

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

### Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Batteriegesetzes

– Drucksache 19/19930 –

### Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

#### Stellungnahme des Bundesrates

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

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

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

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

„§ 01

Ziel des Gesetzes

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

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

Begründung:

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

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

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

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

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 3 Buchstabe e ist § 2 Absatz 19 wie folgt zu fassen:
- „(19) „Recyclingquote“ ist der Prozentsatz, den die Masse der in einem Kalenderjahr einem ordnungsgemäßen Recycling zugeführten Altbatterien im Verhältnis zur Masse der in diesem Kalenderjahr gesammelten Altbatterien ausmacht. Aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes mit dem Ziel des Recyclings ausgeführte Altbatterien sind nur insoweit zu berücksichtigen, als den Anforderungen aus § 14 Absatz 3 entsprochen worden ist.“
- b) Nummer 15 ist wie folgt zu ändern:
- aa) Buchstabe a ist wie folgt zu ändern:
- aaa) In Doppelbuchstabe aa sind in § 14 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 und Nummer 2 jeweils die Wörter „stofflicher Verwertung“ durch das Wort „Recycling“ zu ersetzen.
- bbb) Folgender Doppelbuchstabe ist anzufügen:
- „cc) In dem neuen Satz 7 werden die Wörter „stofflich verwerteten“ durch das Wort „recyclen“ ersetzt.“
- bb) Nach Buchstabe a ist folgender Buchstabe a<sub>1</sub> einzufügen:
- „a<sub>1</sub>) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „stofflich verwerteten“ durch das Wort „recyclen“ ersetzt.“
- cc) Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:
- „c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Die Wörter „stoffliche Verwertung“ sind durch das Wort „Recycling“ zu ersetzen.
- bb) Die Angabe „§ 20 Nummer 3“ ... weiter wie Vorlage ...
- dd) Folgender Buchstabe ist anzufügen:
- „d) In Absatz 4 werden die Wörter „zur Verwertung“ durch die Wörter „zum Recycling“ und werden die Wörter „die Verwertung“ durch die Wörter „das Recycling“ ersetzt.“
- c) In Nummer 16 ist § 15 wie folgt zu ändern:
- aa) Absatz 1 ist wie folgt zu ändern
- aaa) Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:
- „3. die Masse der von ihm im vorangegangenen Jahr recycelten Geräte-Altbatterien, untergliedert nach chemischen System und Typengruppen; dabei sind ausgeführte und außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes recycelte Geräte-Altbatterien gesondert auszuweisen,“
- bbb) In Nummer 5 ist das Wort „Verwertungsquote“ durch das Wort „Recyclingquote“ zu ersetzen.
- ccc) In Nummer 6 ist das Wort „Verwertungs-“ durch das Wort „Recycling-“ zu ersetzen.
- bb) Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:
- aaa) In Satz 1 ist das Wort „Verwertung“ durch das Wort „Recycling“ zu ersetzen.
- bbb) In Satz 4 ist das Wort „Verwertungsquoten“ durch das Wort „Recyclingquoten“ zu ersetzen.

Begründung:

Das Batteriegelgesetz soll u. a. die europäische Batterierichtlinie umsetzen. Diese kennt den Begriff der stofflichen Verwertung nicht, sondern definiert mit identischem Wortlaut das Recycling. Sie stellt Recyclingziele auf und stellt Anforderungen an das Batterierecycling, über die national erreichte Recyclingeffizienz ist zu berichten. Der Gesetzentwurf übernimmt diese Vorschriften, passt jedoch an einigen Stellen den Wortlaut nicht an, was zu Unstimmigkeiten führt. So soll in § 14 die Recyclingeffizienz durch stoffliche Verwertung erreicht werden, die Regelung im Anhang III der Batterierichtlinie schreibt aber vor, dass die Effizienz durch

Recycling zu erreichen ist. Daher muss in § 15 auch über Recyclingquoten und nicht über Verwertungsquoten berichtet werden. Zudem machen Abfallrahmenrichtlinie und Kreislaufwirtschaftsgesetz in ihren Definitionen deutlich, dass stoffliche Verwertung und Recycling zwei verschiedene Begriffe sind. Es sollte daher analog der Batterierichtlinie das Recycling und nicht die stoffliche Verwertung definiert werden.

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

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

Begründung:

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

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

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

Begründung:

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

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

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

a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz ist anzufügen:

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

Folgeänderung:

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

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

Begründung:

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

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

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

,cc) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

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

Begründung:

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

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

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

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

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

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

Folgeänderungen:

a) § 8 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Folgende Nummer 3 ist anzufügen

„3. den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern für die von diesen nach § 13 Absatz 3 freiwillig zurückgenommenen Industriebatterien“

bb) In Satz 3 sind nach dem Wort „Behandlungseinrichtungen“ die Wörter „oder der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger“ einzufügen.

b) In § 11 Absatz 4 sind nach der Angabe „§ 12 Absatz 2“ die Wörter „, die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger“ einzufügen.

