



75 Jahre  
Demokratie  
lebendig



Deutscher Bundestag  
Wissenschaftliche Dienste

---

## Sachstand

---

## Vorhaltepflicht nach der EU-Batterieverordnung

**Vorhaltepflicht nach der EU-Batterieverordnung**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 079/24  
Abschluss der Arbeit: 02.07.2024  
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Umwelt

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Vorhaltepflicht</b>	<b>4</b>
2.1.	5-jährige Vorhaltepflicht nach Batterie-VO	4
2.1.1.	Sachlicher Anwendungsbereich der Vorhaltepflicht	4
2.1.2.	Beginn der Vorhaltepflicht	5
2.1.2.1.	Wortlaut des Art. 11 Abs. 7 Batterie-VO	5
2.1.2.2.	„Inverkehrbringen“ und „Bereitstellung auf dem Unionsmarkt“	5
2.1.2.3.	„Ausrüstungsmodell“	6
2.1.2.4.	„Letzte Einheit“	8
2.1.3.	Inkrafttreten und Übergangsfrist	8
2.2.	Weitergehende Nachkaufgarantie auf EU-Ebene	9
2.3.	Weitergehende Nachkaufgarantie auf nationaler Ebene	10
2.4.	Übergangszeit bis zur Geltung von Art. 11 Batterie-VO; Zivilrecht	12
2.5.	Abgrenzung zum „Recht auf Reparatur“	13
2.6.	Abgrenzung zur EU-Ökodesign-VO	14
<b>3.</b>	<b>Vereinheitlichung der Akkus für Elektrofahräder/E-Scooter</b>	<b>15</b>
<b>4.</b>	<b>Verbraucherinformationen zu Effizienz, Ladegeschwindigkeit und Recyclingfähigkeit</b>	<b>16</b>
4.1.	EU	16
4.1.1.	Kapitel III Batterie-VO: „Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen“	16
4.1.1.1.	Art. 13 Batterie-VO	16
4.1.1.2.	Art. 14 Batterie-VO	18
4.1.2.	Der digitale Batteriepass	18
4.1.3.	Sonstige Kennzeichnungsanforderungen	19
4.2.	Nationale Ebene	19

## 1. Einleitung

**Batterien** sind im Sinne des EU-Batterierechts (auch) die wiederaufladbaren Batterien,<sup>1</sup> die gemeinhin als **Akkus** bezeichnet werden (vgl. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 6, Nr. 7 Batterie-VO). Die vorliegende Arbeit beantwortet im Hinblick auf die neue EU-Batterie-Verordnung (Batterie-VO)<sup>2</sup>,

- inwieweit eine Nachkaufgarantie für Batterien in Elektrofahrrädern besteht,
- ob eine Vereinheitlichung von Batterien für Elektrofahrräder erfolgen soll,
- welche Forderungen oder Argumente zur Verbesserung der derzeitigen EU-Batterieverordnung bestehen und
- inwieweit die Pflicht besteht oder künftig bestehen soll, bestimmte Verbraucherinformationen auf der Batteriepackung aufzubringen.

Zunächst stellt Abschnitt 2 die Regelungen vor zur Entfernbarkeit und Austauschbarkeit von Batterien und hat im Fokus die Verpflichtung, Ersatzteile vorzuhalten.

Daraufhin stellt Abschnitt 3 Argumente und Absichten für die Stärkung der Nachhaltigkeit von Batterien vor. Dabei geht es um die Harmonisierung einzelner Komponenten batteriebetriebener Fortbewegungsmittel.

Abschnitt 4. gibt einen Überblick über die in der Batterie-VO geregelten Pflichten zur Verbraucherinformation.

An einigen Stellen finden sich Verweise auf Literatur, welche die Nachhaltigkeit der Regelungsgegenstände beleuchtet.

## 2. Vorhaltepflcht

### 2.1. 5-jährige Vorhaltepflcht nach Batterie-VO

#### 2.1.1. Sachlicher Anwendungsbereich der Vorhaltepflcht

Aus Art. 11 Abs. 7 Batterie-VO ergibt sich, dass für bestimmte Batterien, welche in Produkte eingebaut sind, eine 5-jährige Vorhaltepflcht<sup>3</sup> besteht, d. h., dass die Batterien ab einem bestimmten Zeitpunkt fünf Jahre lang vorrätig sein müssen. Sie trifft natürliche oder juristische Personen, welche die entsprechenden Produkte in Verkehr bringen. Unter den Batteriebegriff fallen

---

1 Vgl. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 6, Nr. 7 Batterie-VO.

2 Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1542>.

3 In der Verordnung heißt es, „dass diese Batterien [...] zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis für unabhängige Fachleute und Endnutzer als Ersatzteil [...] erhältlich sind.“

ausdrücklich **auch** sogenannte „**LV-Batterien**“ (oder auch „Batterien für leichte Verkehrsmittel“, vgl. Art. 3 Abs. 1 Nr. 11 Batterie-VO). Diese sind z. B. in sogenannten E-Scootern/E-Bikes verbaut<sup>4</sup>.

## 2.1.2. Beginn der Vorhaltepflcht

### 2.1.2.1. Wortlaut des Art. 11 Abs. 7 Batterie-VO

Fraglich ist, wann der Zeitraum beginnt, innerhalb dessen passende Batterien vorzuhalten sind. Der Wortlaut des **Art. 11 Abs. 7 Batterie-VO** lautet:

„Natürliche oder juristische Personen, die Produkte, in die Gerätebatterien oder LV-Batterien eingebaut sind, in Verkehr bringen, sorgen dafür, dass diese Batterien nach dem **Inverkehrbringen** der **letzten Einheit** des **Ausrüstungsmodells** noch für **mindestens fünf Jahre** zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis für unabhängige Fachleute und Endnutzer als Ersatzteil für den batteriebetriebenen Ausrüstungsgegenstand erhältlich sind.“<sup>5</sup>

Der Zeitraum für die Vorhaltepflcht beginnt also mit dem „Inverkehrbringen der letzten Einheit eines Ausrüstungsmodells“. Aufgrund des Interpretationsspielraums, den die Norm offenlässt,<sup>6</sup> bedarf es einer Auslegung.

### 2.1.2.2. „Inverkehrbringen“ und „Bereitstellung auf dem Unionsmarkt“

Art. 3 Abs. 1 Nr. 16 Batterie-VO definiert auf Batterien bezogen das „**Inverkehrbringen**“ als die „erstmalige Bereitstellung einer Batterie auf dem Unionsmarkt“<sup>7</sup>.

