsbedarf besteht.

Folgende Punkte sind aus unserer Sicht wichtig:

- **Begriffsdefinitionen und Geltungsbereiche müssen präzise formuliert geprüft werden. Dabei sollten die Besonderheiten jeder Batterieanwendung und Batterietechnologie berücksichtigt werden.**
- **Wir fordern, dass etablierte europäische Normungssystem bei der Erarbeitung von harmonisierten Normen im Bereich der Batterien-VO zu nutzen und Artikel 16 zu streichen.**
- **Wir schlagen vor, den Anwendungsbereich des CO₂-Fußabdrucks in einem ersten Schritt auf „Batterien für Elektrofahrzeuge“ > 2 kWh zu beschränken. Erste wenn Erfahrungen vorliegen, könnten andere Batterietechnologien hinzukommen.**
- **Zielvorgaben für Rezyklatanteile lehnen wir zum jetzigen Zeitpunkt ab. Zunächst sollten detaillierte und realistische Einschätzung der Entwicklung des Batteriemarktes, Rohstoffmarktes und des Recyclingmarktes vorliegen.**
- **Für die Informationsweitergabe schlagen wir das Konzept des „Digital Product Passport“ vor.**
- **Wir fordern, dass wiederaufbereitete Batterien den gleichen Standards genügen müssen wie Neuprodukte. Dies gilt insbesondere für Produktverantwortung, Produktionsprozessprüfungen bzw. Transport- und Sicherheitstests.**
- **Der Schutz der Umwelt und der Sozialbelange in Abbauländer kann nicht allein von Batterieherstellern sichergestellt werden. Wir schlagen die Erstellung einer Negativliste von „nicht-nachhaltig“ agierenden Unternehmen vor.**
- **Bevor Zielvorgaben für die Sammlung von Gerätebatterien neu festgelegt werden, muss die zugrundeliegende Berechnungsmethode hinterfragt und angepasst werden. Wir schlagen die Methode “batteries available for collection“ vor.**
- **Wir fordern eine Präzisierung, wie die Marktzugangskriterien für Batterien geprüft und durchgesetzt werden sollen, insbesondere für Batterien, die in die EU importiert werden**

1) Definitionen

Begriffsdefinitionen und Geltungsbereiche sollten in Bezug auf die vorgeschriebenen Verpflichtungen sorgfältig geprüft werden. Dabei sollten die Besonderheiten jeder Batterieanwendung und Batterietechnologie berücksichtigt werden.

Interne Speicherung (u.a. Art. 2, Punkt 6)

Der Begriff „mit interner Speicherung“ wird im Vorschlag uneinheitlich verwendet. Dieser scheint an verschiedenen Stellen zu einem späteren Zeitpunkt während der Erstellung des Dokuments hinzugefügt worden zu sein. Auch ist aus unserer Sicht nicht klar, was mit der Definition gemeint ist. Aus unserer Sicht ist diese Ergänzung nicht notwendig, da die Definitionen von „Batteriezelle“ und „Batterie“ ausreichend präzise sind.

Vorschlag: Sollte der Begriff "mit interner Speicherung" als notwendig erachtet werden, sollte dieser nur am Anfang des Dokuments aufgelistet und vor allem definiert werden. An allen anderen Stellen wäre der Begriff zu streichen.

Gerätebatterie (Art. 2 Punkt 8)

Die Intention, die Definition von Gerätebatterien besser auf die Nutzung durch den Endanwender anzupassen, begrüßen wir. Dennoch müssen die gewählten Kriterien verbessert werden.

Vorschlag: Die Definition sollte nicht auf das Gewicht, sondern die Handhabung verweisen. Dazu sollte das bisher bewährte Kriterium der Tragbarkeit („in der Hand gehalten werden können“) wieder hinzugefügt werden.

Des Weiteren sollte das Gewichtskriterium durch ein adäquates Energiegehaltskriterium ersetzt werden. Dies spiegelt sich auch in den einschlägigen Kennzeichnungsanforderungen und relevanten Normen wider. Zudem würde ein Energiegehaltskriterium zur Schlüssigkeit der Abgrenzung beitragen, wie sie etwa bei den Artikeln für Industrie- und EV-Batterien vorgenommen wird. Wir schlagen dafür den Abgrenzungswert von <2kWh vor, wie dies auch für die anderen Batteriekategorien Anwendung findet.

Darüber hinaus schlagen wir vor, den Beisatz „umfasst Batterien für Leichtfahrzeug“ einzufügen, um die Absicht der EU-Kommission klarzustellen, dass diese Batterien zukünftig in die Kategorie der Gerätebatterien fallen sollen. Zudem sollte die Definition von EV-Batterien analog angepasst werden und Batterien für Leichtfahrzeuge explizit ausschließen.

Starterbatterie (Art. 2 Punkt 10)

Die Bordnetz Batterien für Elektrofahrzeuge sind in den Definitionen nicht hinreichend beschrieben. Bordnetz Batterien sind nicht mit Gerätebatterien gleichzusetzen. Die Verwertungswege von ausgedienten Bordnetz Batterien gleichen denen für Starterbatterien.