Begründung:

Zu Satz 1:

Die Regelung dient dazu eine zusätzliche Rückgabemöglichkeit für die Verbraucher zu schaffen. Derzeit werden Industrie-Altbatterien nur über den Vertreiber, über Behandlungseinrichtungen nach § 12 Absatz 2

und gewerbliche Altbatterieentsorger zurückgenommen. Die Definition von Industriebatterien umfasst jedoch auch Batterien für Elektrofahrzeuge jeder Art, wie beispielsweise E-Fahrräder. Da es demnach auch Industriebatterien gibt, die typischerweise beim privaten Haushalt anfallen, erleichtert die zusätzliche Rückgabemöglichkeit über die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger die Erfassung dieser Batteriearten.

Zu Satz 2:

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

Zu Satz 3:

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

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

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

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

Begründung:

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

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

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

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

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

Begründung:

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

---

\* COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT on the evaluation of the Directive 2006/66/EC on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators and repealing Directive 91/157/EEC.

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

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

„1. Vertreter der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger,“

Begründung:

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

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

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

Begründung:

Redaktionelle Änderung, um der Rechtsförmlichkeit zu genügen.

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

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

Folgeänderungen:

In Artikel 1 sind

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

in Nummer 13 in § 12 Absatz 3 Satz 4,

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

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

Begründung:

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

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

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

Begründung:

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

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

In Artikel 1 sind der Nummer 22 folgende Buchstaben anzufügen:

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

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

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

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

Begründung:

Zu Buchstabe e – neu – :

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

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

Zu Buchstabe f – neu – :

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

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

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

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

Es ist davon auszugehen, dass zukünftig die Menge der in privaten Haushaltungen anfallenden „Industriebatterien“ stark zunehmen wird. Insofern sollte die Abgrenzung zwischen Geräte- und Industriebatterien bei der Fortschreibung der Batterierichtlinie überarbeitet und klarer gefasst werden. Bis diese Überarbeitung

erfolgt und in nationales Recht umgesetzt ist soll die vorgeschlagene Ermächtigungsgrundlage dazu dienen, das geschilderte Problem bereits kurzfristiger zu lösen, indem die eingerichteten Rücknahmesysteme für Gerätebatterien auch für die in privaten Haushaltungen anfallenden „Industriebatterien“ genutzt werden können. Sollte eine solche Regelung nach der aktuell gültigen Batterierichtlinie noch nicht EU-rechtskonform möglich sein, würde die Ermächtigungsnorm zumindest ein schnelles Handeln der Bundesregierung nach Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen auf EU-Ebene ermöglichen.

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

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

Begründung:

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

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

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

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

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

Folgeänderungen:

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

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

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

Begründung:

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

17. Zum Gesetzentwurf allgemein

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



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

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

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

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

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

- b) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zudem im Rahmen der anschließenden nationalen Umsetzung der europäischen Vorgaben die Angleichung der unterschiedlichen Begriffsdefinitionen auf nationaler Ebene zu prüfen und eine Änderung zur Vereinheitlichung in allen Rechtsvorschriften herbeizuführen.
- c) Der Bundesrat begrüßt die Bereitschaft der Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene für die Entnehmbarkeit von Batterien aus Elektrogeräten einzusetzen und bittet sie, sich im Zuge der anstehenden Überarbeitung der europäischen Batterierichtlinie dafür einzusetzen, dass die derzeit in Artikel 11 der Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren getroffene Regelung, die eine Entnehmbarkeit von Batterien fordert, in Zukunft besser sanktionierbar ausgestaltet wird. Dies ist zum einen zur Verhinderung von durch Lithium-Ionen-Batterien ausgelösten Bränden in Abfallbehandlungsanlagen dringend erforderlich. Zum anderen ist die Entnehmbarkeit Voraussetzung für den Austausch von Batterien, um eine längere Lebensdauer und Gebrauchsfähigkeit von Elektrogeräten zu ermöglichen.
- d) Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Entnehmbarkeit von Batterien künftig auch mittels Durchführungsmaßnahmen auf Grundlage der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte (Ökodesign-Richtlinie) durchgesetzt werden sollte.
- e) Der Bundesrat ist ferner der Auffassung, dass die Regelungen zur Entnehmbarkeit nicht nur für „Geräte“ im Sinne der Batterierichtlinie 2006/66/EG gelten sollten, sondern zumindest auch für alle zweirädrigen Elektrofahrzeuge, die nicht in den Anwendungsbereich des Artikels 11 der Batterierichtlinie fallen. Um auch für diese, Maßnahmen nach der Ökodesign-Richtlinie zu ermöglichen, bittet der Bun-

desrat die Bundesregierung, sich für eine entsprechende Anpassung der Ökodesign-Richtlinie einzusetzen. Bisher schließt Artikel 1 Absatz 3 der Ökodesign-Richtlinie Verkehrsmittel zur Personen- oder Güterbeförderung von ihrem Anwendungsbereich aus.

