Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Zentralverband

# Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz und nukleare Sicherheit vom 27.05.2025:

## Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe fordert den Gesetzgeber auf sicherzustellen, dass kleine und mittelständische Händlerbetriebe die Kosten für die sichere Lagerung von Fahrzeugbatterien nicht tragen müssen und auch in ihrem Arbeitsraum nicht unzumutbar eingeschränkt werden. Der Gesetzgeber muss gewährleisten, dass die Errichtung von Lagerkapazitäten, Sicherheitsvorkehrungen und Versicherungen von den Herstellern getragen werden. Außerdem muss eine verpflichtende kurzfristige Abnahme der Altbatterien durch die Hersteller sichergestellt werden, ohne Mindestabnahmemengen festzulegen. Die derzeitige Berechnung der Pflichtwahrnehmungsgrenze auf Basis der in den letzten drei Jahren in den Verkehr gebrachten Batterien ist nicht praktikabel. Darüber hinaus erhöhen zusätzliche Kennzeichnungspflichten den bürokratischen Aufwand und das Abmahnrisiko für Händler erheblich. Der ZDK fordert daher mehr Spielraum bei der Information der Käufer über Rücknahmemöglichkeiten.

### Lagerung von alten Fahrzeugbatterien in Kfz-Betrieben

Der vorliegende Gesetzentwurf verpflichtet zwar den Handel und Werkstätten, die Fahrzeugbatterien verbaut oder bei Reparatur von Fahrzeugen vertreiben, zur Rücknahme von Fahrzeugbatterien, lässt aber die Kostenträgerschaft für Lagerung und Bereitstellung völlig offen, ob diese nun von den Herstellerorganisationen oder dem verpflichteten Handel zu tragen sind. Händler und Werkstätten haben sich bei der heutigen Form des Gesetzentwurfs auf Mehrkosten durch die Lagerung von Altbatterien einzustellen. Diese Lagerplätze müssen Anforderungen an die Arbeitssicherheit und Brandschutz genügen, insbesondere wenn es sich um beschädigte Batterien handelt. Hier sind zusätzliche, sichere Lagerflächen bereitzustellen.

Die Regelung der Verordnung EU 2023/1542 Artikel 61 Abs. 3 für Herstellerorganisationen sollte daher nicht nur für Sammelstellen gelten, sondern hinsichtlich der Übernahme der Kosten, der Sicherheitsanforderungen sowie Gewährleistungspflichten auch auf Händler und Werkstätten ausgedehnt werden, da diese in die Rücknahmesystematik der Herstellerorganisationen mit einbezogen werden. Eine Einbeziehung der Händler und Werkstätten in die Systematik der Sammelstellen, wie dies im Gesetzeskommentar zu §11 Absatz 1 für Gerätealtbatterien der Fall ist, würde hierbei die notwendige Rechtsklarheit schaffen. Diese Logik sollte auch dann gelten, wenn Händler die Fahrzeugbatterien direkt an von Herstellern autorisierte Sammelstellen weitergeben.

### Kostenbelastung für Kfz-Betriebe

Zum heutigen Stand gibt es keine einheitliche Definition für den Lagerplatz “Quarantäneplatz” für beschädigte und verunfallte Fahrzeugbatterien. Es besteht lediglich eine Handlungsempfehlungen der Fahrzeughersteller für gesamte Fahrzeuge. Diese besagt, dass die Größe einer Quarantäne- und Sicherheitsfläche 15m x 12,5m betragen sollte. Dies ist unverhältnismäßig und insbesondere innerstädtische Betriebe nicht tragbar.

**Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.**
Franz-Lohe-Straße 21 · 53129 Bonn
Tel.: (0228) 91 27-0
zdk@kfzgewerbe.de

**Hauptstadtbüro Berlin**
Markgrafenstraße 35
10117 Berlin
Tel.: (030) 251 03 87
zdk-berlin@kfzgewerbe.de

**Büro Brüssel**
Rue Jacques de Lalaing 4
1040 Brüssel · Belgien
Tel.: +32 (0)272 08296
zdk-brussels@kfzgewerbe.de

**www.kfzgewerbe.de**

Volksbank Köln Bonn eG
IBAN: DE22 3806 0186 1800 4450 40
BIC: GENODED1BRS

Registergericht: AG Bonn
Registernummer: VR 3528

Der Gesetzgeber muss hier eine angemessene Lösung für die verpflichteten Kfz-Betriebe finden. Erstens schränkt die verpflichtende kostenlose Lagerung von Fahrzeugbatterien den Raum ein, in dem der Handel oder die Werkstatt wirtschaften kann. Zweitens erfordert die Lagerung von Batterien ggf. zusätzliche Schulungen für das Personal und ggf. die Anschaffung zusätzlicher Sicherheitsausrüstung. Auch diese Kosten sind von der Herstellerorganisationen zu tragen und sollten im Gesetzentwurf berücksichtigt werden. Drittens kommen Kosten der Versicherung hinzu. Bis heute gibt es aufgrund des geringen Bestands alter Fahrzeugbatterien kaum Erkenntnisse über Risikofaktoren gebrauchter Batterien. Händler und Werkstätten werden dementsprechend mit noch schwer abschätzbaren Versicherungskosten für die Lagerung einer unbestimmten Anzahl von verunfallten oder beschädigten Fahrzeugbatterien in verschiedenen Altersstadien rechnen müssen.

