



Die neue EU-Batterie Verordnung – Herausforderungen für die Batterie – Hersteller

3. November 2021

ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V.

Revision EU-Batterierichtlinie

Abschätzung des Gesetzgebungsprozesses

- Veröffentlicht am 10. Dezember 2020
- Erster konkreter Gesetzesvorschlag der KOM im Rahmen des CEAP
- 79 Artikel, 14 Anhänge, > 30 geplante Sekundärrechtsakte
- Federführender Ausschuss im EP: ENVI
- Positionierung Council vrsl. bis Ende 2021
- Vorschlag EP Frühjahr 2022
- Verabschiedung vrsl. Mitte 2022

Verordnung deckt alle Batterietypen ab

- Alte Richtlinie: Geräte-, Automotive- und Industriebatterien
- Jetzt in VO: Unterscheidung zwischen 4 Batterietypen:

→ Gerätebatterien, verschlossen, unter 5 Kg
→ Grenze nach wie vor in Diskussion



Insp.Clouseau - Fotolia



danaklyphob / stock.adobe.com



lekeraggat - Fotolia

→ Autobatterien



→ Industriebatterien



© iStockphoto - Fotolia

→ Neu: Batterien für Elektrofahrzeuge



© Her Loeffler - stock.adobe.com

Wichtig:
Bis mindestens
2030 kein Verbot
von best.
Batterietypen

Beschränkung gefährlicher Substanzen

- VO regelt die Beschränkung von Cadmium und Quecksilber
- Keine Beschränkung von anderen Stoffen vorgesehen
→ z.B. Blei wird in der VO nicht als zu beschränkender Stoff erwähnt
- Neu: Ermächtigung der EU-KOM zur Stoffbeschränkung
 - EU-KOM kann Stoffe, die sie als gefährlich hält, entsprechend REACH Anhang XV beschränken
→ Aber: politisch umstritten wegen Aushebelung des REACH-Prozesses
→ im aktuellen Rats-Kompromisstext ist zumindest Art. 71 (Procedure for amending restrictions on hazardous substances) gestrichen

Entnehmbarkeit von Batterien aus Geräten

- In Geräte eingebaute Gerätebatterien müssen vom Endnutzer oder von unabhängigen Betreibern während der Lebensdauer des Geräts, wenn die Lebensdauer der Batterien kürzer als die des Geräts ist, oder spätestens am Ende der Lebensdauer des Geräts leicht entnehmbar und austauschbar sein.
- Eine Gerätebatterie ist leicht austauschbar, wenn sie nach ihrer Entnahme aus einem Gerät oder Produkt durch eine ähnliche (**Prüfung „similar“**) Batterie ersetzt werden kann, ohne dass die Funktion oder Leistung des Geräts beeinträchtigt wird.

(wichtig: Ergänzung der Produktsicherheit, Ergänzung handelsübliche Werkzeuge)

End of life management (I)

- Eigener Herstellerbegriff → noch in Diskussion
- Einführung Herstellerregister und Registrierungsanforderungen
- Erweiterte Herstellerverantwortung
 - getrennte Sammlung von Altbatterien sowie Organisation der Verbringung, Vorbereitung zur Umnutzung und Wiederaufarbeitung, die Behandlung und das Recycling von Altbatterien
 - Berichtspflichten hinsichtlich erstmals bereitgestellter Batterien
 - Förderung der getrennten Sammlung und Bereitstellung von Informationen
- Pflichten der Hersteller anderer Batterien als Gerätebatterien zur unentgeltlichen Rücknahme

End of life management (II)

- Erhöhung der Sammelquote für Geräte-Altballerrien (ohne Altballerrien von *„light means of transport“*)
 - 2025: 65% Sammelziel
 - 2030: 70% Sammelziel

Problem: Sammelziele sind sehr ehrgeizig (aktuell: 45%), Abgrenzung der Geräteballerrien noch nicht final
- Keine spezifische Sammelquote für Fahrzeug- und Industriebatterien
- Neues Meldesystem soll eingeführt werden

End of life management (III)

Recyclatanteil und Verwertungsquote

Gilt für:

- Industriebatterien, EV Batterien, Starterbatterien mit einem internen Speicher und einer Kapazität > 2 kWh

Mindest-Recyclatanteil:

- 2030: 12% Kobalt; 85% Blei; 4% Lithium; 4% Nickel
- 2035: 20 % Kobalt; 85 % Blei; 10 % Lithium; 12 % Nickel

Problem: Blei-Recyclatanteil schwer umsetzbar, sehr starker Druck auf Sammlung;
%-Anteile stehen schon fest ohne Methodik und eignendes Wissen über Verfügbarkeit von Rezyklaten

Mindest-Verwertungsquote beim Recycling:

- 2026: 35 % Lithium und 90 % für Prozent für Nickel, Blei, Kupfer und Kobalt
- 2030: 70 % Lithium und 95 % für Prozent für Nickel, Blei, Kupfer und Kobalt

Scope noch in der Diskussion

End of life management (IV)

Wiederverwendung und Wiederaufbereitung von Industrie- und EV-Batterien:

- Wiederverwertungsunternehmen müssen Zugang zu den Informationen über Handhabung, Untersuchung, Leistungstests, Verpackung, Versand usw. erhalten.
- Sie müssen sicherstellen, dass die Batterien mit den relevanten Produkt-, Umwelt- und Gesundheitsschutzanforderungen übereinstimmen.

Problem:

- Definition Herstellerverantwortung
- Umgang mit sensiblen Daten des BMS

Anforderungen Carbon Footprint

EV-Batterien und Industriebatterien mit internem Speicher und einer Kapazität von mehr als 2 kWh die Folgendes aufweisen:

- CF-Erklärung anzuwenden; Berechnungsmethode und Deklarationsformat müssen jedoch noch durch EU-KOM definiert werden.
- Batterie muss einer CF-Leistungsklasse zugeordnet werden; Leistungsklassen und Formatierung der Kennzeichnung jedoch noch durch EU-KOM festgelegt werden.
- Ziel: Batterien, die nicht den CF-Leistungsklassen entsprechen, sollen beschränkt werden.

Scope noch in der Diskussion

Umsetzungsdaten noch unklar

Inhalte der „Secondary-Regulation“ sind noch unklar

Anforderungen an die nachhaltige Rohstoffbeschaffung – Sorgfaltspflichten

Inverkehrbringer von EV- und Industriebatterien müssen

- gegenüber Lieferanten und der Öffentlichkeit eine Unternehmenspolitik für die Lieferkette von Rohstoffen kommunizieren, die Standards wie den OECD Due Diligence Guidance folgen (vgl. ZVEI-Leitfaden);
- ein System zur Kontrolle und Transparenz der Lieferkette einzurichten und zu betreiben. Ein solches System kann durch die Teilnahme an industriegeführten Systemen implementiert werden;
- Plus erweiterte Berichtspflicht auch auf Umwelt- und Sozialkategorien
- **Regelungen gelten für Kobalt, Grafit, Lithium und Nickel – nicht für Blei**

Scope noch in der Diskussion

Informationsweitergabe (I)

1) Batterie-Label mit Grundinformationen

- Name des Erzeugers, eingetragener Handelsname oder eingetragene Handelsmarke;
- Batterietyp, Chargen- oder Seriennummer der Batterie oder eines anderen Elements, das die
- eindeutige Identifizierung ermöglicht;
- Kennung des Batteriemodells;
- Datum der Fertigung;
- Datum des Inverkehrbringens;
- Chemie;
- in der Batterie enthaltene gefährliche Stoffe außer Quecksilber, Cadmium oder Blei;
- kritische Rohstoffe in der Batterie.

Ausnahmen wegen Art und Größe der Batterien zulässig -> Kennzeichnung auf Verpackung und Begleitdokumenten

Weitere Kennzeichnungspflichten bestehen größtenteils bereits bisher (durchgestrichene Abfalltonne, Cadmium/Blei), zudem ab 1.1.2027 für Geräte- und Starterbatterien Kennzeichnung , die Auskunft über die Kapazität und für Gerätebatterien auch über die durchschnittliche Mindestbetriebsdauer gibt

Informationsweitergabe (II)

2) QR-Code

muss Zugang bieten zu bestimmten Informationen, u.a. zu allen Informationen, die auch auf dem physischen Label enthalten sein müssen und zudem bspw.