Art. 11 Abs. 7 Batterie-VO bezieht sich zwar nicht auf das Inverkehrbringen (allein) einer Batterie, sondern auf das Inverkehrbringen „des Produkts“ bzw. „des Ausrüstungsmodells“. Dennoch kann die Definition insoweit übertragen werden, als im Kontext der Batterie-Verordnung für ein „Inverkehrbringen“ immer die „**erstmalige** Bereitstellung auf dem Unionsmarkt“ entscheidend ist. Art. 3 Abs. 1 Nr. 17 Batterie-VO definiert wiederum, was unter „Bereitstellung auf dem Markt“ zu verstehen ist. Demnach handelt es sich um jede

---

4 Rutloff/Wagner/Misztl ZfPC 2023, 54 (55).

5 Hervorhebungen durch Verf.

6 Wagner, „EU-Parlament beschließt Batterieverordnung“, in: Nachrichten ESG 2023, 211 (214) („nachdem die *letzte Version eines Produkts* auf den Markt gekommen ist“ – Hervorhebung nur hier); die IHK Darmstadt, Neue EU-Batterieverordnung beschlossen, spricht davon, dass „die letzte Version eines Produkts auf den Markt gekommen“ ist, <https://www.ihk.de/darmstadt/produktmarken/beraten-und-informieren/umwelt-energie/kreislaufwirtschaft/neue-eu-batterieverordnung-beschlossen-5867396>; in Spiegel/Baus, Taylor Wessing, Die Europäische Batterieverordnung – Ein Überblick, S. 22 f., [https://www.taylorwessing.com/-/media/taylor-wessing/files/germany/2023/11/tw\\_23\\_esg-connect-4\\_batterie-vo.pdf](https://www.taylorwessing.com/-/media/taylor-wessing/files/germany/2023/11/tw_23_esg-connect-4_batterie-vo.pdf) wird von „5 Jahren nach Serienende“ gesprochen.

7 Hervorhebung durch Verf.

---

„entgeltliche oder unentgeltliche **Abgabe** einer Batterie **für den Vertrieb** oder **zur Verwendung** auf dem Unionsmarkt **im Rahmen einer Geschäftstätigkeit**“.

Problematisch ist, dass hierdurch nicht deutlich wird, ob die Abgabe im Rahmen einer **Lieferkette** (nur) vom Hersteller an einen ersten Zwischenhändler gemeint ist oder auch die Weitergabe eines ersten Zwischenhändlers an weitere Zwischenhändler oder Endverkäufer. Der Wortlaut der 2. Alternative („oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit“) lässt auch die Abgabe der Zwischenhändler an weitere Unternehmer als „Bereitstellung auf dem Markt“ zu. Klar ist jedenfalls, dass beide Alternativen **nicht** die Bereitstellung an den Endverbraucher erfassen („für den Vertrieb“ oder „zur Verwendung [...] im Rahmen einer Geschäftstätigkeit“). Der Endverkäufer ist somit nicht erfasst.

Es verbleiben als mögliche „Bereitsteller auf dem Unionsmarkt“ nur Zwischenhändler und Hersteller. Das Einführen des Produkts durch den Hersteller ist in jedem Falle erfasst. Würde die Norm zusätzlich die Bereitstellung durch **Zwischenhändler** erfassen und diese damit eigens verpflichtet wären, fünf Jahre lang Ersatzteile vorzuhalten, führt dies möglicherweise zu unbilligen Ergebnissen. Denn der einzelne Zwischenhändler wird regelmäßig **wenig Einfluss** auf die Produktion der Teile (Batterien/Akkus) haben. Geht man von einem solchen geringen Einfluss aus, dürfte die Vorhaltepflcht aufgrund mangelnder Umsetzbarkeit nur die **Abgabe durch den Hersteller** adressieren.

Den Hersteller als einzigen Adressaten vorausgesetzt, ergibt sich aber wiederum dann eine unbillige Situation, wenn Teile der **Lieferkette außerhalb des Unionsmarktes** liegen, der Hersteller also das Produkt nicht selbst in den EU-Markt einführt. Dadurch ist er nicht zur Vorhaltung der Ersatzteile verpflichtet. In einem solchen Fall würde es gänzlich an einem Adressaten der Vorhaltepflcht fehlen.

Im Falle des ausländischen Herstellers würde über die Situation des **fehlenden Adressaten** nur – entsprechend dem Zweck der Norm – hinweghelfen, dass der Zwischenhändler doch eigens verpflichtet wird, das Produkt vorzuhalten. Dies erschiene allerdings nur dann opportun, wenn er wirtschaftlich in der Lage wäre, ausreichend Druck auf den Hersteller auszuüben, die benötigten Batterien weiterhin zu liefern.

Soweit ersichtlich erörtert die Literatur diese Problematik bislang nicht.

#### 2.1.2.3. „Ausrüstungsmodell“

Um den Beginn des Vorhaltezeitraums zu bestimmen, stellt sich weiter die Frage, was unter (Inverkehrbringen) der „letzten Einheit des Ausrüstungsmodells“ zu verstehen ist. „Ausrüstungsmodell“ bezeichnet jedenfalls die Ausrüstung mit einer Batterie. Der Begriff „Ausrüstungsmodell“ lässt Zweifel dahingehend zu, ob er ein einzelnes Gerät, eine bestimmte Produktversion oder eine Produktlinie bezeichnet. Der Begriff **„Modell“** ist nicht legaldefiniert und kann verschiedene

Bedeutungen haben.<sup>8</sup> Er wird in der Zusammensetzung „Ausrüstungsmodell“ ausschließlich in dem hier untersuchten Art. 11 Abs. 7 Batterie-VO verwendet. Art. 11 Abs. 7 Batterie-VO selbst spricht synonym lediglich von „Produkt“. Allerdings kann die Legaldefinition des Begriffs „Batteriemodell“ in Art. 3 Abs. 1 Nr. 19 Batterie-VO bei der **Wortlaut-Auslegung** zum Verständnis des Begriffs „Ausrüstungsmodell“ sinngemäß herangezogen werden. Art. 3 Abs. 1 Nr. 19 Batterie-VO definiert ein „Batteriemodell“ als

„eine Version einer Batterie, bei der sämtliche Einheiten die **gleichen technischen**, für die Nachhaltigkeits- und Sicherheitsanforderungen sowie die Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen gemäß dieser Verordnung relevanten **Merkmale** und die **gleiche Modellkennung**<sup>9</sup> aufweisen“<sup>10</sup>.

Somit dürfte es bei dem mit der Batterie ausgerüsteten Modell (Ausrüstungsmodell) ebenfalls darauf ankommen, dass alle zugehörigen Produkte die gleichen technischen Merkmale und gleiche Modellkennung aufweisen. Daraus ergibt sich, dass mit „Modell“ wohl nicht eine ganze Produktlinie<sup>11</sup> (beispielsweise die Smartphone-Reihe Samsung Galaxy oder das iPhone) gemeint ist, sondern ausschließlich eine **Produktgeneration** (beispielsweise Samsung Galaxy S21 oder iPhone 15), die die gleichen rechtlich relevanten technischen Merkmale und gleiche Modellkennung aufweisen.

Eine **teleologische Auslegung** bestätigt dies: Legt man das Verständnis von Modell als „Produktlinie“ zugrunde, wären Hersteller besonders erfolgreicher und bewährter Produktlinien, welche über mehrere Jahrzehnte unter ständiger Weiterentwicklung und Veränderung der Modelle hergestellt werden, verpflichtet, wiederum Jahrzehnte nachdem die erste Produktgeneration hergestellt wurde, noch entsprechende Ersatzteile für dieses Modell bereitzuhalten. Dieses dürfte dann aber bereits längst durch Verschleiß oder technisch signifikant stärkere Modelle („neue Generation“) vom Markt verdrängt worden sein. Da sich die Nutzungsdauer bei E-Scootern und E-Bikes – also bei Produkten, die einem sehr starken Verschleiß und einem schnellen technologischen Wandel unterliegen – in kürzeren Zeitintervallen abspielen dürfte, wird eine an das Ende der Produktlinie angeknüpfte Vorhaltepflcht regelmäßig wirtschaftlich in keinem angemessenen Verhältnis zu der Abnahmerquote stehen und ist folglich wohl eher im genannten Sinne der Produktgeneration zu verstehen.

