

Rechtsakt fertig

Lebenszyklus-Ansatz in neuer EU-BatterieVO

Fast auf den Tag genau zwei Jahre nach Vorlage des ersten Vorschlags haben sich das EU-Parlament, der Europäische Rat und die Kommission am 9.12.2022 im Rahmen des 4. Trilogs auf eine neue EU-Batterie-Verordnung geeinigt.

Die neue Verordnung soll die bestehende Batterierichtlinie (2006/66/EG) ersetzen. Die Trilog-Verhandlungen begannen im April 2022, im Dezember konnten die letzten strittigen Punkte, wie die Bestimmungen über Sorgfaltspflichten sowie die konkreten Ziele und Fristen für Sammlung, Recycling und Materialrückgewinnung, ausgeräumt werden.

Die neue EU-Batterien-Verordnung soll aus Sicht des Gesetzgebers zum Maßstab für den globalen Batteriemarkt werden und den kompletten Lebenszyklus einer Batterie, von der Gewinnung der Rohstoffe über die industrielle Produktion bis hin zur Entsorgung am Ende des Lebenszyklus, abdecken, indem Standards für ein nachhaltigeres Design von Batterien gesetzt werden, der Stoffkreislauf durch Recyclingeffizienz und Recyclinganteil Vorgaben angekurbelt und dadurch die Batterie- und Recyclingindustrie gestärkt werden soll.

Berichterstatter Achille Variati (S&D, IT): „Zum ersten Mal haben wir eine Gesetzgebung zur Kreislaufwirtschaft, die den gesamten Lebenszyklus eines Produkts abdeckt – dieser Ansatz ist sowohl für die Umwelt als auch für die Wirtschaft gut. Wir haben uns auf Maßnahmen geeinigt, die den Verbrauchern sehr zugute kommen: Batterien werden gut funktionieren, sicherer sein und leichter entfernt werden können. Unser übergeordnetes Ziel ist der Aufbau einer stärkeren EU-Recyclingindustrie, insbesondere für Lithium, und eines wettbewerbsfähigen Industriesektors insgesamt, der in den kommenden Jahrzehnten für die Energiewende und die strategische Autonomie unseres Kontinents von entscheidender Bedeutung ist. Diese Maßnahmen könnten zu einem Maßstab für den gesamten globalen Batteriemarkt werden“.

Neue Sammel- und Recyclingziele, Sorgfaltspflichten und ein verbindlicher CO₂-Fußabdruck

Die vorläufige Einigung gilt für alle Batterien, einschließlich aller Geräte-Alt-Batterien, Elektrofahrzeugbatterien, Industriebatterien, Start- und Zündbatterien (die hauptsächlich für Fahrzeuge und Maschinen verwendet werden) und Batterien für leichte Transportmittel (z.B. Elektrofahräder, E-Mopeds, E-Scooter).

Die wichtigsten Neuerungen:

- **Neue Batteriearten:** Zusätzlich zu den bekannten Batteriearten Geräte-, Fahrzeug und Industriebatterien, werden zwei neue Batteriearten eingeführt: Batterien für Elektrofahrzeuge (EV) und für leichte Transportmittel (LTM bzw. englisch LMT, light means of transport: E-Bikes, E-Scooter usw.). Damit wird es zukünftig fünf Batteriearten geben.
- **Gerätebatterien müssen leicht entfernbar sein:** 42 Monate nach Inkrafttreten der neuen Verordnung (also ca. 2026) müssen Gerätebatterien, bis auf wenige Ausnahmen, auch durch Endnutzer aus Elektro- und Elektronikgeräten grundsätzlich entnehmbar und austauschbar sein. Für Batterien in leichten Transportmitteln gilt, dass diese von Fachpersonal entnommen werden können.
- **Kostenfreie Rücknahme:** Zukünftig müssen auch Batterien für leichte Transportmittel und Elektrofahrzeuge sowie Starter- und Industriebatterien, wie bisher nur Gerätebatterien, nach einer Übergangszeit vom Hersteller kostenfrei vom Endnutzer zurückgenommen und entsorgt werden. Damit soll es Besitzern von alten Batterien zukünftig einfacher möglich sein, diese einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.
- **Neue Kennzeichnungsvorschriften und ein digitaler Batteriepass:** Zukünftig müssen Batterien neue Kennzeichnungen und einen QR-Code tragen. Mit diesem QR-Code sollen Verbraucher:innen über Kapazität, Leistung, Haltbarkeit, chemische Zusammensetzung und die Pflicht zur getrennten Entsorgung informiert werden. Für Batterien für leichte Transportmittel und Elektrofahrzeuge sowie industrielle und gewerbliche Zwecke mit einer Leistung von mindestens 2 Kilowattstunden (kWh) wird ein digitaler Batteriepass eingeführt, der Informationen über das Batteriemodell, verwendete Rohstoffe, Nutzung und dergleichen enthält, um damit das Recycling zu erleichtern.
- **Neue Sorgfaltspflichten für große Unternehmen:** Die Auswirkungen der Beschaffung, der Verarbeitung und des Handelns mit Batterierohstoffen auf Mensch und Umwelt müssen von Großunternehmen mittels einer

Due Diligence Policy berücksichtigt werden. Auch muss sichergestellt werden, dass Menschen in den Lieferketten Zugang zu Beschwerde- und Entschädigungsmechanismen haben.