Vorschlag: „Starterbatterie“ eine Batterie, die ~~nur~~ für den Anlasser, die Beleuchtung, ~~oder~~ die Zündung oder die Bordnetzversorgung von Fahrzeugen eingesetzt wird

Stationäre Batterie Energiespeichersysteme (Art. 2, Abs. 13)

Ein Energiespeichersystem ist keine Batterie. Auch ein Batterie-Energiespeichersystem ist keine stationäre Batterie. Vielmehr enthält ein Batterie-Energiespeichersystem neben einem System aus stationären Industriebatterien als weiteren wesentlichen Bestandteil ein System zur Konversion der Energie in eine Form, die dann direkt ins Netz eingespeist werden kann.

Anforderungen und Sicherheitsprüfungen, die für Batterien sinnvoll sind, können auf das ganze Energiespeichersystem nicht angewendet werden.

Vorschlag: Den Begriff „stationäres Batterie-Energiespeichersystem“ ersetzen durch „Batterie für stationäre Batterie-Energiespeichersysteme.“

Angabe Energiegehalt (Art. 7)

„Kapazität über 2 kWh“ ist ein Widerspruch in sich, da die Kapazität in Ah ausgedrückt wird, während die Energie in Wh oder kWh angegeben wird.

Vorschlag:

- Ersetzen von „Kapazität“ durch „Nennenergie“, wo immer der Begriff „Kapazität über 2 kWh“ im Dokument erscheint.
- Ergänzung der Definition für „Nennenergie“ hinzufügen: „Nennenergie“ ist die unter festgelegten Bedingungen ermittelte und vom Hersteller angegebene Energie einer Batterie, ausgedrückt in Wh. Die Nennenergie errechnet sich durch Multiplikation der Nennspannung, ausgedrückt in V, mit der Nennkapazität, ausgedrückt in Ah.

Weiterhin sollte die Unterscheidung auf Basis von Nennenergie auch konsequent als Kriterium zur Unterscheidung der Batteriekategorien und Anwendungsbereiche angewandt werden. Zu diesem Zweck sollte das Nennenergie-Kriterium das Massekriterium ersetzen, d.h. statt „batteries with a weight < 5 kg“ sollte durchgehend die Definition „batteries with a nominal energy of < 2 kWh“ ersetzt werden.

durchschnittlichen Mindestbetriebsdauer (Art. 13 Abs. 2 / Anhang III)

Der Begriff „durchschnittliche Mindestbetriebsdauer“ kann nur für nicht wiederaufladbare Allzweck-Gerätebatterien definiert werden. Er kann nicht sinnvoll auf wiederaufladbare Gerätebatterien angewendet werden, bei denen der Begriff „Kapazität“ definiert ist.

Vorschlag:

- Art. 13 Abs. 2: Ab dem 1. Januar 2027 werden wiederaufladbare Geräte- und Starterbatterien mit einer Kennzeichnung mit Angaben zu ihrer Kapazität sowie nicht wiederaufladbare Gerätebatterien mit einer Kennzeichnung versehen, die Angaben zu ihrer durchschnittlichen Mindestbetriebsdauer beim Einsatz in bestimmten Anwendungen enthält.
- Anhang III, Abs. 1: Batterie Bemessungskapazität (en: rated capacity) für wiederaufladbare Batterien, elektrische Ladung, die eine Batterie unter bestimmten Bedingungen abgeben kann.
- Anhang III, Abs. 2: Durchschnittliche Mindestbetriebsdauer für nicht wiederaufladbare Batterien, durchschnittliche Mindestentladezeit bei Verwendung in spezifischen Anwendungen, abhängig vom Batterietyp
- Anhang III, Abs. 3: Lagerbeständigkeit (verzögerte Entladung), der relative Rückgang der durchschnittlichen Mindestbetriebsdauer für nicht wiederaufladbarer Batterien nach einem bestimmten Zeitraum und unter bestimmten Bedingungen.

Elektronisches Austauschsystem (Art. 64) / Batteriepass (Art. 65)

Die Batterietypen, auf die sich Art. 64(3) und Art. 65(1) beziehen, stimmen nicht überein. Art. 64(3) bezieht sich auf wiederaufladbare Industriebatterien und Traktionsbatterien mit internem Speicher. Art. 65(1) betrifft jede in Verkehr gebrachte oder in Betrieb genommene Industriebatterie und Traktionsbatterie mit mehr als 2 kWh. Der Batterietyp, für den die

Wirtschaftsakteure Informationen elektronisch zur Verfügung stellen müssen, dürfte jedoch derselbe sein wie der, für den ein elektronischer Datensatz („Batteriepass“) geführt werden muss.

Vorschlag: Abstimmung der Anforderungen in Art. 64(3) und Art. 65(1) aufeinander.