---

8 Die IHK Darmstadt, Neue EU-Batterieverordnung beschlossen, spricht davon, dass „die letzte Version eines Produkts auf den Markt gekommen“ ist, <https://www.ihk.de/darmstadt/produktmarken/beraten-und-informieren/umwelt-energie/kreislaufwirtschaft/neue-eu-batterieverordnung-beschlossen-5867396>; Spiegel/Baus, Taylor Wessing, Die Europäische Batterieverordnung – Ein Überblick, S. 22 f., [https://www.taylorwessing.com/-/media/taylor-wessing/files/germany/2023/11/tw\\_23\\_esg-connect-4\\_batterie-vo.pdf](https://www.taylorwessing.com/-/media/taylor-wessing/files/germany/2023/11/tw_23_esg-connect-4_batterie-vo.pdf), sprechen von „5 Jahren nach Serienende“.

9 Aus Art. 38 Abs. 6 Batterie-VO ergibt sich, dass der Begriff Modellkennung (dort wieder: einer Batterie) nicht die Seriennummer oder Chargennummer meint.

10 Hervorhebungen durch Verf.

11 Zum Begriff Markgraf, in: Gabler, Wirtschaftslexikon, Produktlinie, <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/produktlinie-43488>.

#### 2.1.2.4. „Letzte Einheit“

Zuletzt ist zu klären, was der Gesetzgeber mit „letzter Einheit“ (des Ausrüstungsmodells) meint. Der Wortlaut, Gründe der Rechtssicherheit sowie teleologische Gesichtspunkte sprechen dafür, unter der „letzten Einheit“ nicht etwa die gesamte letzte Produktcharge<sup>12</sup> zu betrachten, sondern das zeitlich **zuletzt produzierte einzelne Exemplar des Modells**.<sup>13</sup>

#### 2.1.3. Inkrafttreten und Übergangsfrist

Die Neuregelung gilt nicht vor dem 18. Februar 2027, vgl. Art. 96 UAbs. 2 lit. a Batterie-VO. Bis zum 18. Februar 2027 gilt insoweit Art. 11 der **Batterie-RL**,<sup>14</sup> welcher jedoch lediglich die Entnehmbarkeit von Batterien sowie Anweisungs- und Informationspflichten regeln, nicht jedoch eine Vorhaltepflcht normiert.

Aufgrund des Rechtscharakters der Verordnung entfaltet diese – anders als eine Richtlinie – **unmittelbare Wirkung** in den Mitgliedstaaten und bedarf grundsätzlich keines weiteren Umsetzungsaktes, vgl. Art. 288 Abs. 2, 3 AEUV („EU-Gesetz“).<sup>15</sup> Der Referentenentwurf zu einem **Batterie-EU-Anpassungsgesetz**<sup>16</sup> beinhaltet

„Regelungen, sofern Anforderungen für die Durchführung der unmittelbar geltenden Verordnung erforderlich sind, die Verordnung selbst den Mitgliedstaaten die Festlegung von nationalen Regelungen vorschreibt oder den Mitgliedstaaten ein Ermessensspielraum hinsichtlich weitergehender Regelungen eröffnet wird.“<sup>17</sup>

- 
- 12 Wird durch Verf. in diesem Kontext als „quantitativ abgrenzbare Gesamtheit an Produktexemplaren, die hinsichtlich des Produktionszeitraumes (z. B. ein Monat) eine Gemeinsamkeit aufweisen,“ verstanden.
- 13 Missverständlich Wagner, „EU-Parlament beschließt Batterieverordnung“, in: Nachrichten ESG 2023, 211 (214) („nachdem die *letzte Version eines Produkts* auf den Markt gekommen ist“ – Hervorhebung nur hier).
- 14 Richtlinie 2006/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32006L0066>.
- 15 Bergmann, in: Bergmann, Handlexikon der Europäischen Union, 6. Aufl., Rechtsakte der EU.
- 16 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542, Stand: 8. Mai 2024, <https://www.bmuv.de/gesetz/referentenentwurf-eines-gesetzes-zur-anpassung-des-batterierechts-an-die-verordnung-eu-2023-1542>.
- 17 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, Entwurf Gesetzes zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542, Stand: 8. Mai 2024, S. 2, <https://www.bmuv.de/gesetz/referentenentwurf-eines-gesetzes-zur-anpassung-des-batterierechts-an-die-verordnung-eu-2023-1542>.

## 2.2. Weitergehende Nachkaufgarantie auf EU-Ebene

Längere Vorhaltefristen als für Batterien gelten nur für bestimmte andere Produktgruppen. Diese sind etwa in Durchführungsverordnungen zur EU-Ökodesign-RL geregelt,<sup>18</sup> die demnächst von einer EU-Ökodesign-VO ersetzt werden soll.<sup>19</sup> Die Deutsche Umwelthilfe verlangt jedoch auch für Batterien – je nach Kategorie – eine Vorhaltefrist von 10 bis 15 Jahren.<sup>20</sup> Vereinzelt wird angenommen, die Vorhaltepflicht gelte nicht nur für fünf Jahre, sondern „für die erwartete Lebensdauer eines Produkts“.<sup>21</sup> Eine im Einzelfall **über 5 Jahre** hinausgehende Vorhaltefrist lässt sich jedoch für Gerätebatterien auf Basis der Batterie-VO (Art. 11 Abs. 7) wohl eher **nicht herleiten**. Art. 11 Abs. 1 S. 1, Abs. 5 und Abs. 6 Batterie-VO betreffen lediglich die Bauart der Geräte:

„(1) Natürliche oder juristische Personen, die Produkte, in die Gerätebatterien eingebaut sind, in Verkehr bringen, sorgen dafür, dass diese Batterien vom Endnutzer jederzeit während der Lebensdauer des Produkts leicht entfernt und ausgetauscht werden können. [...]

(5) Natürliche oder juristische Personen, die Produkte, in die LV-Batterien eingebaut sind, in Verkehr bringen, sorgen dafür, dass diese Batterien sowie die einzelnen im Batteriesatz enthaltenen Batteriezellen von unabhängigen Fachleuten jederzeit während der Lebensdauer des Produkts leicht entfernt und ausgetauscht werden können. [...]

