Stellungnahme

Entwurf einer Durchführungsverordnung zur Festlegung des Zugangs des Batteriepasses im Rahmen der Verordnung (EU)2023/1542

Bonn/Berlin, 13.11.2026

Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks
Franz-Lohe Straße 21
53129 Bonn
+49 (0) 228 91 27-113
info@biv-kfz.de

Lobbyregister: R001843
EU Transparency Register: 9381643105745-68

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Franz-Lohe Straße 21
53129 Bonn
+49 (0) 228 9127-292
politik@kfzgewerbe.de

Lobbyregister: R001246
EU Transparency Register: 71649103246-10

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Entwurf der Europäischen Kommission für eine Durchführungsverordnung zum Zugang zu Informationen des Batteriepasses nach der Verordnung (EU) 2023/1542 Stellung nehmen zu können. Aus Sicht des Kfz-Gewerbes möchten wir auf wesentliche Aspekte aufmerksam machen und würden es begrüßen, wenn unsere Anmerkungen im weiteren Verfahren Berücksichtigung finden.

Handlungsempfehlung

Kfz-Betriebe diagnostizieren, warten und reparieren Elektrofahrzeugbatterien über die gesamte Nutzungsdauer und beurteilen Sicherheit und Weiterverwendung. Wir unterstützen, dass der Entwurf Batteriereparaturbetriebe herstellerunabhängig und technologieneutral erfasst. Er bleibt jedoch unvollständig, da er die unterschiedlichen Anforderungen der Gewerke nicht abbildet und sich im Wesentlichen auf Lesezugriffe beschränkt. Folgende Änderungen halten wir für notwendig:

- **Gewerkespezifische Ausgestaltung:** Der Zugang wird für die verschiedenen Gewerke, insbesondere das Kfz-Gewerbe (Traktionsbatterie) und andere Handwerke, wie das Elektrohandwerk (stationäre Speicher, Heimspeicher), getrennt und nach ihren jeweiligen Anforderungen geregelt. Alternativ wird das Kfz-Gewerbe in einem gesonderten, nachgelagerten Durchführungsrechtsakt erfasst.
- **Anerkennung:** Qualifizierte freie und markengebundene Betriebe werden ausdrücklich als berechtigte Akteure erfasst.
- **Autorisierung:** Der Zugang erfolgt über ein einheitliches, transparentes und herstellerunabhängiges Verfahren.
- **Schreibrechte:** Neben Leserechten erhalten Betriebe definierte Schreibrechte für eigene Reparatur-, Zustands- und Sicherheitsdaten. Ihre Verantwortung bleibt auf eigene Beiträge begrenzt.
- **Interoperabilität:** Standardisierte Schnittstellen und Einbindung in Werkstatt-, Diagnose- und Handelsprozesse statt Mehrfacheingaben und herstellerspezifischer Verfahren.
- **Verhältnismäßigkeit:** Transparente Zugangsbedingungen ohne unverhältnismäßige Kosten oder Bürokratie für kleine und mittlere Betriebe.

Wir plädieren dafür, dass die Europäische Kommission die sektorspezifischen Anforderungen für Elektrofahrzeugbatterien entweder im vorliegenden Kommissionsentwurf ergänzt oder in einem gesonderten Durchführungsrechtsakt nach Art. 77 Abs. 9 der Batterieverordnung geregelt werden, da diese Vorschrift unserer Auffassung nach einer entsprechenden Differenzierung ermöglicht.

Gewerkespezifische Ausgestaltung des Zugangs

Ein einheitlicher Rechtsakt wird den unterschiedlichen Gewerken nicht gerecht.

Der Entwurf regelt den Zugang zum Batteriepass für Batteriereparaturbetriebe in einem einheitlichen Rechtsakt, unabhängig davon, an welcher Batterie sie arbeiten. In der Praxis arbeiten jedoch unterschiedliche Gewerke an unterschiedlichen Batterien unter unterschiedlichen Bedingungen, insbesondere das Kfz-Gewerbe an Traktionsbatterien von Fahrzeugen und das Elektrohandwerk an stationären Speichern wie Heimspeichern.

Für eine gesonderte Betrachtung sprechen:

- **Unterschiedliche Eingriffshäufigkeit:** Anders als bei stationären Speichern erfordert der Werkstattalltag häufige Zugriffe auf Hochvoltbatterien – etwa für Diagnose, Wartung, Reparatur und Fahrzeugbewertung. Zugangsverfahren müssen daher praxistauglich und ohne Mehrfacheingaben in Werkstattprozesse integrierbar sein. Zusätzlicher Aufwand summiert sich und belastet insbesondere kleine und mittlere Kfz-Betriebe.
- **Unterschiedliche Produkte und Einsatzbedingungen:** Die Traktionsbatterie ist Teil eines mobilen Fahrzeugs. Sie wird durch Unfälle, Vibrationen, thermische Ereignisse oder Wassereinwirkung beansprucht und ist eng mit Fahrzeug- und Ladeelektronik verknüpft. Ein stationärer Speicher ist dagegen ortsfest in die Gebäudeinstallation eingebunden. Daraus ergeben sich andere relevante Zustands-, Ereignis- und Sicherheitsdaten sowie andere Anforderungen an Schreibrechte und Dokumentation.
- **Unterschiedliche Rechtsrahmen:** Für Fahrzeuge gelten das Typgenehmigungsrecht und der herstellerunabhängige Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen (Verordnung (EU) 2018/858). Stationäre Speicher unterliegen dem Elektro- und Energierecht. Der Zugang für Kfz-Betriebe muss an die bestehenden Strukturen des Fahrzeugsektors anknüpfen, etwa dem SERMI-Schema. Die Verknüpfung mit der eCoC eine gewerkeübergreifende Parallelstruktur ist hier nicht sachdienlich.
- **Unterschiedliche Qualifikation und Nachweise:** Die Fachkunde ist gewerkespezifisch geregelt: Für Arbeiten an Hochvoltsystemen in Fahrzeugen bestehen eigene Qualifizierungsstufen, bei stationären Speichern gilt die elektrotechnische Fachkunde. Ein einheitlicher Nachweisstandard führt entweder zu überflüssigen Doppelanforderungen oder zu sachfremden Hürden.
- **Unterschiedliche Prozesse und Systeme:** Kfz-Betriebe arbeiten fahrzeugbezogen (Fahrzeugidentifikationsnummer, Diagnose- und Werkstattsysteme, Halterwechsel im Gebrauchtwagenhandel), das Elektrohandwerk anlagenbezogen am Standort des Speichers. Standardisierte Schnittstellen und Einbindung in bestehende Prozesse lassen sich nur gewerkespezifisch sinnvoll regeln.

Schreibzugriff für Werkstätten

Ein reiner Lesezugriff reicht in der Praxis nicht aus.

Ein Batteriepass kann den tatsächlichen Zustand einer Batterie nur abbilden, wenn relevante Veränderungen während ihrer Nutzung dokumentiert werden. Reine Leserechte reichen dafür nicht aus.

Frühere Eingriffe und Vorfälle müssen für Käufer, Reparaturbetriebe, Umnutzer (Repurposing) und Recycler dokumentiert und zugänglich sein, sonst entstehen Informationslücken zwischen Fahrzeugbetrieb, Werkstatt, Wiederverkauf und Lebensende, dies gefährdet Sicherheit und Kreislaufwirtschaft. Bei Verknüpfung mit der eCoC sollte der Batteriepass fester Bestandteil der digitalen Fahrzeugakte werden.

Einträge müssen dabei nachvollziehbar und geschützt erfolgen:

- Jeder Eintrag wird dem verantwortlichen Betrieb zugeordnet und mit Zeitstempel versehen. Erkennbar bleibt, ob er auf eigener Messung, Bewertung oder Drittinformation beruht (bei Zustandswerten mit Messmethode, Prüfbedingungen und -datum). Korrekturen sind möglich, der ursprüngliche Eintrag bleibt nachvollziehbar. Sicherheitsrelevante Informationen werden nicht undokumentiert überschrieben.
- Eine zusätzliche geschäftspolitische Freigabe durch den Hersteller lehnen wir ab. Zulässig können dagegen technische Prüfungen von Format, Berechtigung und Datenintegrität nach transparenten Regeln sein.
- Ein Werkstatteintrag begründet allein keine Gesamtverantwortung für den Batteriepass oder fremde Daten. Gesetzliche Verantwortungswechsel bei besonderen Tätigkeiten bleiben unberührt.

Autorisierung und Schutz von Geschäftsgeheimnissen

Geschäftsgeheimnisse lassen sich über rollenbasierte Zugriffsrechte schützen.

Wir erkennen den Schutz wirtschaftlich sensibler Herstellerinformationen an. Er erfordert aber nicht, qualifizierte Betriebe von Beiträgen auszuschließen. Betriebe brauchen ein praktikables Verfahren zum Nachweis von Identität und Berechtigung. Die bloße Anerkennung als berechtigter Akteur genügt jedoch nicht. Nach unserer Ansicht ist ein unionsweiter einheitlicher Rahmen notwendig, der folgende Anforderungen erfüllen sollte:

- **Objektiv und gleichbehandelnd:** Transparente Kriterien zu Tätigkeit, Rolle und gegebenenfalls Fachkunde. Für markengebundene und freie Betriebe sollen identische Voraussetzungen gelten.
- **Verhältnismäßige Nachweise:** Hochvoltqualifikation nur, wo die Tätigkeit sie erfordert. Keine sachfremden Hürden für das bloße Auslesen von Zustandsinformationen.