2) Normung

Der Entwurf der EU Batterien-VO ermöglicht durch Artikel 16 eine Umgehung der europäischen Normungsorganisationen bei der Erstellung von harmonisierten Normen. Hierbei wird festgelegt, dass die EU-Kommission sich vorbehält, Anforderungen oder Prüfungen über Durchführungsrechtsakte zu regulieren, wenn es zu Verzögerungen in der Erstellung und Annahme von beauftragten harmonisierten Normen kommt. Das Gleiche gilt, wenn aus Sicht der EU-Kommission Anforderungen oder Prüfungen in beauftragten harmonisierten Normen nicht ausreichend formuliert sind. Dies betrifft die Festlegung von gemeinsamen Spezifikationen („Common Specifications“) für Anforderungen oder Prüfungen, die den Artikeln 9, 10, 12 und 13 sowie in Art. 59(5)(a) zugrunde gelegt werden. Ein Standardisation Request (SReq) für harmonisierte Normen, zu den Artikeln 9, 10, 12, 13 und 59(5)(a) ist bereits in der Entwurfsphase und wurde von den Normungsorganisationen ausführlich kommentiert.

Diese Vorgehensweise entspricht nicht der EU-Normungsverordnung 1025/2012 und dem etablierten Modell des New Approach im Jahr 1985 und mit dessen Weiterentwicklung in das New Legislative Framework (NLF) mittels EG-Verordnung 765/2008.

Die Stärke des NLF liegt insbesondere im Zusammenspiel von gesetzlichen Vorgaben und harmonisierten Europäischen Normen, also den von den europäischen Normungsorganisationen erarbeiteten und danach im EU-Amtsblatt („Official Journal“) veröffentlichten, harmonisierten Europäischen Normen. Die EU-Institutionen legen die grundlegenden Anforderungen für Produkte in Richtlinien und Verordnungen fest. Die inhaltlich-technische Ausgestaltung erfolgt dann durch die Fachexperten in den Normungsgremien. Diese Fachexperten werden beispielsweise entsandt von der öffentlichen Hand, der Wirtschaft, der Forschung sowie Organisationen des Verbraucher-, Umwelt- und Arbeitsschutzes. Diese erarbeiten europaweit harmonisierte technische Normen. Die europäischen Normungsorganisationen CEN, CENELEC und ETSI dienen in dem Prozess als für alle interessierten Stakeholder offene Moderationsplattformen. Der Fortschritt der Normung ist für alle transparent und inklusiv, sodass eine hohe Planbarkeit auf allen Seiten vorliegt. Die Entscheidungen werden im Konsens getroffen, erfreuen sich breiter Akzeptanz und haben Relevanz für den gesamten Binnenmarkt. Durch diese Arbeitsteilung wird der europäische Gesetzgeber von der Erarbeitung der Detailregelungen entlastet, der Rechtsrahmen wird flexibel gehalten und die so entstehenden Normen sind praxisnah und damit leicht durch Unternehmen zu implementieren.

Vorschlag: Wir fordern, dass etablierte europäische Normungssystem bei der Erarbeitung von harmonisierten Normen im Bereich der Batterien-VO zu nutzen und Artikel 16 zu streichen. Die Vorgehensweise der EU-Kommission bietet zudem keine rechtliche Grundlage; ein vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) beauftragtes Rechtsgutachten zum europäischen System harmonisierter Normen (Redeker, 08/2020) ergab, dass die EU-Kommission keine anderen Regelsetzer oder Organisationen mit der Erarbeitung harmonisierter Normen beauftragen kann.

3) Carbon Footprint (Art. 7)

Aus unserer Sicht ist es fraglich, ob der von der Kommission vorgeschlagene Zeitplan für die Entwicklung einer tragfähigen Methode zur Berechnung des CO₂-Fußabdrucks eingehalten werden kann. Beispielsweise sind die Regeln für verschiedene Kategorien des produktbezogenen ökologischen Fußabdrucks derzeit nur für Lithiumbatterien für mobile Anwendungen verfügbar, nicht jedoch für Blei- oder Nickelbatterien oder für stationäre Akkus. Die Berechnung des CO₂-Fußabdrucks im Falle der Industriebatterien für jede Technologie und Anwendung ist zum aktuellen Stand aufgrund des Fehlens einer harmonisierten Berechnungsmethode nicht möglich bzw. wäre sehr ungenau. Eine Vergleichbarkeit des Fußabdrucks von Batterien ist dadurch nicht einheitlich und vergleichbar über alle Marktteilnehmer möglich. Auch sind die Volumina der jeweiligen Batterien in den jeweiligen Anwendungen und dadurch das potenzielle CO₂-Einsparpotential sehr unterschiedlich. Bei der zukünftigen Entwicklung der Berechnungsmethoden sind die Besonderheiten jeder Batterietechnologie und -anwendung zu berücksichtigen: Es ist aus unserer Sicht weder sinnvoll noch gerechtfertigt, den CO₂-Fußabdruck einer Batterietechnologie auf Basis einer Methodik zu bewerten, welche für eine andere Technologie entwickelt wurde.

Ferner ist die Berechnung eines CO₂-Fußabdrucks im höchsten Maße mit Bürokratie verbunden. Die Hersteller in diesem Bereich sind mittelständisch geprägt und wären somit stark von Zusatzkosten für die Erhebung der Daten belastet. Es ist für uns im Moment auch unklar, wie diese Anforderungen von den nationalen Behörden/Notifizierungsstellen im Falle von Importen überwacht werden, so dass es zu keinen Wettbewerbsverzerrungen kommt.