- f) Die Abgrenzung der drei derzeitigen Batteriearten Gerätebatterien, Industriebatterien und Fahrzeugbatterien findet beim Batteriebesitzer/Endnutzer (Verbraucher) zum Teil wenig Verständnis und führt in der Praxis zu Problemen. Hier ist insbesondere die Zuordnung von Antriebsbatterien von E-Rädern zum Abfallstrom der Industriebatterien zu nennen. Verbraucherinnen und Verbrauchern ist nicht erklärbar und auch nicht zumutbar, eine Trennung der Altbatterien nach rein rechtlichen Aspekten vorzunehmen. Die rechtliche Zuordnung eines Pedelecs als Elektroaltgerät und damit die Möglichkeit der Abgabe über die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger (Wertstoffhöfe) entgegen der Antriebsbatterie aus dem Pedelec als Industriebatterie, die nur über den Vertreiber/Handel und Behandlungseinrichtungen abzugeben ist und nicht beim öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger, erschwert in hohem Maße die Praktikabilität und Verbraucherfreundlichkeit der Sammlung von Altbatterien. Für eine hohe Akzeptanz eines Sammelsystems und damit für eine hohe Sammelquote von Altbatterien ist eine praktikable Lösung entscheidend. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich für eine praxisgerechte und verbraucherfreundliche Abgrenzung der Batteriearten einzusetzen. Ein solches System bildet eine wichtige Grundlage für hohe Sammelquoten.
- g) Bei der Sammlung, dem Transport und der Verwertung von Altbatterien spielt die Kenntnis bezüglich des chemischen Systems eine außerordentliche Rolle. Mit der entsprechenden Information können die Maßnahmen bei der Sammlung und beim Transport ergriffen werden, die z. B. wegen der potentiell hohen Brandgefahr bei speziellen Batteriesystemen erforderlich sind. Hierfür bedarf es einer normierten Kennzeichnung der Batteriesysteme. Da die Batteriemärkte Weltmärkte sind, wäre grundsätzlich eine globale Festlegung sinnvoll. Das bestehende Brandrisiko, insbesondere bei lithiumhaltigen Batterien, lässt allerdings langwierige Abstimmungen nicht zu. Daher sollte in einem ersten Schritt eine EU-weite Kennzeichnung angestrebt werden.
- h) Der Bundesrat erkennt die maßgebliche Rolle von Lithium-Batterien bei technischer Innovation und E-Mobilität an. Er schätzt jedoch den Umgang mit Lithium-Batterien, vor allem als Altbatterien bzw. als eingebaute Batterien in Elektro-Altgeräten, aufgrund der von ihnen ausgehenden Brandgefahren als problematisch ein. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Hersteller und Vertreiber in stärkerem Maße für eine Lösung oder Abmilderung der durch Lithium-Batterien verursachten Probleme in die Verantwortung genommen werden. Er fordert die Bundesregierung daher dazu auf, sich gegenüber der Kommission für die Schaffung von Rücknahmesystemen für Lithium-Batterien einzusetzen. Abhängig von den Ergebnissen des geplanten Gutachtens des Umweltbundesamtes zur „Einführung eines Pfandsystems für bestimmte lithiumhaltige Batterien“ sollten aus Sicht des Bundesrates vorrangig einheitliche Pfandsysteme auf EU-Ebene vorangetrieben werden.
- i) Darüber hinaus ist der Bundesrat der Auffassung, dass auf EU-Ebene eine Regelung geschaffen werden sollte, nach der die Produktverantwortlichen in geeigneter Weise, zum Beispiel durch einen finanziellen Lastenausgleich, einen Beitrag für die durch Lithium-Batterien entlang der gesamten Rücknahme- und Entsorgungskette verursachten Aufwendungen zur Brandvorsorge zu leisten haben.
- j) Der Bundesrat bittet im Rahmen der weiteren Gesetzesberatungen um eine moderate Anhebung der Mindestsammelquote von Geräte-Alt Batterien auf 50 %. In einigen EU-Mitgliedstaaten werden bereits heute Sammelquoten von über 60 % erreicht. Im Sinne einer hochwertigen Kreislaufwirtschaft kann der erbetene neue Zielwert daher nur ein Zwischenschritt sein. Eine weitere zeitlich gestufte Anhebung der Mindestsammelquote ist erforderlich, mittelfristig auf 65 %, längerfristig auf 80 %. Diese Ziele werden auch von der Entsorgungswirtschaft und Umweltverbänden für möglich erachtet. Dabei ist zu prüfen, ob es einer eigenen Sammelquoten-Berechnung für lithiumhaltige Altbatterien bedarf, da in der Regel deren Lebensdauer höher ist, als „herkömmliche“ Batteriesysteme (Alkali-Mangan-Batterien o. Ä.). Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Fortschreibung der Batterievorschriften auf EU-Ebene für eine Anreizsetzung und möglichst hohe Erfassung/Sammlung der Altbatterien einzusetzen.

- k) Eine Mindestsammelquote gilt derzeit nur für Geräte-Alt Batterien. Um auch bei den Industrie-Alt Batterien und den Fahrzeug-Alt Batterien die Sammlung bewerten zu können, sind hier ebenso Vorgaben erforderlich. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den Verhandlungen auf EU-Ebene für anspruchsvolle Mindestsammelquoten für Industrie- und Fahrzeug-Alt Batterien einzusetzen.
- l) Eine effiziente Kreislaufwirtschaft wird neben hohen Sammelquoten durch hohe Recyclingeffizienzen beschrieben. Nur im Zusammenspiel beider Größen können die Ziele Nachhaltigkeit, Schonung der natürlichen Ressourcen und Versorgungssicherheit der Wirtschaft mit Rohstoffen erreicht werden. Sind bisher nur generelle Recyclingeffizienzen für Batteriearten festgelegt, so ist zukünftig erforderlich auch für einzelne Stoffe Vorgaben zu machen. In erster Linie ist dies für die kritischen und/oder unter Nachhaltigkeitsaspekten fragwürdig gewonnenen Stoffe, wie z. B. Kobalt, Lithium notwendig. Die aktuell gültigen Mindesteffizienzen spiegeln nicht den heutigen Stand der Technik wieder und sind daher anzupassen.
- m) Um eine Bewertung der aktuellen Situation sowie eine Vergleichbarkeit der Mitgliedstaaten untereinander zu ermöglichen, sind für alle Vorgaben – Mindestsammelquote, Recyclingeffizienzen – genaue Festlegungen zur Vorgehensweise bei der Bestimmung zur Berechnung der Quoten zu treffen. Es ist erforderlich, dass hierzu eindeutige Festlegungen auf EU-Ebene erfolgen. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung sich für entsprechende konkrete, einheitliche und verbindliche Beschreibungen zur Ermittlung der Daten einzusetzen.

## Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt Stellung:

### **Zu Nummer 1** (Zu Artikel 1 Nummer 1a – neu – (§ 01 – neu – BattG))

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagenen Änderungen ab.

Allgemeine Zweckbestimmungen sind Gesetzen grundsätzlich nicht voranzustellen. Vielmehr soll der Zweck des Gesetzes unmittelbar aus den getroffenen Regelungen selbst ohne weiteres erkennbar sein (vgl. Handbuch der Rechtsförmlichkeit, Rn. 362). Zudem wird in der Gesetzesbegründung zu § 1 des aktuellen Batteriegesetzes die gesetzgeberische Intention erläutert. Hierbei wird die ökologische Ausrichtung und Zielsetzung des Gesetzes abschließend beschrieben. Einer erneuten deklaratorischen Darstellung im Rahmen des Gesetzes selbst bedarf es daher nicht.

### **Zu Nummer 2** (Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe 0a – neu – (§ 2 Absatz 11 BattG))

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagenen Änderungen ab.

Die Bundesregierung erkennt zwar an, dass die Richtlinie 2006/66/EG (sog. Batterie-Richtlinie) den Begriff „Recycling“ verwendet. Dennoch erscheint eine Anpassung der Begrifflichkeit nicht zielführend. Der Begriff der „stofflichen Verwertung“ im BattG ist vom Begriff „Recycling“ im Kreislaufwirtschaftsgesetz abzugrenzen, da die in den beiden Gesetzen verwendeten Begriffe nicht deckungsgleich sind. Der Begriff der stofflichen Verwertung nach dem BattG schließt z.B. auch die Verfüllung und den Deponiebau mit ein. Diese Maßnahmen sind vom Recyclingbegriff nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz gerade nicht umfasst. Um hier die erforderliche Abgrenzung vorzunehmen, ist es sinnvoll und erforderlich, unterschiedliche Begriffe zu verwenden. Eine Anpassung von Definitionen sollte zunächst auf europäischer Ebene stattfinden.

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

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagene Änderung ab.

Entsprechend § 6 Absatz 1 Satz 1 ElektroG beinhaltet die Regelung in § 4 Absatz 1 Satz 1 des Entwurfs die Pflicht zur Registrierung mit der Marke und der Batterieart. Durch die Regelung wird deutlich, dass die Marke und die Batterieart nicht lediglich nur Angaben im Sinne des Absatz 2 sind, die bei der Registrierung zu machen sind. Vielmehr sind Marke und Batterieart Bestandteil der Registrierung. Sofern mithin eine weitere Batterieart oder Marke durch den Hersteller in Verkehr gebracht werden soll, muss er sich für diese erneut registrieren. Eine Bezugnahme in § 4 Absatz Satz 1 des Entwurfs auf den Absatz 2 deckt daher nicht die Regelungsintention der Bundesregierung ab.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag inhaltlich zu. Klarstellend weist die Bundesregierung allerdings darauf hin, dass der Änderungsbefehl in der Stellungnahme des Bundesrates nicht den rechtsförmlichen Vorgaben entspricht und insofern im weiteren Verfahren anzupassen wäre.

Der Vorschlag, den Begriff „Abholmenge“ durch „Abholmasse“ zu ersetzen, ist sinnvoll und fügt sich gut in die Begrifflichkeit des BattG an anderer Stelle (vgl. §§ 15, 16) ein.

### **Zu Nummer 5** (Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 7a Absatz 2 – neu – BattG))

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagenen Änderungen ab.

Zwar wird die Intention der Empfehlung von der Bundesregierung begrüßt. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Bewertung von Kriterien für die ökologische Gestaltung der Beiträge durch die zuständige Behörde ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich, da bislang noch keine entsprechenden, einheitlichen Bewertungskriterien vorliegen. Derzeit lässt die Europäische Kommission aber einen Leitfaden erarbeiten, welcher Hersteller und Rücknahmesysteme bei der Umsetzung der Vorgaben unterstützen soll. Vor diesem Hintergrund ist die neue Vor-

schrift auch erst ab dem 1. Januar 2023 anzuwenden. Diesen Bestrebungen für eine europaeinheitliche Anwendung sollte nicht auf nationaler Ebene bereits vorgegriffen werden. Auf Grundlage der EU-rechtlichen Vorarbeiten kann dann geprüft werden, ob weitergehende einheitliche Maßstäbe Anwendung finden sollen. Diese sollten dann jedoch selbst gesetzlich festgelegt werden.