(6) Als leicht auszutauschen gilt eine Gerätebatterie oder eine LV-Batterie für die Zwecke der Absätze 1 und 5, wenn sie nach dem Entfernen aus dem Gerät oder dem leichten Verkehrsmittel durch eine andere kompatible Batterie ersetzt werden kann, ohne dass das Funktionieren, die Leistung oder die Sicherheit des Geräts oder des leichten Verkehrsmittels dadurch beeinträchtigt wird.“

- 
- 18 Umweltbundesamt, Ökodesign-Anforderungen an die Reparierbarkeit von Produkten, Stand: 24. Oktober 2022, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/produkte/oekodesign/oekodesign-anforderungen-an-die-reparierbarkeit-von#die-anforderungen-im-uberblick>; Bergische Industrie- und Handelskammer, Hersteller müssen bis zu zehn Jahre Ersatzteile zur Verfügung stellen, <https://www.ihk.de/bergische/innovation-und-umwelt/umweltberatung/oekodesign/hersteller-muessen-jahrelang-ersatzteile-zur-verfuegung-stellen-5072238#:~:text=Am%20.,und%20der%20Effizienz%20der%20Ger%C3%A4te>.
- 19 EU-Kommission, Vertretung in Deutschland, Nachhaltige Produkte sollen zur neuen Norm in der EU werden, 5. Dezember 2023, [https://germany.representation.ec.europa.eu/news/nachhaltige-produkte-sollen-zur-neuen-norm-der-eu-werden-2023-12-05\\_de](https://germany.representation.ec.europa.eu/news/nachhaltige-produkte-sollen-zur-neuen-norm-der-eu-werden-2023-12-05_de).
- 20 Deutsche Umwelthilfe, Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe zur Überarbeitung des Batteriegesetzes, Stand: 11. März 2024, S. 8 und 14, [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Projektinformation/Kreislaufwirtschaft/Batterien/240311\\_DUH\\_Stellungnahme\\_BattG\\_2023\\_FINAL.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Kreislaufwirtschaft/Batterien/240311_DUH_Stellungnahme_BattG_2023_FINAL.pdf)
- 21 So (wohl unzutreffend) Wagner, „EU-Parlament beschließt Batterieverordnung“, in: ESG Zeitschrift für nachhaltige Unternehmensführung 2023, 211 (214); FAZ, Die EU besiegelt das Ende festverklebter Akkus, Stand: 14. Juni 2023, <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/eu-batteriegesetz-das-ende-festverklebter-akkus-18962934.html>.

In diesem Sinne ist die Formulierung in Art. 11 Abs. 6 Batterie-VO „durch eine andere kompatible Batterie ersetzt werden kann“<sup>22</sup> wohl als „... ersetzt werden könnte“ zu lesen.<sup>23</sup> Zweck der Regelung ist, dass ein **Austausch der Gerätebatterie** sich nicht nachteilig auf das Funktionieren, die Leistung oder die Sicherheit des Geräts auswirkt.<sup>24</sup> Auch die Erwägungsgründe sprechen davon, dass Produkte in einer Weise ausgelegt sein müssen, dass die Batterie entfernt und ausgetauscht werden kann.<sup>25</sup> Die Vorhaltepflcht ist **abschließend** in Art. 11 Abs. 7 Batterie-VO geregelt.

### 2.3. Weitergehende Nachkaufgarantie auf nationaler Ebene

Eine darüberhinausgehende, schärfere Regelung einzuführen, ist auf nationaler Ebene kaum möglich. Denn die Verordnung wurde mit dem Zweck der Vollharmonisierung maßgeblich auf die Binnenmarktkompetenz des Art. 114 AEUV gestützt.<sup>26</sup> **Abweichende Regelungen** wie Schutzverstärkungen – hier konkret längere Vorhaltepflchten der Batterien – sind daher nur **unter den sehr engen Grenzen des Art. 114 AEUV**<sup>27</sup> zulässig.

Lediglich die Art. 54 bis 76 Batterie-VO (Kapitel: „Bewirtschaftung von Altbatterien“) beruhen auf der **Umweltkompetenz** des Art. 192 Abs. 1 AEUV, sodass nur in diesem Bereich gemäß

---

22 Auch aus dem englischen Text ergibt sich keine andere Wertung („can be substituted“).

23 Am Rande erwähnenswert ist, dass Art. 11 Abs. 1 UAbs. 1 S. 1 Batterie-VO für Gerätebatterien die Austauschbarkeit durch alle Endnutzer vorschreibt, während Art. 11 Abs. 5 Batterie-VO speziell für LV-Batterien lediglich die Austauschbarkeit durch unabhängige Fachleute verlangt.

24 Aus dem Originaltext ergibt sich keine andere Wertung; s. ebenso Öttinger, Die neue EU-Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 56; vgl. Spiegel/Baus, Taylor Wessing, Die Europäische Batterieverordnung – Ein Überblick, S. 22 f., [https://www.taylorwessing.com/-/media/taylor-wessing/files/germany/2023/11/tw\\_23\\_esg-connect-4\\_batterie-vo.pdf](https://www.taylorwessing.com/-/media/taylor-wessing/files/germany/2023/11/tw_23_esg-connect-4_batterie-vo.pdf), diese sprechen vom „Produktdesign“; vgl. VDE Infopapier zur Batterieverordnung (EU) 2023/1542 über Batterien und Altbatterien, S. 4, <https://www.vde.com/resource/blob/2301722/64bdaa4e117567932a21358859e74ca5/download-infopapier-zur-batterieverordnung-data.pdf>.

25 Vgl. Erwägungsgrund 39 Batterie-VO.

26 Vgl. Verkündungsformel der Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, ABl. L 191/1 vom 28. Juli 2023, S. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1542>; zur Kompetenzfrage auch Ruttloff/Wagner/Misztl ZfPC 2023, 54 f., und Petersen NVwZ 2022, 921 (929 f.).

27 „Siehe dazu Art. 114 IV-VI AEUV, die – anders als Art. 193 – zwischen Beibehaltung nationaler Vorschriften, die zum Zeitpunkt des Erlasses des entsprechenden EU-Rechtsakts bereits bestanden (Abs. 4), und der Einführung neuer nationaler Vorschriften (Art. 114 V) AEUV differenzieren. Die Neueinführung unterliegt erheblich strengeren Voraussetzungen als die Beibehaltung. Die KOM prüft nach Abs. 6, ob die nationalen Regelungen eine willkürliche Diskriminierung und eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellen und, ob sie das Funktionieren des Binnenmarkts behindern.“ – Petersen NVwZ 2022, 921 (929; Fn. 148) (Hervorhebungen durch Verf.).

Art. 193 AEUV **verstärkte Schutzmaßnahmen** seitens der Mitgliedstaaten zulässig sind.<sup>28</sup> Sie müssen bei der Kommission notifiziert<sup>29</sup> werden.

Nationale Sonderregelungen, die wie Vorhalteplichten wohl außerhalb des Rahmens von Art. 193 AEUV lägen, dürfte die Kommission aufgrund der angestrebten Vollharmonisierung wohl nicht zulassen.<sup>30</sup> Sie würde nach Art. 114 Abs. 6 AEUV prüfen, „ob die nationalen Regelungen eine willkürliche Diskriminierung und eine verschleierte **Beschränkung des Handels** zwischen den Mitgliedstaaten darstellen und, ob sie das **Funktionieren des Binnenmarkts** behindern.“<sup>31</sup> Gegen eine potenzielle Zulassung von nationalen Sonderregelungen führen Literaturstimmen die **Entstehungsgeschichte** der Batterie-VO an:

„Zur Schaffung des neuen Rechtsrahmens hatte sich die Europäische Kommission vor allem entschieden, weil ein Review der aktuellen Rechtslage ergeben hatte, dass innerhalb des Binnenmarktes große nationale Abweichungen bei der Umsetzung der Batterie-Richtlinie existieren. Dadurch sei kein fairer Wettbewerb möglich. Zudem fehle es an hinreichenden Anreizen für Investitionen in die innereuropäische Batterieproduktion (S. 2 des Verordnungsentwurfs).“<sup>32</sup>

Die Verordnung soll, so die Erwägungsgründe, verhindern, dass der freie Verkehr von Batterien durch uneinheitliche Regelungen behindert wird,<sup>33</sup> und daher gerade „**keinen Spielraum** für eine unterschiedliche Umsetzung durch die Mitgliedstaaten zulassen“.<sup>34</sup>

---

28 Petersen NVwZ 2022, 921 (930; Fn. 149); Falke ZUR 2023, 564 (565).

29 Bloße Meldepflicht: unterbliebene Meldung hat keine Auswirkungen auf die Wirksamkeit der Maßnahme, jedoch Vertragsverletzung, wenn die Meldung unterbleibt, siehe Calliess, in: Ruffert/Calliess, EUV/AEUV, 6. Aufl. 2022, Art. 193 AEUV, Rn. 15.