Im Falle von Batterien für Straßenfahrzeuge (Traktionsbatterien) ist die Ausgangslage anders. Hier ist Anwendung und Technologie relativ einheitlich und die Volumina weisen große Steigerungen auf; zudem konzentriert sich die Herstellung auf wenige Produzenten innerhalb und außerhalb der EU und sind oftmals dieselben Unternehmen.

Vorschlag:

- Der Anwendungsbereich dieser Maßnahme sollte deshalb in einem ersten Schritt auf „Batterien für Elektrofahrzeuge“ > 2 kWh beschränkt werden. In einem zweiten Schritt könnten basierend auf den Erfahrungen bei Batterien für Elektrofahrzeuge andere Batterietechnologien abhängig von Volumina und CO₂-Einsparpotential hinzukommen.
- Aufstellung eines angemesseneren Zeitplans für die Festlegung der jeweiligen Methodik zur Berechnung des gesamten CO₂-Fußabdrucks, abhängig von der jeweiligen Technologie und Anwendung.
- Nach Verfügbarkeit einer solchen Methodik sollte eine mindestens zweijährige Übergangsfrist bis zu deren Implementierung eingeräumt werden.
- Die CO₂-Fußabdruck-Methodik sollte sicherstellen, dass die Treibhausgasauswirkungen aller Akteure in der Lieferkette von Batterien auf der Grundlage ihrer tatsächlichen und wahren Emissionen erfasst werden und dass die Verwendung von sektoralen Durchschnittswerten auf Komponenten beschränkt wird, die im Vergleich zum gesamten Batterie-Fußabdruck nur marginale Auswirkungen haben.

4) Rezyklatanteil (Art. 8)

Wir sind sehr erstaunt über den Vorschlag der Kommission zu Mindestanteilen an Rezyklaten in Neubatterien. Die Kommission ist nicht auf Bedenken eingegangen, die während des

Stakeholder-Treffens geäußert und in der Folgenabschätzung dargestellt wurden. So ist beispielsweise nicht geklärt, wie der Recyclinganteil vor allem für importierte Batterien berechnet und überprüft werden kann. Es besteht somit ein Risiko, die EU-Batterieindustrie gegenüber internationalen Wettbewerbern zu benachteiligen. Auch erschließt sich uns die Sinnhaftigkeit eines definierten Rezyklatanteils für Batterien nicht. Fest vorgegebene Rezyklatanteile machen nur Sinn, wenn der Preis für das Rezyklat höher als der Weltmarktpreis ist. Dadurch sollen die Absatzchancen für Rezyklate erhöht werden. Die in der Verordnung in Art. 8 aufgeführten Metalle werden weltweit gehandelt und unterliegen Weltmarktpreisen. Es ist also im Interesse eines Wiederverwerter, so viel Metalle wie möglich zu verkaufen – sei es an Batteriehersteller, sei es andere Hersteller. Bei Lithium und Kobalt handelt es sich zudem um begrenzte Ressourcen, wodurch Preissteigerungen die Wiederverwertung attraktiv machen. Im Falle von Blei in Starter- und Industriebatterien erreichen wir schon heute sehr hohe Rezyklatanteile, unabhängig von Zielvorgaben. Starre und zudem sehr hohe Zielvorgaben, wie z.B. beim Bleirezyklatanteil, behindern zudem ein weiteres Marktwachstum, da dieses von der zur Verfügung stehenden Masse an Bleirezyklat abhängig ist oder fordern indirekt einen Import von Altbatterien zur Deckung der nötigen Rohstoffmengen.

Im Falle von Lithium hängt die zur Verfügung stehende Masse an Rezyklaten auch von dem politisch gewollten Trend zu Second-Life-Anwendungen ab. Sollten diese Anwendungen zunehmen, wäre auch der potenzielle Anteil an zur Verfügung stehendem Rezyklat für Neubatterien geringer.

Schließlich gilt die vorgeschlagene Maßnahme für alle Industrie-, Automobil- und Elektrofahrzeugbatterien >2 kWh, unabhängig von ihren Eigenschaften. Jedoch sind in einigen spezifischen Fällen hohe Anteile an Primärmaterialien erforderlich, um höhere Leistung zu erzielen.

Vorschlag: In diesem frühen Stadium lehnen wir Zielvorgaben ab. Wir schlagen vor, Zielvorgaben erst festzulegen, wenn eine detaillierte und realistische Einschätzung der Entwicklung des Batteriemarktes, Rohstoffmarktes inklusive des Recyclingmarktes vorliegt. Bis dahin sollte sich die Verordnung auf die bereits in der Batterierichtlinie definierten und etablierten Ziele konzentrieren. Eine Neubewertung in 2027, wie bereits im Text angelegt, kann hier eine gute Basis für festzulegende Quoten sein.

Problematisch ist auch, dass sich der jeweilige Anteil der wiedergewonnenen Stoffe nur auf den Anteil in der aktiven Masse beziehen soll. Insbesondere für Bleibatterien ist dies abzulehnen. Rund die Hälfte des Bleigehaltes einer Bleibatterie ist metallisches Blei (also keine aktive Masse) und wird bei der Berechnung des Rezyklatanteiles nicht berücksichtigt.