**Zu Nummer 6** (Zu Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc – neue – (§ 9 Absatz 4 BattG))

Die Bundesregierung kann die grundsätzliche Intention des Vorschlags nachvollziehen, lehnt diesen jedoch aus den nachfolgenden Gründen ab.

Ziel der gegenständlichen Regelungen des Batteriegesetzes ist es, durch eine verbrauchernahe Sammelinfrastruktur eine möglichst große Menge von Gerätealtbatterien einer vom Siedlungsabfall getrennten Erfassung zuzuführen. Diese verbrauchernahe Sammelinfrastruktur wird vor allem durch den stationären Handel zur Verfügung gestellt. Aber auch der Onlinehandel ist heute schon auf Basis der Regelungen des Batteriegesetzes zur Rücknahme an den jeweiligen Versandlagern verpflichtet. Insofern stellt der Handel insgesamt – also unabhängig von den Vertriebsformen – bereits heute das Erreichen des Ziels einer flächendeckenden Sammelinfrastruktur sicher. Von großer Bedeutung ist daher vielmehr, die VerbraucherInnen umfassend über die Pflicht zur getrennten Erfassung von Batterien vom unsortierten Siedlungsabfall und vor allem die bestehenden Rückgabemöglichkeiten zu informieren. Im Hinblick auf die Informationspflichten ist insbesondere durch den neu eingeführten § 18 Absatz 4 des Entwurfs, der eine einheitliche Kennzeichnung der Sammelstellen forciert, eine Optimierung der Verbraucherinformation zu erwarten.

Ob noch Potentiale bestehen, die Flächendeckung zukünftig dennoch weiter zu verbessern und damit die Rückgabe für die VerbraucherInnen zu erleichtern, ist zu prüfen. Vor diesem Hintergrund sollte die Frage, ob und wie der Onlinehandel ggf. entsprechend der Intention des Bundesrates stärker eingebunden werden kann, diskutiert werden. Dabei sollten alle beteiligten Akteure eingebunden werden. Die Umsetzung der zukünftigen Regelungen aus dem neuen Rechtsrahmen für Batterien bieten hierfür den richtigen Anknüpfungspunkt. In diesem Zusammenhang soll auch der Umgang mit Herstellern aus Drittstaaten, die ihre Batterien über Onlineplattformen anbieten, diskutiert werden, um deren Herstellerverantwortung zukünftig besser zu adressieren.

**Zu Nummer 7** (Zu Artikel 1 Nummer 14 (§ 13 Absatz 3 – neu – BattG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die vorgeschlagene Regelung ist zum einen zu unbestimmt für den Rechtsanwender. Denn eine Definition für Industrie-Alt-Batterien, die üblicherweise beim privaten Endverbraucher anfallen, existiert nicht. Weder für den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger noch für den Endnutzer ist damit eindeutig klar, ob er seine Alt-Batterie beim öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger abgeben darf oder nicht.

Die vorgeschlagene Regelung setzt zum anderen auf eine freiwillige Beteiligung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers. Eine solche freiwillige Regelung ist jedoch nicht verbraucherfreundlich. Sie gibt insbesondere den Endnutzern keine Rechtssicherheit, da die Kommunen die Regelung ggf. uneinheitlich anwenden.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Diskussionen auf EU-Ebene für einen neuen Rechtsrahmen für Batterien (Vorschlag der KOM für Oktober 2020 angekündigt) wäre eine solche Regelung zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht zielführend. Gerade die zukünftige Abgrenzung der unterschiedlichen Batteriearten (Gerätebatterien, Industriebatterien, Fahrzeugbatterien) ist dabei mit im Fokus. Deutschland hat sich dabei dafür eingesetzt, dass die vom Umweltausschuss in seiner Empfehlung angesprochenen Batterietypen in den Begriff der Gerätebatterien mit aufgenommen werden. Derzeit ist noch nicht absehbar, welche Abgrenzung die KOM bei ihrem Vorschlag aufnehmen wird.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Pflicht zur ökologischen Gestaltung der Beiträge nach § 7a des Entwurfs richtet sich allein an die Rücknahmesysteme für Geräte-Alt-Batterien, die von den Herstellern verpflichtend einzurichten sind. Für die Erfassung von Fahrzeug- und Industriebatterien besteht keine solche Systempflicht. Es fehlt dem Vorschlag mithin ein Adressat, der für die ökologische Gestaltung und dementsprechend auch für den Bericht verantwortlich ist.

Darüber hinaus sollen gerade auf EU-Ebene im Rahmen des neuen Rechtsrahmens für Batterien (Vorschlag der KOM für Oktober 2020 angekündigt) insbesondere auch Nachhaltigkeitskriterien für die Produktion aller Batteriearten, wie etwa Langlebigkeit oder CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, aufgenommen werden. Eine Ausweitung zu diesem Zeitpunkt erscheint daher nicht zielführend.