30 Ruttloff/Wagner/Misztl ZfPC 2023, 54 f.; product.compliance.bites-Podcast, Folge vom 15. Februar 2023, „23. Verfahren zum Erlass einer europäischen Batterieverordnung“; Petersen NVwZ 2022, 921 (929 f.).

31 Petersen NVwZ 2022, 921 (929; Fn. 148) (Hervorhebungen durch Verf.).

32 Ruttloff/Wagner/Misztl ZfPC 2023, 54.

33 Erwägungsgrund Nr. 11 der Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1542>.

34 Erwägungsgrund Nr. 10 der Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1542>.

## 2.4. Übergangszeit bis zur Geltung von Art. 11 Batterie-VO; Zivilrecht

Mit Inkrafttreten der Verordnung wurde zeitgleich die Batterierichtlinie aufgehoben und das Batteriegesetz<sup>35</sup> insoweit verdrängt,<sup>36</sup> als entgegenstehende Regelungen der Verordnung bereits Wirkung entfalten. Für die Zeit bis zur Geltung des Art. 11 Batterie-VO gilt jedoch das BatterieG bzw. die dahinterstehende Batterie-RL. Diese treffen **keine** Regelungen zu einer Vorhaltepflcht für Batterien. Auch der Referentenentwurf zum Batterie-EU-Anpassungsgesetz<sup>37</sup> behandelt diese Frage nicht.

Somit kommt nur in Betracht, zur Frage der Vorhaltung von Batterien auf die allgemeinen **zivilrechtlichen Regeln** zurückzugreifen. Aus einem Kaufvertrag (oder jedem anderen Schuldverhältnis) können sich – über die Leistungspflichten hinaus (vgl. §§ 433, 241 BGB) – auch sogenannte Neben- und Schutzpflichten ergeben, vgl. § 241 Abs. 2 BGB.<sup>38</sup> Darunter fallen sogenannte Nachlieferungspflichten.<sup>39</sup> Diese umfassen die Pflicht, dass sich der Lieferant auch nach Vertragsabwicklung noch für eine gewisse Dauer hinsichtlich der Lieferung von **Ersatzteilen** lieferbereit hält.<sup>40</sup> Einer Literaturstimme zufolge,<sup>41</sup> nach der „das Klimaschutzgebot als Auftrag auch an den Privatrechtsgesetzgeber zu deuten“ sei, ließe sich die Vorhaltepflcht womöglich durch eine „klimafreundliche Auslegung“ des § 241 Abs. 2 BGB im Lichte des Art. 20a GG erreichen. Vertretbar erscheint eine Verpflichtung zur Vorhaltung von Ersatzteilen über die Auslegung des Merkmals der „**Beschaffenheit**“ gem. § 434 Abs. 2 Nr. 1 BGB im kaufvertraglichen Mängelbegriff. So könnte es sich bei der Vorhaltung von Ersatzteilen um einen **Umweltfaktor** handeln, der in enger Beziehung zur Sache steht und damit Einfluss auf die Wertschätzung der Sache hat, also unter den Beschaffenheitsbegriff fallen.<sup>42</sup> Allerdings sind auch hier die **zeitlichen Grenzen** der Nachlieferung/Vorhaltung – ebenso wie die konkrete Ausgestaltung der Neben- und Schutzpflichten bereits im Ansatz<sup>43</sup> – einzelfallabhängig und lassen sich nicht pauschalisieren.<sup>44</sup> Über die Frage einer

---

35 Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Batterien und Akkumulatoren, <https://www.gesetze-im-internet.de/battg/BJNR158210009.html>.

36 Petersen NVwZ 2022, 921 (930).

37 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542, Stand: 8. Mai 2024, <https://www.bmuv.de/gesetz/referentenentwurf-eines-gesetzes-zur-anpassung-des-batterierechts-an-die-verordnung-eu-2023-1542>.

38 MüKo-BGB/Bachmann, 9. Aufl., § 241 Rn. 2.

39 Begrifflich und inhaltlich nicht zu verwechseln mit der „Nacherfüllung“ im Rahmen der Mängelgewährleistungsrechte, z. B §§ 439, 635 BGB; MüKo-BGB/Bachmann, 9. Aufl., § 241 Rn. 123.

40 MüKo-BGB/Bachmann, 9. Aufl., § 241 Rn. 123.

41 Vgl. Gsell NZM 2022, 481 (485, 489).

42 Croon-Gestefeld NJW 2022, 497 (501).

43 MüKo-BGB/Bachmann, 9. Aufl., § 241 Rn. 62 f.

44 Darüber hinaus begegnet eine solche Auslegung weitergehenden Bedenken, vgl. Croon-Gestefeld NJW 2022, 497 (501 f.).

spezifischen Nachlieferungs- bzw. Vorhaltepflcht für Batterien hat die **Rechtsprechung** – soweit ersichtlich – bislang **nicht** entschieden.

## 2.5. Abgrenzung zum „Recht auf Reparatur“

Die Regelungen in der neuen Batterieverordnung unterscheiden sich von dem „Recht auf Reparatur“,<sup>45</sup> welches schon seit längerer Zeit von Verbraucherschutzinitiativen gefordert wird.<sup>46</sup> Das **EU-Parlament** hat die Richtlinie über das Recht auf Reparatur am 23. April 2024 angenommen.<sup>47</sup> Bevor sie in Kraft treten kann, muss sie vom Rat förmlich gebilligt werden und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden.<sup>48</sup> Danach sollen unter anderem Verkäufer dazu verpflichtet werden, der Reparatur innerhalb der gesetzlichen Garantiezeit Vorrang einzuräumen, wenn diese günstiger oder kostenmäßig gleichwertig ist wie der Austausch einer Ware.<sup>49</sup> Ein Anreiz beim Verbraucher (gegenüber einem Neukauf) soll dadurch geschaffen werden, dass sich die gesetzliche Gewährleistungsfrist automatisch um ein Jahr verlängert, wenn die Reparatur innerhalb der Regelgewährleistungsfrist durchgeführt wird.<sup>50</sup> Sachlich soll das Recht auf Reparatur z. B. auf Haushaltsgroßgeräte, Staubsauger, elektronische Displays, Mobiltelefone und Tablets anwendbar sein.<sup>51</sup> Auch für Produkte, in die **LV-Batterien eingebaut** sind (E-Scooter/E-Bikes), soll das Recht auf Reparatur bestehen, vgl. Anhang II Nr. 10 des vom Europäischen Parlament angenommenen Textes.<sup>52</sup>

**Deutschland** plant allerdings, der europäischen Initiative vorzugreifen, und will bereits 2024 ein nationales **Reparaturgesetz** vorlegen. Dieses soll Hersteller unter anderem verpflichten, mindestens **zehn Jahre** lang Ersatzteile für Produkte vorzuhalten und innerhalb von 14 Tagen zu einem angemessenen Preis und mit Reparaturinformationen zur Verfügung zu stellen, sodass sich die Reparatur gegenüber einem Neukauf rentiert.<sup>53</sup> Dazu müssen Hersteller Reparaturinformationen

---

45 Dabei handelt es sich um die verbreitete Bezeichnung des Richtlinienvorschlags der EU-Kommission vom 22.03.2023 zur Förderung der Reparatur von Waren, vgl. Weihe CCZ 2024, 85 (87) m. w. N.