Vorschlag: Unabhängig von den oben genannten, grundsätzlichen Bedenken sollten sich, zumindest für Bleibatterien, die Rezyklatanteile auf den Anteil des jeweiligen Metalls in der Batterie und nicht nur im aktiven Material beziehen.

5) Informationsweitergabe/ Batteriepassport (Art. 13, 64, 65)

Art. 13 verweist auf eine umfangreiche Liste von Informationen, die zusammen mit der Batterie in verschiedenen Formen (aufgedruckt oder eingraviert auf den Batterien, durch einen QR-Code und mit einem Batteriepass) bereitgestellt werden müssen. Dieses System würde zumindest zu einer Duplizierung der Quellen führen, mit dem daraus resultierenden unnötigen

Verwaltungsaufwand, mehrere Kennzeichnungssysteme zu unterhalten und zu betreiben. Wir würden daher vorschlagen, diese Prozesse zu straffen und zu vereinheitlichen.

Vorschlag:

Angesichts der Fülle an Informationsanforderungen in der heutigen Gesetzgebung halten wir es für unerlässlich, eine einheitliche, allgemeingültige und digitale Form der Speicherung und Weitergabe von Produktdaten und -informationen zu schaffen. Ein Modell dafür könnte das digitale Typenschild sein. Hierzu arbeiten wir seitens ZVEI mit den nationalen Normungsorganisationen derzeit an ergänzenden Vorschlägen, die nachgereicht werden. Das Konzept des digitalen Typenschilds („Digital Product Passport“) basiert auf zwei grundlegenden Prinzipien:

- Es gibt den Vorschlag eines eindeutigen Identifikators für Batterien in Form eines QR-Codes oder RFID-Tags. Mit einem Smartphone oder Tablet-PC können diese Informationen direkt und ohne Netzwerkverbindung ausgelesen und dem Benutzer angezeigt werden. Die hinterlegten Informationen sind Mindestanforderungen für eine weltweit eindeutige Identifizierung unter Verwendung einer weltweit eindeutigen, maschinenlesbaren Identifikation, die der Batterie im Datenformat eines Links (URL/URI) zugeordnet wird. Dieser Link kann als eindeutige Identifikation sowohl für die einzelne Batterie als auch für die zugehörigen digitalen Informationen dienen.
- Ein weiterer Vorschlag ist, die im „Digital Product Passport“ hinterlegte Information sowohl in einer für Menschen lesbaren als auch in einer maschineninterpretierbaren Form zu hinterlegen. Dieser Vorschlag beruht auf den Konzepten der Industrie 4.0-Komponenten, genauer gesagt der Industrie 4.0 Verwaltungsschale und seiner Teilmodule. Diese dienen als Struktur für eine maschineninterpretierbare Speicherung.

Beide Konzepte sind Gegenstand der Normung bei IEC und CENELEC und auf diese Normen kann unter Nutzung des NLF verwiesen werden.

Weiterhin sollte die Forderung nach voller Informationsfreigabe an „independent operators“ (u.a. Art. 14 und 59) gestrichen werden, da er u.a. Firmengeheimnisse sowie sicherheitsrelevante Themen berühren kann.

6) Informationen über den Alterungszustand (Art. 14)

Die Erwägungsgründe des Art.14 sehen unter anderem vor, dass die vom Batteriemangement gespeicherten Daten, Aggregatoren, die virtuelle Kraftwerke in Stromnetzen betreiben, zur Verfügung zu stellen sind. Virtuelle Kraftwerke sind eine Thematik des Strommarktes mit erheblichen technischen und administrativen Herausforderungen. Diese sollte nicht in der Batterieregulierungen aufgegriffen werden.

Vorschlag: „...Wiederaufarbeitung der Batterie zu erleichtern ~~oder die Batterie unabhängigen Aggregatoren, die virtuelle Kraftwerke in Stromnetzen betreiben, zur Verfügung zu stellen.~~“

Art. 14 des Entwurfes sieht zudem vor, dass Informationen über den Alterungszustand auf dem Batteriemangementsystem gespeichert werden und jederzeit einsehbar sein sollen, um die Möglichkeiten zur weiteren Nutzung und Wiederverwendung des Batteriespeichers zu erleichtern. Die Parameter zur Bestimmung des Alterungszustand sind dafür in Anhang I aufgelistet. Diese Vorgabe ist aus wettbewerblicher Sicht höchstproblematisch. Die auf dem Batteriemangement gespeicherten Daten und die Analyse dieser Daten ist essenziell für die Funktionsweise, Langlebigkeit und Qualität des Batteriespeichers. Das Auslesen der Daten und die individuellen Schlüsse, die daraus auf den aktuellen und zukünftigen Betrieb der

Batterie geschlossen werden, sind Bestandteil des sensiblen Betriebsgeheimnisses der Hersteller. Die Vorgabe, diese Daten auf undifferenzierte Art und Weise öffentlich zu machen wird ein gravierender Eingriff in den Wettbewerb darstellen.

Für stationäre Batteriespeicher ist eine solche Vorgabe außerdem nicht im Sinne der Ressourceneffizienz oder Kreislaufwirtschaft zu rechtfertigen. Stationäre Batteriespeicher, werden im Gegensatz zu Batterien in E-Mobilen, bis zu ihrem absoluten Lebensende in ihrer Erstanwendung genutzt. Für Batterien dieser Art wird es also so gut wie keine „Second Life“-Anwendung geben, für welche diese Daten notwendig wäre.