**Zu Nummer 9** (Artikel 1 Nummer 16 (§ 15 Absatz 3a – neu – BattG))

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Für die Ermittlung von Daten zur Entsorgung von Fahrzeugbatterien kann eine Regelung, die den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger verpflichtet, im Falle der Rücknahme von Fahrzeugbatterien dem Umweltbundesamt jährlich über die zurückgenommenen und verwerteten Mengen sowie die qualitativen und quantitativen Verwertungs- und Beseitigungsergebnisse zu berichten, zielführend sein. Auf diesem Weg kann ein umfassenderes Bild über die Rücknahmewege für Fahrzeugbatterien sowie deren Verwertung erreicht werden.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Da die kommunale Abfallberatung eine Aufgabe der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger darstellt, kann insofern auch auf den Überbau verwiesen werden.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Die Änderung dient der Klarstellung, dass sich der Verweis in § 21 Absatz 1 Satz 2 des Entwurfs auf den Satz 1 bezieht.

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

Die Bundesregierung stimmt den vorgeschlagenen Änderungen inhaltlich zu. Klarstellend weist die Bundesregierung allerdings darauf hin, dass der Änderungsbefehl in der Stellungnahme des Bundesrates nicht den rechtsförmlichen Vorgaben entspricht und insofern im weiteren Verfahren anzupassen wäre.

Die Änderungen dienen der Klarstellung und können daher die Anwendung des Rechts durch die betroffenen Akteure erleichtern.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Die Regelung im Gesetzentwurf setzt 1:1 die Vorgaben aus Art. 8a Absatz 5 Unterabsatz 3 der geänderten Richtlinie 2008/98/EG um.

Ein Bedarf für die Umgestaltung in eine verpflichtende Regelung wird aus Sicht der Bundesregierung nicht gesehen. Es bedarf einer solcher Formulierung hinsichtlich einer verpflichtenden Beauftragung auch nicht, da es ausreichend ist, dass den Herstellern grundsätzlich die Möglichkeit für die Bestellung eröffnet werden muss, um ein rechtskonformes Verhalten zu ermöglichen. Auch haben die Erfahrungen mit dem ElektroG, das eine verpflichtende Bestellung eines Bevollmächtigten für im Ausland sitzende Hersteller vorschreibt, gezeigt, dass die Regelung nicht zielführend ist, da sie in den meisten Fällen nur zusätzlichen bürokratischen Aufwand verursacht hat, der Nutzen aber hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist.

Letztlich bleibt der Vorschlag zudem auch weitere Vorschriften schuldig, die das Verwaltungsverfahren zur verpflichtenden Benennung eines Bevollmächtigten regeln.

**Zu Nummer 14** (Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe e – neu – und Buchstabe f – neu – (§ 27 Nummer 5 – neu – und Nummer 6 – neu – BattG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Verordnungsermächtigung für den Onlinehandel wird auf die Stellungnahme zu Nummer 6 verwiesen. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die angestrebte Flächendeckung im Hinblick auf die Sammelinfrastruktur durch den Handel insgesamt bereits heute auf Grundlage der rechtlichen Regelungen des BattG sichergestellt wird. Angesichts des Ziels, die Sammelmengen weiter zu steigern und die Rückgabe für die VerbraucherInnen weiter zu erleichtern, sollte aber unter Beteiligung aller beteiligten Akteure diskutiert werden, wie der Onlinehandel zukünftig stärker eingebunden werden kann. Die Umsetzung der zukünftigen Regelungen aus dem neuen Rechtsrahmen für Batterien bieten hierfür den richtigen Anknüpfungspunkt. Bei der Umsetzung der zukünftigen europäischen Vorgaben sollten dann auch weitere Möglichkeiten zur stärkeren Einbeziehung des Onlinehandels diskutiert werden. In diesem Zusammenhang soll auch der Umgang mit Herstellern aus Drittstaaten, die ihre Batterien über Onlineplattformen anbieten, diskutiert werden, um deren Herstellerverantwortung zukünftig besser zu adressieren.

Mit Blick auf die vorgeschlagene Verordnungsermächtigung zu Industriebatterien in privaten Haushalten wird auf die Stellungnahme zu Nummer 7 verwiesen. Das BattG regelt den Rechtsrahmen für die Entsorgung von Batterien und hat Gerätebatterien und Industriebatterien dabei einem unterschiedlichen Regelungsregime unterworfen. Durch eine Verordnung auf Grundlage des BattG kann von diesem Regelungsregime nicht abgewichen werden. Verordnungen können nur Konkretisierungen des Gesetzes vornehmen, niemals aber vom Gesetz abweichende Regelungen treffen. Zudem wäre aber auch eine Regelung, die darauf abzielt, bestimmte Industriebatterien als Gerätebatterien zu behandeln, vor dem Hintergrund der Diskussionen auf EU-Ebene und dem für Oktober 2020 angekündigten neuen Rechtsrahmen für Batterien zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend. Gerade die zukünftige Abgrenzung der unterschiedlichen Batteriearten (Gerätebatterien, Industriebatterien, Fahrzeugbatterien) soll dabei mit im Fokus stehen. Deutschland hat sich in diesem Zusammenhang dafür eingesetzt, dass die im Vorschlag angesprochenen Batterietypen in den Begriff der Gerätebatterien mit aufgenommen werden und somit in das Regelungsregime der Gerätebatterien fallen würden.

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

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab.

Da die Vorgaben für den Bericht über die ökologische Gestaltung der Beiträge durch die Rücknahmesysteme im Entwurf zum BattG nicht ausreichend konkretisiert sind, um eine Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit ermitteln zu können, ist eine Bußgeldbewehrung in diesem Fall aus Bestimmtheitsgründen nicht möglich.