46 Specht-Riemenscheider/Mehnert ZfDR 2022, 313 (315).

47 Europäisches Parlament, Pressemitteilung vom 23. April 2024, Recht auf Reparatur: Reparieren einfacher und attraktiver machen, <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20240419IPR20590/recht-auf-reparatur-reparieren-einfacher-und-attraktiver-machen>; [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0308\\_DE.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0308_DE.html).

48 Europäisches Parlament, Pressemitteilung vom 23. April 2024, Recht auf Reparatur: Reparieren einfacher und attraktiver machen, <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20240419IPR20590/recht-auf-reparatur-reparieren-einfacher-und-attraktiver-machen>.

49 Philipp EuZW 2024, 52.

50 Weihe CCZ 2024, 85 (87).

51 Weihe CCZ 2024, 85 (87).

52 [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0308\\_DE.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0308_DE.html).

53 Weihe CCZ 2024, 85 (87).

zur Verfügung stellen.<sup>54</sup> Dabei ist das oben erläuterte Verhältnis von nationalem Recht gegenüber der EU-Batterie-VO zu beachten (siehe Abschnitt 2.3.).

## 2.6. Abgrenzung zur EU-Ökodesign-VO

Ebenfalls von der Batterie-VO zu unterscheiden ist die neue **EU-Ökodesign-Verordnung**, welche die bisherige – im Anwendungsbereich engere – Ökodesign-Richtlinie ablösen wird.<sup>55</sup> Die Verordnung soll ebenfalls dazu beitragen, nachhaltige Produkte zur neuen Norm in der EU zu machen, und zwar durch längere Lebensdauer, effizientere Nutzung von Energie und Ressourcen, einfachere Reparatur und leichteres Recycling, Verringerung der enthaltenen bedenklichen Stoffe und höhere Rezyklatanteile (Rezyklat = Produkt eines Recyclingprozesses).<sup>56</sup> Die Ökodesign-Verordnung wird gemäß Art. 1 Abs. 2 Ökodesign-VO für **fast alle physischen Waren**, die in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, einschließlich Bauteile und Zwischenprodukte gelten.<sup>57</sup> Ausgenommen sind nur wenige Sektoren wie beispielsweise Lebensmittel, Futtermittel, Arzneimittel und lebende Organismen sowie Kraftfahrzeuge.<sup>58</sup> Die EU-Mitgliedstaaten haben der Ökodesign-Verordnung am 27. Mai 2024 zugestimmt.<sup>59</sup> 20 Tage nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union tritt die Verordnung in Kraft.<sup>60</sup> Konkrete Ökodesign-Anforderungen ergeben sich jedoch erst aus den **delegierten Rechtsakten**, die die **Kommission** noch erlassen muss.<sup>61</sup> Nach dem Erlass haben die Adressaten 18 Monate Zeit, sich auf die neuen Anforderungen einzustellen, vgl. Art. 4 Abs. 4 Ökodesign-VO.<sup>62</sup>

---

54 BMUV, „Einfaches Reparieren wird leichter“, Stand: 21. November 2023, <https://www.bmuv.de/meldung/einfaches-reparieren-wird-leichter>.

55 Einführend vgl. Weihe CCZ 2024, 85 (87); näher vgl. Nachrichten der beck-aktuell-Redaktion vom 28. Mai 2024, becklink 2030828.

56 Näher dazu Meyer DB 2024, 1258 (1261).

57 Meyer DB 2024, 1258 (1259).

58 Meyer DB 2024, 1258 (1259).

59 Nachrichten der beck-aktuell-Redaktion vom 28. Mai 2024, becklink 2030828.

60 Europäisches Parlament, Vorschriften zur umweltgerechten Gestaltung für nachhaltige Produkte, Stand: 26. April 2024, <https://www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20230629STO01708/vorschriften-zur-umweltgerechten-gestaltung-fur-nachhaltige-produkte>.

61 Meyer DB 2024, 1258 (1261).

62 Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0303\\_DE.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0303_DE.html),

### 3. Vereinheitlichung der Akkus für Elektrofahrräder/E-Scooter

In der **Literatur** gibt es Stimmen, die eine Standardisierung der Formate und Schnittstellen der Batterien verlangen.<sup>63</sup> In der **EU-Gesetzgebung** existiert bislang lediglich die Absicht, ein einheitliches **Ladegerät** für die Akkus bestimmter Kategorien, beispielsweise solche von E-Scootern und E-Bikes, einzuführen, vgl. Art. 94 Abs. 6 S. 1 Batterie-VO.<sup>64</sup> Die Kommission prüft bis zum 1. Januar 2025 die gesetzgebungstechnische Umsetzbarkeit.<sup>65</sup> Hinsichtlich der **Akkus** selbst gibt es – soweit ersichtlich – aktuell **keine** Vereinheitlichungsabsichten in Form von konkreten Gesetzgebungsvorhaben. Dies könnte auf die verschiedenen Einsatzgebiete und die daraus folgenden unterschiedlichen Bauformen zurückzuführen sein.<sup>66</sup> Mittlerweile haben sich am Markt Allianzen gebildet, um einen markenübergreifenden Einsatz von Akkus zu ermöglichen. Sichtbar sind diese Allianzen wohl jedoch nur im Bereich von E-Werkzeugen und nicht von elektrischen Fortbewegungsmitteln.<sup>67</sup>

- 
- 63 Insbesondere zum Änderungsverfahren zum BattG: Deutsche Umwelthilfe, Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe zur Überarbeitung des Batteriegesetzes, Stand: 11. März 2024, S. 8, <https://www.lobbyregister.bundestag.de/informationen-und-hilfe/hinweise-zum-urheberrecht?documentUrl=/media/a1/c0/315311/Stellungnahme-Gutachten-SG2406100008.pdf>.
- 64 Die missverständlich formulierte deutsche Fassung wird vor dem Hintergrund der englischen Originalfassung (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02023R1542-20230728>) eindeutig: Der Relativsatz „die in bestimmte Kategorien von Elektro- und Elektronikgeräten, die unter die Richtlinie 2012/19/EU fallen“ bezieht sich somit lediglich auf „wiederaufladbare Batterien“ und nicht auch auf „wiederaufladbare LV-Batterien“; vgl. auch Erwägungsgrund Nr. 41 Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1542>; dieser Sachverhalt ist nicht zu verwechseln mit dem „Gesetz zur Änderung des Funkanlagengesetzes“, vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/tipps-fuer-verbraucher/einheitliches-ladekabel-2137658>, welches für elektronische Kleingeräte gilt und die „USB-C“-Schnittstelle betrifft.
- 65 Siehe auch schon BT-Drs. 19/32472, S. 6.
- 66 Vgl. MDR, Warum es keine einheitlichen Akkus und Ladestecker bei E-Bikes gibt, Stand: 24. Februar 2023, <https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/panorama/e-bike-akku-ladegeraet-stecker-einheitlich-standardisierung-100.html>; Dem Artikel zufolge habe die EU schon im Jahr 2010 die Industrie aufgefordert, bis 2025 „harmonisierte, also einheitlichere Lösungen zu finden“ und dass für eine Reaktion der Industrie „Übergangsfristen“ abliefern. Existenz, Inhalt und Form dieser Aufforderung der EU ließ sich nicht näher prüfen; eine Nachfrage vom 14. Mai 2024 beim Verband der Elektro- und Digitalindustrie ZVEI e.V., deren Vertreter auch in dem Artikel des MDR zitiert wird, ergab, dass es eine solche Aufforderung der EU nicht gegeben habe.
- 67 Siehe z. B.: <https://www.cordless-alliance-system.de/>; <https://www.ampshare.com/>.