Der Gesetzgeber sieht richtigerweise die Hersteller in der Pflicht des Recyclings oder der Entsorgung der von ihnen in den Verkehr gebrachten Menge an Batterien. Jetzt muss garantiert werden, dass auch die Kosten hierfür von den verantwortlichen Herstellern getragen werden. Der ZDK fordert das zuständige Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz und nukleare Sicherheit dazu auf, eine Kostenschätzung für die Errichtung von Lagerkapazitäten, Sicherheitsvorkehrungen und Versicherung bei einer Einschränkung des gewerblich zu nutzenden Raums in den Gesetzentwurf aufzunehmen und jährlich zu aktualisieren.

## Pflichtwahrnehmungsgrenze ist zu streichen

Zwar erkennt der Gesetzgeber richtigerweise die Pflicht des Recyclings oder der Entsorgung von Batterien bei den Herstellern dieser, die Berechnung der Pflichtwahrnehmungsgrenze geht jedoch über die Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1542 hinaus und erschließt sich im Bereich der Fahrzeugbatterien nicht.

Eine Grenze der Verpflichtung der Hersteller zur Abholung und Entsorgung von Fahrzeugbatterien verfehlt die Realität des Marktes. Insbesondere die Errechnung der Grenze auf Grundlage der in den vorhergehenden drei Jahren in den Verkehr gebrachten Batterien beschreibt nicht die Menge an Batterien, die potenziell zurückgenommen werden müssen. Erstens ist das Produkt Automobil sehr elastisch in der Nachfrage, bei geringerer Kaufkraft gehen die Zulassungszahlen schnell nach unten, was geringe Quoten für die Folgejahre bedeuten würde. Zweitens haben Fahrzeugbatterien eine deutlich längere Lebensdauer als drei Jahre. Die Zahl der zurückzunehmenden Fahrzeugbatterien lässt sich also nicht an die Verkaufszahlen der vorhergehenden Jahre koppeln.

Die Pflichtwahrnehmungsgrenze für Fahrzeugbatterien ist ersatzlos zu streichen.

Hierfür bedarf es der Anpassung des § 8 Absatz 6 durch Streichung der Worte „und 3“:

> (6) Die Zulassung nach Artikel 58 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1542 und §8 Absatz 2 ~~und 3~~ für eine bestimmte Batteriekategorie ist auf eine maximale von der Organisation für Herstellerverantwortung gemäß § 7 Absatz 2 Satz 2 insgesamt bestätigbare Beteiligungsmenge in der jeweiligen Kategorie zu begrenzen (Pflichtenwahrnehmungsgrenze).

## Bürokratische Mehrbelastung durch Gold-Plating

Der Gesetzentwurf in seiner jetzigen Form fügt sich in eine Reihe für die Händler schwer nachzuvollziehender Kennzeichnungspflichten ein, die direkt in deren Möglichkeiten der Bewerbung ihrer Produkte eingreifen und diese für die Kunden weniger attraktiv gestaltet. Nach der Pkw EnVKV von 2024 mit sechs für Händler verpflichtende Kennzeichnungen, die jeweils mit bürokratischem Aufwand und Rechtsunsicherheit für die Händler verbunden sind, kommt nach dem heutigen Entwurf § 24 Absatz 1 Nummer 2 und 3 noch die Pflicht hinzu, im Sichtfeld des Kundenstroms der Verkaufsstelle sowie auf digitalen Verkaufsplattformen groß und gut sichtbar einen Hinweis auf das Rücknahmeangebot für Altbatterien zu platzieren.

Der Gesetzentwurf schafft damit ein unverhältnismäßiges Risiko für Abmahnungen gegenüber den Händlern, weiteren bürokratischen Aufwand und Unverständnis. Diese Maßnahme ist redundant, da der Gesetzentwurf ohnehin vorsieht, alle Wirtschaftsakteure, inklusive Handelsverbände, an einer Informationskampagne zu beteiligen. Auch die hier entstehenden Mehrkosten für die Händler sind im Referentenentwurf nicht berücksichtigt. Der ZDK fordert den Gesetzgeber auf, den Organisationen mit Herstellerverantwortung und Händlern einen größeren Spielraum bei der Information von Käufern über die Rücknahmemöglichkeit einzuräumen. Im Übrigen ist es mittlerweile handelsüblich, dass Verkaufsstellen von Batterien diese auch in geeigneten Behältnissen sammeln und zurücknehmen. In Kfz-Betrieben und Autohäusern sollte diese Kennzeichnungspflichten daher nicht angewandt werden.

§ 24 Absatz 2 Satz 1 ist reines Gold-Plating der Bundesregierung und ersatzlos zu streichen. Aus der Verordnung (EU) 2023/1542 ergibt sich weder Vorgaben über die Größe der anzubringenden Tafel noch über eine Platzierung im Eingangsbereich der Verkaufsstelle.

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) e.V. repräsentiert rund 39.230 Autohäuser sowie Karosserie- und Kfz-Werkstätten in Deutschland, die insgesamt 468.000 Beschäftigte zählen, davon 98.500 Auszubildende. Mit 236 Innungen, 14 Landesverbänden und 34 Fabrikatsverbänden bildet der ZDK eine wichtige Säule der deutschen Automobilwirtschaft. Das Kfz-Gewerbe erwirtschaftet einen Umsatz von etwa 224,2 Milliarden Euro.

04.06.2025

Carsten Bieler
Politischer Referent E-Mobilität, Digitalisierung
bieler@kfzgewerbe.de
030 817 2024-43/ 0173579781
Markgrafenstraße 35
10117 Berlin