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

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagenen Änderungen ab.

Die Änderung des Bundesrates sieht eine Bußgeldbewehrung für den Fall vor, dass ein Rücknahmesystem seinen Zahlungsverpflichtungen mit Blick auf die Information der Endnutzer nicht nachkommt. Die Zahlungsverpflichtung betrifft jedoch das Innenverhältnis zwischen den Rücknahmesystemen. Eine Überprüfung durch die Vollzugsbehörden erfolgt daher nicht. Etwaige Verstöße gegen die Zahlungsverpflichtungen sind auf zivilrechtlichem Wege durch die Rücknahmesysteme selbst zu ahnden und die zu zahlenden Beträge einzufordern.

**Zu Nummer 17** (Zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung wird sich auf europäischer Ebene für sinnvolle Verbesserungen bei der Batterierücknahme und -verwertung einsetzen.

a) Angleichung der europäischen Rechtsvorschriften mit Blick auf die Definition des Herstellers

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Anliegen des Bundesrates. Eine Angleichung insbesondere der Herstellerdefinitionen im Bereich der Elektro- und Elektronikgeräte sowie der Batterien wird ebenfalls als zielführend erachtet. Deutschland wird sich vor diesem Hintergrund den Diskussionen bei den Beratungen für

einen neuen europäischen Rechtsrahmen für Batterien für eine Angleichung in diesem Bereich nicht verschließen.

Mit Blick auf die Verpackungen enthält die Richtlinie 94/62/EG (Verpackungs-Richtlinie) auf europäischer Ebene keine Definitionen der genannten Begriffe. Diese tauchen in der Richtlinie auch nur vereinzelt auf. Die Bundesregierung hält es deshalb nicht für erforderlich, sich nur aus Gründen der Vereinheitlichung dieser Begriffe für zusätzliche Definitionen in der Verpackungs-RL einzusetzen, würde sich einer solchen Initiative der KOM oder anderer Mitgliedstaaten aber auch nicht entgegenstellen.

b) Angleichung der Definition des Herstellers auf nationaler Ebene in Umsetzung der europäischen Vorgaben  
Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Anliegen des Bundesrates. Eine Vereinheitlichung der Begriffsbestimmungen in den nationalen Gesetzen und Verordnungen zur Umsetzung der abfallrechtlichen Produktverantwortung hätte Vorteile und erscheint deshalb durchaus überlegenswert. Letztlich müssen die europarechtlichen Vorgaben eine entsprechende Angleichung jedoch auch zulassen.

Zudem beruhen die Begriffsbestimmungen im VerpackG – soweit sie nicht europarechtlich vorgegeben sind – überwiegend auf den Erfahrungen aus gut 25 Jahren Verpackungsverordnung. Diese sind vielen Marktteilnehmern insofern vertraut. Außerdem sprechen materielle Gründe für die ein oder andere Abweichung bei den Definitionen im Verpackungsbereich. Deshalb erscheint der Bundesregierung eine Anpassung der Begriffsbestimmungen im VerpackG zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Sollte allerdings eine Harmonisierung auf europäischer Ebene erfolgen, so würde sich die Bundesregierung einer anschließenden Anpassung im VerpackG nicht verschließen. Diese sollte dann allerdings in einem abgestimmten Gesamtkonzept erfolgen, das alle relevanten Gesetze und Verordnungen im Bereich der abfallrechtlichen Produktverantwortung einschließt.

c) Entnehmbarkeit von Batterien: sanktionierbare Gestaltung der europarechtlichen Regelungen

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Anliegen des Bundesrates. Batterien sind in Elektro- und Elektronikgeräten ein Bestandteil mit dem größten Verschleiß. Die Entnehmbarkeit von Batterien stellt vor diesem Hintergrund einen wichtigen Baustein zur Verlängerung der Lebensdauer von Elektro- und Elektronikgeräten dar. Um diese Vorgabe auch gegenüber den Herstellern durchsetzen zu können, bedarf es auf europäischer Ebene klarer und eindeutiger Regelungen.

d) Regelungen zur Entnehmbarkeit von Batterien durch Durchführungsmaßnahmen auf Grundlage der Ökodesign-Richtlinie

e) Entnehmbarkeit von Batterien: Regelungen in der Ökodesign-Richtlinie auch für Verkehrsmittel zur Personen- oder Güterbeförderung

Wegen der vergleichbaren Zielrichtung wird zu beiden Anliegen (d und e) einheitlich Stellung genommen: Die Bundesregierung unterstützt die Pläne der EU Kommission aus dem Kreislaufwirtschafts-Aktionsplan, den Regelungsrahmen für Batterien anzupassen. Dabei werden auch Regelungen zur Entnehmbarkeit, Austauschbarkeit und Interoperabilität zu diskutieren sein. Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, dass ambitionierte Regelungen hinsichtlich der Langlebigkeit der Produkte, in welche Batterien eingesetzt werden, der Funktionalität der Batterien und der Reparierbarkeit beschlossen werden. Batterien sollten zerstörungsfrei entnommen und ersetzt werden können. Erste Vorschläge hat hierzu die Vorstudie zu Batterien unter der Ökodesign-Richtlinie gemacht.