Vorschlag: Wir plädieren dafür, dass hier differenzierte Regelungen geschaffen werden. Für solche Batterietypen, für die eine Wiederverwendung oder Umnutzung in Frage kommt, sollte ein differenzierter Parameter entwickelt werden, anhand dessen man den Zustand (state of health) bemessen kann, ohne eine große Menge sensibler Daten öffentlich zugänglich zu machen. Dies sollte im Rahmen der Normung erfolgen. Für Batterienutzung, für die ohnehin keine Second-Life Anwendung möglich ist, ist keine Regelung dieser Art notwendig oder sinnvoll.

7) Remanufacturing (u.a. Art. 11, Art. 14, Art. 47, Art. 59)

Im Sinne der Ziele der Kreislaufwirtschaftspolitik erkennen wir den Wunsch an, innerhalb der Batterie-Verordnung ein „Recht auf Reparatur“ zu etablieren. Im Zusammenhang mit Batterien und elektronischen Geräten ist dabei die Wortwahl von entscheidender Bedeutung. Wir sind besorgt, dass ein mangelndes Verständnis der Sicherheitsrisiken, die insbesondere mit „remanufacturing“ von Batterien verbunden sind, zu einer Formulierung innerhalb der Regulierung geführt hat, welche die Sicherheitsrisiken für den Verbraucher oder nicht autorisierte Dritte nicht korrekt wiedergibt.

Alle aktuellen Standards und Tests basieren auf Batteriezellen mit bekannter Herkunft und einem genau definierten Status und / oder einer genau definierten Qualität. Weiterhin sind zur Zulassung diverse stringente Sicherheits-, Transport- und Produkttests an einer definierten Anzahl von Mustern vorgeschrieben. Dies ist bei „remanufactured“ Systemen mit evtl. sogar gealterten Zellen und / oder Modulen nicht der Fall. Remanufacturing darf nicht zum Aushöhlen von Produkt-, Sicherheits- oder Testvorschriften und Normen führen.

Vorschlag: „Remanufactured Batteries“ müssen den gleichen strikten Standards genügen wie Neuprodukte. Darüber hinaus muss (ein Gerät mit) einer wiederaufbereiteten Batterie den gesamten Zertifizierungsprozess (Funktionalität, Produktzertifizierung, Sicherheits- und Transporttests) erneut durchlaufen.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass Normen, Testpläne etc. heute nur für geprüfte (Neu-) Teile (Zellen, Elektronik, Gehäuse – auch bezüglich Dichtigkeit...) ausgelegt sind. Aufgearbeitete gebrauchte Teile können eine nicht wohl definierte (im Rahmen von bekannten und akzeptierten Produktionsschwankungen) Bandbreite an Eigenschaften mit möglichen nicht unerheblichen Risiken für Sicherheit, Umwelt und den Nutzer bedeuten.

Vorschlag: Solange es keinen soliden rechtlichen Rahmen und entsprechende Normen für „remanufacturing“ gibt, die mit der Produktverantwortung, den Produktionsprozessprüfungen, den Transport- und Sicherheitstests usw. in Einklang stehen, raten wir dringend davon ab,

Formulierungen einzuführen, die die Wiederaufbereitung von Batterien erleichtern, insbesondere dort, wo dies nicht autorisierten Dritten den Zugang erleichtert.

8) Entfernbarkeit und Austauschbarkeit (Art. 11)

Für die Adressierung der Austauschbarkeit von Batterien empfehlen wir eine klare Unterscheidung zwischen Akkus im Gerät und Zellen im Akku. Die Austauschbarkeit darf nur auf ersteres gerichtet sein, nicht auf letzteres.

Wir schlagen vor, den Wortlaut in Artikel 11 dahingehend zu präzisieren, dass darin die Anwendung auf „Allzweck-Gerätebatterien“ festgelegt wird und die Anforderungen an die Entfernbarkeit und Austauschbarkeit sich auf die gesamte Batterie beziehen und keine Anforderungen in Bezug auf das Wiederaufbereiten, Ändern, Wechseln oder Ersetzen von Teilen von Gerätebatterien oder von Batterien außerhalb der Klasse der Allzweck-Gerätebatterien festgelegt werden.

Aus dem Entwurf der neuen Batterieverordnung geht nicht hervor, wer die Forderung nach Entfernbarkeit und Austauschbarkeit zu erfüllen hat. Die Batteriehersteller können nicht dafür Verantwortung tragen, wie die Gerätehersteller die Batterien in ihre Geräte integrieren, zumal dies nicht zwingend durch das Design der Batterien vorgegeben wird. Diese liegt in der Verantwortung der Gerätehersteller.