## 4. Verbraucherinformationen zu Effizienz, Ladegeschwindigkeit und Recyclingfähigkeit

### 4.1. EU

Die neue Batterie-VO enthält umfangreiche und im ganzen Regelwerk verstreute<sup>68</sup> Anforderungen zur **Kennzeichnung** von Batterien mit „erweiterten“ Verbraucherinformationen.<sup>69</sup> Dieser Sachstand behandelt nur Verbraucherinformationen im engeren Sinne.<sup>70</sup> Dabei geht es nur um die auf Batteriepackungen oder Batterien selbst angebrachten Informationen, nicht dagegen weitere, beispielsweise in Ladengeschäften auszuhängende Hinweise (vgl. Art. 74 Abs. 4 UAbs. 1 Batterie-VO). Mit dem Ziel, die Übersichtlichkeit zu wahren, geht dieser Sachstand ausschließlich auf die Verbraucherinformationen ein, welche die **Effizienz, Ladegeschwindigkeit und Recyclingfähigkeit** von Batterien betreffen. Soweit die Batterie-VO noch andere Informationsanforderungen enthält, wird lediglich auf deren Standort hingewiesen.<sup>71</sup>

#### 4.1.1. Kapitel III Batterie-VO: „Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen“

Die in Kapitel III Batterie-VO geforderte Kennzeichnung und Information sind nach Art. 5 Abs. 1 lit. b) Batterie-VO Voraussetzung, um Batterien auf dem Markt bereitstellen und in Betrieb nehmen zu dürfen.

##### 4.1.1.1. Art. 13 Batterie-VO

Die **zentrale Kennzeichnungsnorm** der Batterie-VO ist Art. 13 i. V. m. Anhang VI, der die grundlegenden Kennzeichnungselemente für Batterien festlegt.<sup>72</sup> Die Norm richtet sich an Batterieerzeuger und betrifft gestaffelt ab dem 18. August 2025 alle Batteriekategorien.<sup>73</sup> Sie **ersetzt** auf nationaler Ebene insoweit § 17 BattG.<sup>74</sup>

Art. 13 **Abs. 1** i. V. m. Anhang VI Teil A Batterie-VO enthält im Wesentlichen neue, allgemeine Kennzeichnungsanforderungen zur Identifikation des Erzeugers und zur näheren Bestimmung zahlreicher Merkmale der Batterie. Diese Informationen sollen den **Endnutzern** transparente,

---

68 So kritisch auch Öttinger, Die neue Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 62.

69 Umweltbundesamt, Batterien und Altbatterien, Stand: 16. Februar 2022, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/abfall-ressourcen/produktverantwortung-in-der-abfallwirtschaft/batterien-altbatterien#berichts-pflichten-gemass-ss14-und-ss-15-batteriegesetz-battg>; Europäisches Parlament, Neue EU-Vorschriften für nachhaltigere und ethisch bedenkenlose Batterien, Stand: 15. November 2023, <https://www.europarl.europa.eu/to-pics/de/article/20220228STO24218/neue-eu-vorschriften-fur-nachhaltigere-und-ethisch-bedenkenlose-batterien>

70 Ausgeklammert werden nicht-öffentliche Informationen, welche nur zum internen Austausch innerhalb der Lieferkette oder zwischen Unternehmen und Behörden vorgesehen sind.

71 Für eine umfangreiche Darstellung vgl. Öttinger, Die neue EU-Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 62 ff.

72 Öttinger, Die neue EU-Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 62.

73 Öttinger, Die neue EU-Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 62.

74 Schleifenbaum, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Losebl. (Stand: September 2023), § 17 BattG Rn. 18.

zuverlässige und klare Informationen über die Batterien zur Verfügung stellen,<sup>75</sup> um beim Kauf und bei der Entsorgung fundierte Entscheidungen zu ermöglichen sowie die Abfallbewirtschafter in die Lage zu versetzen, Altbatterien angemessen zu behandeln.<sup>76</sup>

Art. 13 **Abs. 2 bis 6** Batterie-VO enthalten jeweils nur Anforderungen an einzelne, zusätzliche Kennzeichnungselemente.<sup>77</sup> Insgesamt zielen die Kennzeichnungspflichten auf eine Erleichterung des **Recyclings** ab.<sup>78</sup> Vorgesehen ist ein Etikett, welches entweder auf der Batterie selbst oder auf der Verpackung angebracht wird, vgl. Anhang VI Teil A Batterie-VO. Dort werden Informationspflichten geregelt bezüglich der Lebensdauer, Ladekapazität, Haltbarkeit, chemischen Zusammensetzung, gefährlichen Inhaltsstoffen und Sicherheitsrisiken.<sup>79</sup>

Art. 13 **Abs. 6** regelt i. V. m. Anhang VI Teil C Batterie-VO die Kennzeichnungspflicht mit einem **QR-Code**. Über den ab dem 18. Februar 2027 verpflichtenden **QR-Code** soll – je nach Batterieart – zugegriffen werden können

- auf den sogenannten „Batteriepass“,
- auf die anderen Kennzeichnungselemente nach Art. 13 Batterie-VO,
- auf die Konformitätserklärung, den Bericht und die Informationen über die Abfallvermeidung und Bewirtschaftung von Altbatterien oder
- auf bestimmte enthaltene Inhaltsstoffe, vgl. Art. 13 Abs. 6 Batterie-VO.<sup>80</sup>

Dabei handelt es sich lediglich um eine zusätzliche Zugriffsmöglichkeit, jedoch keinen Ersatz der Kennzeichnung.<sup>81</sup>

Nach Art. 13 Abs. 10 Batterie-VO hat die EU-Kommission durch delegierten Rechtsakt noch genaue Details der Kennzeichnung zu erlassen.

---

75 Öttinger, Die neue EU-Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 63.

76 Vgl. Erwägungsgrund Nr. 44 Batterie-VO; Öttinger, Die neue EU-Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 63.

77 Öttinger, Die neue EU-Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 64.

78 Wagner, „EU-Parlament beschließt Batterieverordnung“, in: Nachrichten ESG 2023, 211 (214).

79 Zeit-Online, Was die neue EU-Batterieverordnung für Verbraucher bedeutet, Stand: 17. August 2023, <https://www.zeit.de/wirtschaft/2023-08/eu-batterieverordnung-umweltschutz-batterieabfaelle-haeufigste-fragen-faq>; für eine detaillierte Auflistung siehe Art. 13 sowie Anhang VI Batterie-VO.