- **Herstellerübergreifende Anerkennung:** Einmal geprüfte Nachweise gelten bei allen Batteriepassanbietern. Strukturen wie SERMI (Anlage 3 zu Anhang X der Verordnung (EU) 2018/858) sind auf Nutzbarkeit zu prüfen. Herstellerdaten und betriebliche Lebenszyklusdaten werden getrennt geführt.
- **Nachvollziehbare Entscheidungen:** Für Erteilung, Ablehnung, Einschränkung und Entzug von Berechtigungen gelten klare Fristen, Begründungspflichten und Beschwerdemöglichkeiten.

Änderungsvorschläge

Wir empfehlen, die Durchführungsverordnung wie folgt zu ergänzen. Die Beauftragung vor Reparatur und Wartung durch Fahrzeughalter ist gelebte Praxis (etwa SoH-Tests bei Gebrauchtfahrzeugen) und muss einfach und digital nachweisbar sein. Die Zusammenarbeit mit Reparaturbetrieben, Diagnosedienstleistern und Sachverständigen muss ohne Zustimmung des Inverkehrbringers möglich sein.

1. Neuer Artikel 1a (Gewerkespezifische Ausgestaltung)

„Zugangsberechtigung, Zugriffsrechte und Nachweisanforderungen werden für Betriebe, die an Batterien von Fahrzeugen arbeiten, und für Betriebe, die an stationären Batteriespeichern arbeiten, gesondert und entsprechend den Anforderungen, der Eingriffshäufigkeit und dem einschlägigen Rechtsrahmen ihrer Tätigkeit ausgestaltet.“

2. Neuer Absatz in Artikel 1 (Zugangsberechtigung)

„Die Zugangsberechtigung wird nach einem unionsweit einheitlichen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren geprüft. Identität, Rolle und gegebenenfalls erforderliche Fachkunde sind anhand objektiver Kriterien nachzuweisen. Eine Herstellerbindung oder zusätzliche Ermessensfreigabe durch den Hersteller darf nicht verlangt werden. Gleichwertige Nachweise sind herstellerübergreifend anzuerkennen.“

3. Neuer Artikel 2a (Schreibrechte)

„Qualifizierte Fahrzeug- und Batteriereparatur- sowie Wartungsbetriebe erhalten rollenbezogene Schreibrechte für Informationen, die bei ihren eigenen Diagnose-, Wartungs-, Reparatur-, Austausch- und Prüftätigkeiten entstehen. Diese Rechte umfassen die Eintragung und nachvollziehbare Berichtigung von Reparatur-, Zustands- und Sicherheitsdaten. Einträge müssen dem verantwortlichen Akteur zugeordnet und mit einem Zeitstempel versehen werden. Herstellerangaben und Einträge anderer Akteure sind gegen unberechtigte Veränderungen zu schützen.“

4. Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b (Beauftragung durch Fahrzeughalter)

„Hierzu zählen insbesondere Kfz-Betriebe, die im Auftrag des Käufers eine Diagnose, Zustands- oder Restwertbewertung durchführen. Die Beauftragung muss einfach und digital nachweisbar sein.“

5. Weitere Ausnahme in Artikel 2 Absatz 4 (Weitergabeverbot)

„Die Weitergabe ist zulässig, soweit sie zur Durchführung einer nach Absatz 1 zulässigen Tätigkeit an hierfür berechtigte und zur Vertraulichkeit verpflichtete Dienstleister erforderlich ist.“

Ansprechpartner:

BIV-Kfz: Dennis Tropmann
Bereich: Werkstätten& Technik
+49 (0) 228 91 27 – 201
tropmann@biv-kfz.de

ZDK: Dominik Lutter
Bereich: Technik, Umwelt & Sicherheit
+49 (0) 228 91 27 – 292
technik@kfzgewerbe.de

Herausgeber:
Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks
+49 (0) 228 91 27-113
info@biv-kfz.de
Lobbyregister: R001843
EU Transparency Register: 9381643105745-68

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
+49 (0) 228 9127-292
politik@kfzgewerbe.de
Lobbyregister: R001246
EU Transparency Register: 71649103246-10

Der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV-Kfz) vertritt die Interessen von rund 27.770 Kfz-Werkstätten mit etwa 322.020 Beschäftigten. Als Interessenvertretung des Kfz-Handwerks vereint er 14 Landesverbände mit 236 Kfz-Innungen und steht damit für einen bedeutenden Teil der deutschen Kfz-Branche. Die vertretenen Betriebe sind insbesondere in der Wartung, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen tätig.

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) in Bonn, Berlin und Brüssel vertritt die berufsständischen Interessen von 84.000 Unternehmen im Kraftfahrzeuggewerbe (Autohäuser, Karosserie- und Kfz-Meisterbetriebe etc.) mit 705.000 Beschäftigten. Im Jahr 2025 erzielte die gesamte Kfz-Branche einen Umsatz von ca. 243 Milliarden Euro. Bei der Ausbildung ist das Kraftfahrzeuggewerbe mit über 98.500 Auszubildenden eine bundesweit führende Branche.