- zum Bericht über die Erfüllung Sorgfaltspflichten
- zur Erklärung zum CO₂ Fußabdruck,
- zur Konformitätserklärung,
- zum Recyclatgehalt

Informationsweitergabe (III)

3) Datenbank – Elektronisches Austauschsystem

- Errichtung einer Datenbank (Electronic exchange system)
- System enthält die Informationen und Daten über wiederaufladbare Industriebatterien und Traktionsbatterien mit internem Speicher mit einer Kapazität > 2 kWh
- KOM erarbeitet die Grundlagen des Systems mittels Durchführungsrechtsakt

4) Batteriepass

- Individueller Pass für jede einzelne Batterie
- Unique identifier für jede einzelne Batterie
- Link zu Electronic exchange system (siehe oben)
- Informationen zur Leistung und Haltbarkeit
- Änderungen (Reparatur, Repurposing) sollen im Pass vermerkt werden

Informationsweitergabe (IV)

Informationspflichten über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer bestimmter Batterien

- Gilt für wiederaufladbare Industriebatterien und Traktionsbatterien (> 2 kW)
- Batteriemanagementsystem verpflichtend, in dem Informationen gespeichert sind, die zur Bestimmung von Alterungszustand / vrsl. Lebensdauer erforderlich sind, z.B.:
 - die verbleibende Kapazität,
 - der Gesamtkapazitätsverlust
 - Datum zur Fertigung und Inbetriebnahme der Batterie
- Juristischer oder natürlicher Person, die die Batterie rechtmäßig erworben hat, ist Zugang zu den Daten im Batteriemanagementsystem zu gewähren, um:
 - den Restwert und die Möglichkeit der weiteren Nutzung der Batterie zu bewerten;
 - die Wiederverwendung, Umnutzung oder Wiederaufarbeitung der Batterie zu erleichtern;
 - Die Batterie unabhängigen Aggregatoren oder Marktteilnehmern durch Energiespeicherung zur Verfügung zu stellen. (→ Zugang zu Daten noch in Diskussion)

Rechtssetzungskompetenz der EU KOM hinsichtl. Regelung gemeinsamer Spezifikationen

Europäische Kommission wird ermächtigt, Durchführungsrechtsakte insbesondere zur Festlegung gemeinsamer Spezifikationen zu erlassen, wenn

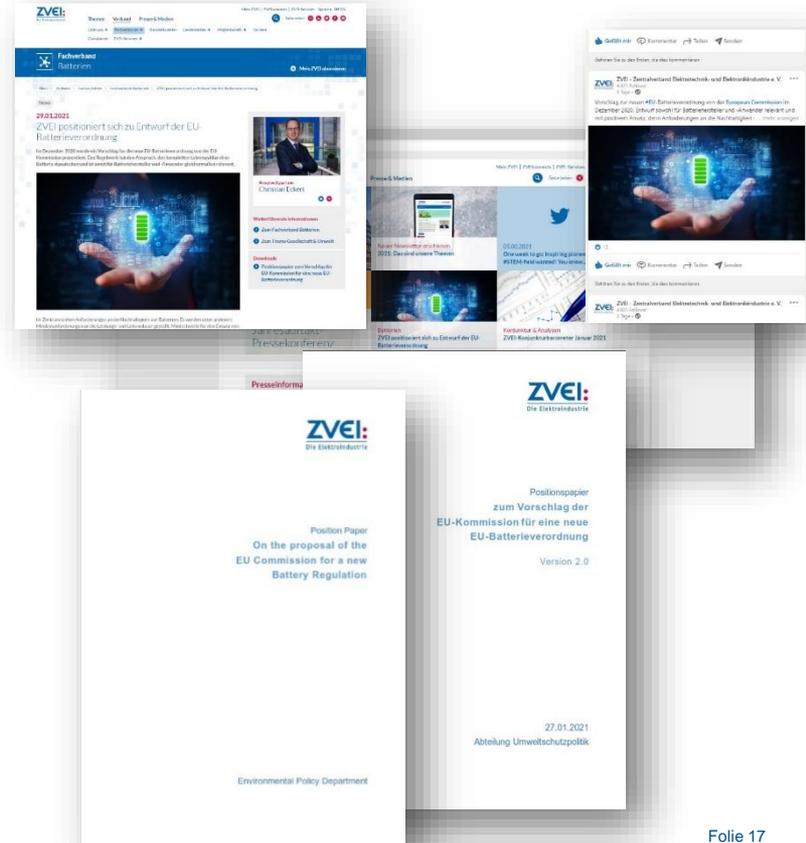
- Anforderungen oder Prüfungen nicht durch harmonisierte Normen erfasst sind,
- die Kommission ungebührliche Verzögerungen bei der Annahme beantragter harmonisierter Normen feststellt oder der Auffassung ist, dass entsprechende harmonisierte Normen nicht ausreichen oder
- die Kommission beschlossen hat, die Fundstellen der harmonisierten Normen mit Einschränkung zu belassen oder zu streichen.