80 Öttinger, Die neue EU-Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 65.

81 Öttinger, Die neue EU-Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 65.

#### 4.1.1.2. Art. 14 Batterie-VO

Art. 14 Batterie-VO richtet sich ebenfalls an die Erzeuger der Batterie und betrifft nur **Elektrofahrzeugbatterien, LV-Batterien** und stationäre **Batterie-Energiespeichersysteme**.<sup>82</sup> Er gilt bereits ab dem 18. August 2024 und regelt eine spezielle Informationspflicht über den **Alterungszustand** und die voraussichtliche **Lebensdauer** der Batterie. Geschehen soll dies über ein sogenanntes „Batteriemanagementsystem“.

#### 4.1.2. Der digitale Batteriepass

Alle ab dem 18. Februar 2027 in der EU in Verkehr gebrachten Batterien müssen über einen digitalen Batteriepass verfügen (Art. 77 Abs. 1 Batterie-VO).<sup>83</sup> Auf den Batteriepass muss über den oben genannten QR-Code zugegriffen werden können (siehe Abschnitt 4.1.1.1.). Hierbei steht die Information der **Marktteilnehmer** (insbesondere Verbraucher) im Vordergrund.<sup>84</sup> Die Pass-Pflicht betrifft auch LV-Batterien, Industriebatterien mit einer Kapazität von mehr als 2 kWh und Elektrofahrzeugbatterien. Gemäß Art. 77 Abs. 2 Batterie-VO enthält der Batteriepass Informationen über das Batteriemodell und spezifische Informationen für die einzelne Batterie gemäß Anhang XIII Batterie-VO, einschließlich Informationen, die von der Art der Verwendung dieser Batterie abhängen. Die Informationen sollen teilweise der Öffentlichkeit (vgl. Art. 77 Abs. 2 lit. a Batterie-VO) und teilweise nur eingeschränkt (vgl. Art. 77 Abs. 2 lit. b und c Batterie-VO) zugänglich sein.<sup>85</sup>

Gemäß Anhang XIII Nr. 1 Batterie-VO sind öffentlich, also für **Verbraucher**<sup>86</sup>, unter anderem **zugänglich**:

- Die oben genannten Informationen nach Anhang VI Teil A Batterie-VO,
- die stoffliche Zusammensetzung sowie die enthaltenen kritischen Rohstoffe,
- der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck,
- die (Bemessungs-)Kapazität, ursprüngliche Leistungskapazität und Leistungsgrenzen,
- die erwartete Lebensdauer,
- der Wirkungsgrad sowie

---

82 Öttinger, Die neue EU-Batterieverordnung, 1. Aufl., S. 69.

83 Dazu auch Spiegel EnergieKrise-Aktuell 2023, 010260.

84 Mittwoch RD 2024, 62 (63) Fn. 5.

85 Spiegel EnergieKrise-Aktuell 2023, 010260.

86 Tagesschau, Welche Regeln für Batterien künftig gelten, Stand: 14. Juni 2023, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/batterien-eu-parlament-100.html>.

- Informationen über die Abfallvermeidung und die Bewirtschaftung von Altbatterien.<sup>87</sup>
- Auch Recyclingvorgaben<sup>88</sup> sowie Demontagehinweise, um eine Wiederverwendung der Batterie zu erleichtern,<sup>89</sup> werden angeführt.
- Auch sind Informationen über Behandlungs- und Recyclingverfahren, denen die Batterie am Ende ihrer Lebensdauer unterzogen werden könnte, vorhanden.<sup>90</sup>

Sowohl die Effizienz als auch die Recyclingfähigkeit ergibt sich aus diesen Informationen. Verbraucherinformationen hinsichtlich der Ladegeschwindigkeit enthält die Batterie-VO nicht.

**Eingeschränkt** zugänglich sind z. B. Informationen über die „ausführliche Zusammensetzung“ oder „für die Zerlegung“ der Batterien (Anhang XIII Abs. 2 Batterie-VO).

#### 4.1.3. Sonstige Kennzeichnungsanforderungen

In Art. 38 bis 45 der Batterie-VO sind mit dem bisher auf nationaler Ebene geltenden § 18 BattG vergleichbare Regelungen zu den Hinweis- und Informationspflichten eingeführt worden.<sup>91</sup>

Anknüpfend an die obigen Ausführungen zur Vorhaltepflcht und zur Konstruktion des Produkts normiert Art. 11 Abs. 1 UAbs. 3 S. 1 Batterie-VO eine Pflicht, dass den Produkten einerseits zum Zwecke der Verwendung und andererseits insbesondere des Entfernens und des Austauschens der Batterien eine Betriebsanleitung und Sicherheitsinformation beiliegen.

#### 4.2. Nationale Ebene

Solange und soweit die Regelungen der Batterie-VO noch keine Geltung haben, entfaltet weiterhin das BattG Wirkung. Auch dieses enthält in Abschnitt 3 Kennzeichnungs-, Hinweis- und Informationspflichten, welche jedoch nicht so weit gehen wie jene in der Batterie-VO. Allein durch die Anforderungen in Art. 13 Abs. 1 bis 5 i. V. m. Anhang VI Batterie-VO ergeben sich zwar keine großen Änderungen gegenüber der geltenden Rechtslage, insbesondere in Anbetracht der

---

87 Für eine detaillierte Auflistung siehe Anhang XIII Nr. 1 Batterie-VO.

88 Tagesschau, Welche Regeln für Batterien künftig gelten, Stand: 14. Juni 2023, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/batterien-eu-parlament-100.html>.

89 Spiegel EnK-Aktuell 2023, 010260.

90 Deutsche Handwerkszeitung (DHZ), Das sieht die neue EU-Batterieverordnung vor, Stand: 11. Juli 2023, <https://www.deutsche-handwerks-zeitung.de/diese-aenderungen-bringt-die-neue-batterieverordnung-198209/>.

91 Schleifenbaum, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Losebl. (Stand: September 2023), § 18 BattG Rn. 15.

---

geltenden Regelungen der §§ 17 f. BattG.<sup>92</sup> Eine innovative Neuerung stellt aber das Erfordernis des QR-Codes dar.<sup>93</sup>

Darüber hinaus bestehen öffentlich keine Hinweise auf weitergehende Regulierungsabsichten auf nationaler Ebene. Im Übrigen wären die o. g. Einschränkungen der Binnenmarktkompetenz zu beachten (vgl. Art. 114 AEUV, Abschnitt 2.3.).

In dem **Referentenentwurf zum Batterie-EU-Anpassungsgesetz**<sup>94</sup> ist in § 53 Abs. 1 Nr. 5 zur Regelung der Kennzeichnungsanforderungen von Batterien eine Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz vorgesehen.

\* \* \*

---

92 Dieckmann/Kordes AbfallR 2022, 17 (22).

93 Dieckmann/Kordes AbfallR 2022, 17 (22).

94 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542, Stand: 8. Mai 2024, <https://www.bmuv.de/gesetz/referentenentwurf-eines-gesetzes-zur-anpassung-des-batterierechts-an-die-verordnung-eu-2023-1542>.