- **Neue Sammelziele für Gerätealtbatterien und für Batterien für Leichte Transportmittel:** Die Sammelquoten für Gerätealtbatterien sollen auf 63% bis 2027 und auf 73% bis 2030 ansteigen sowie die Sammelquoten für Batterien für leichte Transportmittel sollen auf 51% für 2028 und auf 61% für 2031 festgesetzt werden.
- **Einführung von Recyclingeffizienzvorgaben:** Es wird für die unterschiedlichen Batteriearten eine Minimumeffizienz der Recyclingprozesse (Verhältnis der zurückgewonnenen Sekundärrohstoffe zur Masse der Altbatterien, die dem Verfahren zugeführt wurde) festgelegt, die bis Ende 2025 einzuhalten ist: 75% bei Blei-Säure-Batterien, 65% bei lithium-basierten Batterien, 80% für Nickel-Cadmium-Batterien und für andere Altbatterien 50%. Bis Ende 2030 erhöht sich die Vorgabe bei Blei-Säure-Batterien auf 80% und bei lithium-basierten Batterien auf 70%.
- **Einführung von Vorgaben an die Materialrückgewinnung:** Bis spätestens 31. Dezember 2027 müssen alle Recyclingverfahren die folgenden Mindestwerte für die stoffliche Verwertung erreichen: 90% für Kobalt, Kupfer, Blei und Nickel sowie 50% für Lithium und bis 31. Dezember 2031 95% für Kobalt, Kupfer, Blei und Nickel sowie 80% für Lithium
- **Einführung von Rezyklat-Einsatzquoten:** 96 Monate nach Inkrafttreten werden für den Einsatz in Elektrofahrzeug-, Starter- und Industriebatterien Mindestwerte von Recyclingmaterial von 16% für Kobalt, 85% für Blei und 6% für Lithium und Nickel festgelegt, diese Mindestwerte erhöhen sich 156 Monate nach Inkrafttreten auf 26% für Kobalt, 12% für Lithium und 15% für Nickel und sind ab dann auch bei Batterien für leichte Transportmittel einzuhalten.
- **CO₂-Fußabdruck für Elektrofahrzeug-, wiederaufladbare Industriebatterien und Batterien für leichte Transportmittel:** Die Kommission soll für diese Batteriearten über die nächsten Jahre maximale Schwellenwerte für den CO₂-Fußabdruck über den gesamten Lebenszyklus einer Batterie festlegen. Batterien, die dann diesen Wert überschreiten, dürfen in Europa nicht mehr in Verkehr gesetzt werden.
- **Mögliches zukünftiges Verbot von nicht wiederaufladbaren Batterien:** Bis Ende 2030 soll die Kommission bewerten, ob nicht-wiederaufladbare Batterien in der EU verboten werden sollen.

WKÖ: Achtung auf künftige delegierte Rechtsakte

Es bleibt abzuwarten, ob mit dieser Verordnung die drei übergeordneten Ziele erreicht werden:

- Stärkung des Funktionierens des Binnenmarktes
- Förderung einer Kreislaufwirtschaft
- Verringerung der ökologischen und sozialen Auswirkungen über den gesamten Lebenszyklus von Batterien.

Viele für die Umsetzung benötigten begleitenden Rechtsakte werden erst in den nächsten Jahren entwickelt. Dabei gilt es darauf zu achten, dass es nicht zu Wettbewerbsnachteilen für europäische Unternehmen kommt, die dem Ziel, die Batterieproduktion in Europa aufzubauen und zu stärken, zuwiderlaufen.

EU-Parlament und Rat müssen der Einigung im nächsten Schritt noch zustimmen, was zu erwarten ist, und damit könnte die neue EU-Verordnung im ersten Halbjahr 2023 veröffentlicht werden und in Kraft treten. ●

Infos und Links:

- Konsolidierter Text der EU-Batterie-Verordnung ([Link](#))
- Presseausendung Rat ([Link](#))
- Presseausendung Europäisches Parlament ([Link](#))
- EURACTIV Artikel ([Link](#)).



DI Dr. Thomas Fischer, MA (WKÖ)
thomas.fischer@wko.at