Anmerkung: Diese Vorgehensweise entspricht nicht dem etablierten europäischen Normungssystem und steht nicht mit dem bewährten Modell des New Approach und dem NLF im Einklang.

Revision EU Batterierichtlinie

ZVEI-Aktivitäten

- **ZVEI-Position in deutsch und englisch**
- **Enge Abstimmung mit europ. Verbänden**
→ one-voice-policy
- **Fokus ZVEI: EU-Rat**
 - Regelmäßige Kommentierung der EU-Ratspapiere
 - Enger und regelmäßiger Austausch mit BMWi vor Ratssitzungen
 - Abstimmung mit österreichischen Batterieverband
 - Austausch mit BMU
 - Austausch mit ständiger Vertretung in Brüssel
- **EP: Gespräch mit deutschen MEPs, Ausschüssen**
 - Aber: Federführung liegt bei nicht-deutschen MEPs



Vorschlag EU-Batterieverordnung

Positionen

- 1) Definitionen von Begriffen und Geltungsbereichen müssen genau überprüft werden.
- 2) Beschränkungen für gefährliche Stoffe sollten auf den etablierten REACH- und Arbeitsschutzregelungen basieren
- 3) Der Umfang der CO₂-Bilanz sollte sich in einem ersten Schritt auf "Elektrofahrzeugbatterien" und in einem zweiten Schritt auf Batterietechnologien mit den nächst größten CO₂-Einsparpotenzialen konzentrieren.
- 4) Jegliche numerischen Ziele, z.B. für Sammelquoten, sollten erst nach der Verabschiedung einer angemessenen Methodik beschlossen werden.
- 5) Zielvorgaben für den Recyclinganteil sollten auf noch zu entwickelnden zuverlässigen Daten über die Entwicklung der Märkte für Batterien, Rohstoffe und Recyclingmaterialien beruhen.

- 6) Reparierte oder wiederaufbereitete Batterien müssen die gleichen strengen Standards und Zertifizierungsverfahren erfüllen wie neue Produkte.
- 7) Für den Informationsaustausch sollte das Konzept des "Digitalen Produktpasses" in Betracht gezogen werden.
- 8) Für die Normung sollte das etablierte europäische Normungssystem bei der Entwicklung von harmonisierten Normen für Batterien genutzt werden.
- 9) Die Due Diligence in der Lieferkette sollte sich auf Elektrofahrzeugbatterien fokussieren, sowie insgesamt gestrafft und erleichtert werden.
- 10) „Grandfather clause“ (insbesondere für Ersatz bestimmter Industrie- und EV-Batterien, die vor Inkrafttreten designed)

Christian Eckert

Geschäftsführer Fachverband Batterien
Leiter der Abteilung Umweltschutzpolitik

ZVEI e. V.
Lyoner Straße 9
60528 Frankfurt am Main
Phone: +49 162 266 49 39
E-Mail: eckert@zvei.org