Aus Sicht der Bundesregierung ist es grundsätzlich von großer Bedeutung, dass sich die Herausforderungen, die sich durch eine zunehmende Elektrifizierung der Mobilität ergeben, durch einen entsprechenden rechtlichen Rahmen auf der europäischen Ebene flankiert werden.

f) Praxisgerechte und verbraucherfreundliche Abgrenzung der Batteriearten auf EU-Ebene

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Anliegen des Bundesrates. Im Rahmen der Beteiligungen der Mitgliedstaaten bei der Vorbereitung des neuen europäischen Rechtsrahmens für Batterien hat sich die Bundesregierung bereits für eine bessere und vor allem verbraucherfreundliche Abgrenzung der Batteriearten auf EU-Ebene ausgesprochen und wird sich auch weiterhin dafür einsetzen.



## g) EU-weite Kennzeichnung der chemischen Systeme auf der Batterie

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Anliegen der Länder.

Gerade mit Blick auf die Brandgefahren bei lithiumhaltigen Batterien erscheint eine Kennzeichnung dieser chemischen Systeme von besonderer Bedeutung. Die Bundesregierung hat sich im Rahmen der Konsultationen auf EU-Ebene für eine entsprechende Kennzeichnung bereits eingesetzt und wird dies auch in den weiteren Verhandlungen tun.

## h) Pflicht zur Schaffung von Rücknahmesystemen oder Pfandsystemen für lithiumhaltige Batterien auf EU-Ebene

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Anliegen des Bundesrates. Die Bundesregierung befürwortet Diskussionen unter Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses über ein Pfandsystem für lithiumhaltige Batterien, um diese einem sachgerechten und sicheren Recycling zuführen zu können und die Gefahren, die von diesen Batterien ausgehen, beherrschbar zu halten.

## i) Regelungen auf EU-Ebene zur Kostentragung der Hersteller von lithiumhaltigen Batterien mit Blick auf die Aufwendungen zur Brandvorsorge

Die Bundesregierung verschließt sich einer Diskussion des Anliegens des Bundesrates nicht. Die Produktverantwortung als Verantwortung der Hersteller auch für die Entsorgungsphase der von ihnen hergestellten Produkte sollte auch die Gefährlichkeit von Batterien aufgrund ihrer chemischen Zusammensetzung berücksichtigen. Jedoch erscheint z. B. ein Lastenausgleich zwischen Rücknahmesystemen und Behandlern von entsprechenden Batterien nur dann zielführend, wenn ein solcher in der Praxis auch unbürokratisch und wirtschaftlich sinnvoll umgesetzt werden kann. Die Bundesregierung sieht hierfür derzeit keine Anknüpfungspunkte für die Umsetzung einer entsprechenden Vorgabe auf europäischer Ebene.

## j) Anreize für eine Erhöhung der Sammelquote für Geräte-Alt Batterien auf EU-Ebene

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Anliegen des Bundesrates. Nach Auffassung der Bundesregierung ist z. B. zunächst die Frage der zukünftigen Berechnungsmethode von besonderer Bedeutung. Es gilt auch zu klären, wie langlebigen Batterien auch im Rahmen der Berechnungsmethode Rechnung getragen werden kann. Erst in einem zweiten Schritt sollte auf dieser Grundlage die Höhe der Sammelquote diskutiert werden. Zudem ist bei einer Erhöhung der Sammelquote dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung zu tragen.

## k) Einführung von Mindestsammelquoten für Industrie- und Fahrzeugbatterien auf EU-Ebene

Die Bundesregierung verschließt sich nicht einer Diskussion des Anliegens des Bundesrates. Die Höhe einer zukünftigen Quote hängt jedoch auch stark von dem zukünftigen Zuschnitt der Batteriearten ab, insbesondere wie Industriebatterien, die in privaten Haushalten genutzt werden, zukünftig eingeordnet werden sollen. Vor diesem Hintergrund ist es wesentlich, zunächst das Verhältnis von Geräte- und Industriebatterien zu klären, bevor Diskussionen zu weiteren Sammelquoten erfolgen.

## l) Anpassung der Recyclingeffizienzvorgaben auf EU-Ebene

Die Bundesregierung unterstützt grundsätzlich das Anliegen des Bundesrates. Für lithiumhaltige Batterien könnte eine eigene Recyclingeffizienzvorgabe als zielführend erachtet werden, soweit dies technisch machbar und wirtschaftlich zumutbar ist, um sicherzustellen, dass auch das Lithium aus diesen Alt Batterien zurückgewonnen und damit in den Wirtschaftskreislauf zurückgeführt wird. Da das Recycling in diesem Bereich derzeit noch sehr kostenintensiv ist, könnte eine entsprechende europäische Vorgabe ein Treiber zu mehr Recycling sein.

## m) Einheitliche Anforderungen an die Ermittlung von Daten zur Berechnung der Sammelquoten und der Recyclingeffizienzen

Das Anliegen des Bundesrates wird durch die Bundesregierung grundsätzlich unterstützt. Für die Berechnung der Recyclingeffizienzen gibt es jedoch bereits auf EU-Ebene einheitliche Vorgaben. Diese fehlen jedoch für die

Berechnung der Sammelquoten. Einheitliche Vorgaben wären für eine bessere Vergleichbarkeit unter den Mitgliedstaaten wünschenswert. Entsprechende Vorgaben können jedoch erst nach der grundsätzlichen Festlegung der Berechnungsquote getroffen werden.