Der Verordnungsvorschlag sieht eine Zugänglichkeit von Batterien für Endnutzer vor. In dieser generellen Form lehnen wir dies ab. Die Sicherheit der Anwender hat für die Hersteller höchste Priorität, insbesondere bei kleinen, wiederaufladbaren Handgeräten mit wasserfesten Eigenschaften. Die Industrie ist sehr daran interessiert, dass nur spezialisiertes Servicepersonal Zugang zu Bereichen der Geräte erhält, die für Anwender ohne produktspezifische Ausbildung gefährlich sein können. Wegen dieser produktspezifischen Besonderheiten sollte Austauschbarkeit, sofern sie das Produktdesign betrifft, in der entsprechenden EcoDesign- oder Produktdesignverordnung behandelt werden.

9) Sorgfaltspflichten in der Lieferkette (Art. 39)

Die in Art. 39 erwähnte Sorgfaltspflicht soll für Hersteller von wiederaufladbaren Industriebatterien und EV-Batterien von mehr als 2 kWh gelten. In der Tat wird das zu erwartende Marktwachstum vor allem von EV-Lithiumbatterien zu einem starken Anstieg des Lithiumverbrauchs führen - mit all den Folgen daraus auf die Umwelt und auf Sozialaspekte in den Lithium Abbauregionen. Es ist deshalb nachvollziehbar, diesen Abbau so umwelt- und sozialverträglich wie möglich zu gestalten.

Die in Art. 39 vorgeschlagenen Sorgfaltspflichten sehen wir jedoch sehr kritisch. Aus unserer Sicht gehen diese weit über die schon bestehenden Transparenzverpflichtungen der EU-Verordnung zu Konfliktrohstoffen ((EU) 2017/821) hinaus. Während diese Verordnung lediglich vorschreibt, bestimmte Rohstoffe nicht aus Konfliktregionen zu beziehen bzw. nur von zertifizierten Anbietern aus diesen Regionen, geht Art. 39 in seiner Transparenzpflicht viel weiter, indem eine Berichtspflicht über Umwelt- und Sozialaspekte eingeführt werden soll. Zudem sieht die EU-KOM im Moment selbst noch Klärungsbedarf, wie die Anwendung der Sorgfaltspflichten umgesetzt werden soll (vgl. Art. 39 Absatz 7). Aus unserer Sicht halten wir den Aufwand zur Umsetzung von Art. 39 gerade für die mittelständisch geprägten

Industriebatteriehersteller für sehr bürokratisch und kostenintensiv und darüber hinaus schwierig in der Überwachung.

Vorschlag: Der Schutz der Umwelt und der Sozialbelange in einem Abbauland kann nicht allein von Batteriehersteller sichergestellt werden. Die Politik sollte gemeinsam mit den Batteriehersteller eine tragfähige Lösung finden. Wir schlagen deshalb die Abänderung von Art. 39 dahingehen vor, dass die EU-KOM eine Negativliste von „nicht-nachhaltig“ agierenden Unternehmen, welche die in Anhang 20 genannten Rohstoffe abbauen, erstellt. Ferner, dass die EU-KOM in Art. 39 die Batteriehersteller verpflichtet, die Negativliste im Rahmen der bereits bestehenden Sanktionslistenkontrollen verpflichtend zu überprüfen. Eine solche Negativliste ist flexibel, sie kann bei neuen Erkenntnissen angepasst werden und Unternehmen können sie ohne großen bürokratischen Mehraufwand in ihre bestehenden Kontrollmechanismen einpflegen (vgl. ZVEI-Positionspapier zu Sorgfaltspflichten in der Lieferkette¹).

9) Sammelziele für Gerätebatterien und Verantwortung (Art. 48 i.V.m. Art. 55)

Insbesondere mit Blick auf die in Art. 48 mit 65 bzw. 70 Prozent sehr hohe Sammelquote für Gerätebatterien sprechen wir uns für eine Abwägung von Sammelziel und Berechnungsmethode aus. Eine Erhöhung z.B. der Sammelquote von 45 Prozent auf 65 Prozent innerhalb von zwei Jahren (von 2023 bis 2025) ist dabei als unrealistisch anzusehen. Die derzeit gültige Berechnungsmethode auf Basis der in Verkehr gebrachten Mengen und der Annahme einer (bereits sehr moderat gerechneten) dreijährigen Nutzungsdauer unterschätzt die erzielten Sammelquoten. Ein auch in Zukunft schnell wachsender Markt und deutlich längere Nutzungsdauer der Batterien (von teilweise über 10 Jahren, z.B. Batterien für Rauchmelder) sorgen dafür, dass die Sammelquoten der Marktentwicklung kontinuierlich hinterherhinken. Zudem werden Batterien in Nicht-EU-Länder exportiert.

Die vorgelegte Definition der Berechnung der Sammelquoten auf Basis, der im gleichen Jahr verkauften Batterie, ist nicht tragfähig und muss geändert werden. Eine anwendungsabhängige Berechnung basierend auf dem Prinzip „available for collection“ für jedes Marktsegment, die im Vorfeld vielfach diskutiert wurde, muss unbedingt eingeführt werden. Die Berechnungsmethode sollte u.a. auf Batterienutzung, Lebensdauer und weiteren Parametern wie der Batteriequalität basieren.

Anders als bisher wird im Entwurf eine Verpflichtung des Herstellers eingefügt, die in Art. 48 aufgeführten Sammelziele zu erreichen. Damit wird die alleinige Verantwortung für die Erreichung der Sammelquoten dem Hersteller zugeschoben. Dies kann vor dem Hintergrund der vielschichtigen Aspekte erfolgreicher Sammlung, die der Hersteller nicht allein beeinflussen kann, nicht unterstützt werden. Unwägbarkeiten sind zum Beispiel der Wissensstand des Endnutzers und deren ökologisches Bewusstsein für Sammlung und Recycling, der Export oder der Missbrauch des Systems durch unbekannte Dritte (Stichwort: Remanufacturing).

Für Gerätebatterien sollte eingeführt werden, dass eine verpflichtende Übergabe des letzten Nutzers der Batterie an die Hersteller/-Rücknahmesysteme erfolgen muss. Die Weitergabe von Gerätebatterien an Dritte (nicht Hersteller/-Rücknahmesysteme) durch den Endnutzer

¹ <https://www.zvei.org/presse-medien/publikationen/positionspapier-sorgfaltspflichten-in-der-lieferkette-sorgfaltspflichten-gesetz>

sollte weitgehend unterbleiben. Nur so kann sichergestellt werden, dass alle verfügbaren Altbatterien (Batterien zur Entsorgung) auch bei den für die Sammelziele verantwortlichen Hersteller/-Rücknahmesystemen anfallen. Die Gründung und der operative Betrieb eines Batterierücknahmesystems für Gerätebatterien ohne die Beteiligung eines Herstellers darf nicht möglich sein. Sollte dies nicht verhindert werden, kommt es zu einem hoch ineffizienten System in dem die Hersteller ihre Sammelverpflichtung ggf. nicht über das physische Sammeln, sondern über den Handel von Entsorgungsnachweisen erfüllen müssten.

Vorschlag:

- Wir schlagen die Berechnungsmethode “waste batteries arising“ bzw. “batteries available for collection“ für die Sammelquoten vor. Dies hätte den Vorteil, dass die Berechnungsmethode die Realitäten des Batteriemarktes besser widerspiegelt, da die Nutzungsdauer einer Batterie und der Export von Batterien berücksichtigt werden.
- Das Sammelziele für 2025 sollte auf 50 Prozent festgelegt werden und das Ziel für 2030 zu einem späteren Zeitpunkt mit Blick auf die dann de facto erreichte Sammelquote festgelegt werden.
- Die Verantwortung für die Erreichung der Sammelquoten sollte nicht allein bei den Herstellern liegen.
- Zur Verbesserung der Sammelquoten sollte eine verpflichtende Übergabe des letzten Nutzers von Gerätebatterien an die Hersteller/ -Rücknahmesysteme eingeführt werden.

10) Demontage von Industrialtbatterien (Art. 49)

Betreffend Demontage von Industrialtbatterien in Privathaushalten (Art. 49 letzter Satz): Wenn Batterie-Energiespeichersysteme in den Räumlichkeiten privater, nicht gewerblicher Nutzer installiert wurden, kann die Demontage und Sammlung nicht in der Verantwortung des Batterieherstellers liegen. Sie muss in der Verantwortung des Systemherstellers/-installateurs liegen.

Vorschlag: Falls eine vorherige Demontage der Industrialtbatterien in den Räumlichkeiten privater, nicht gewerblicher Nutzer erforderlich ist, ~~schließt die Verpflichtung des Herstellers zur Rücknahme dieser Batterien~~ erfolgt die Übernahme der Kosten für die Demontage und die Abholung der Altbatterien von den Räumlichkeiten dieser Nutzer durch den Systemhersteller/-installateur ein.

11) Internationaler Markt – Überprüfung der Konformität

Zukünftig müssen Batterien vor Inverkehrbringung zahlreiche Konformitätsbewertungen bestehend aus den Anforderungen aus Kapitel II und III sowie Art. 39 durchlaufen. Diese Konformitätsbewertungen sind umfangreich und sollen richtigerweise auch für in die EU eingeführte Batterien gelten („level playing field“ aller Marktakteure). Es ist für uns jedoch unklar, wie die Kommission plant, die in der Verordnung enthaltenen Kriterien für in die EU importierte Batterien zu testen, zu überprüfen und durchzusetzen. Dies sollte vorrangig geklärt werden, um die EU-Batterieindustrie vor unfairem Wettbewerb und die EU-Bürger vor nicht konformen Produkten zu schützen. Zwar sollen zukünftig noch zu nennende Notifizierungsstellen dafür zuständig sein, jedoch haben wir Zweifel, dass diese nationalen Stellen jeweils mit der gleichen Sorgfalt bei der Überprüfung arbeiten und das EU Hersteller

aber auch Importeure dies ausnutzen könnten („Race to the Bottom“). Wir schlagen deshalb perspektivisch die Einrichtung einer zentralen EU-Notifizierungsstelle für Batterien vor.



Positionspapier zum Vorschlag der EU-Kommission für eine neue EU-Batterienverordnung

Herausgeber:

ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik-
und Elektronikindustrie e. V.
Abteilung Umweltschutzpolitik

Lyoner Str. 9
60528 Frankfurt am Main

Verantwortlich:

Christian Eckert

Telefon: +49 69 6302-283

E-Mail: christian.eckert@zvei.org

www.zvei.org

Januar 2021

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig.

Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzung, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.