

## EU-Batterieverordnung: Neue Pflichten für Hersteller und Industrie

Die neue [Batterieverordnung](#) der EU regelt den gesamten Lebenszyklus von Batterien. Sie gilt in ersten Teilen seit dem 18. Februar 2024. Hier die Eckpunkte der neuen Verordnung und was sie für Industrie und Handel bedeuten.

Mehr als eine Millionen Elektroautos sind laut dem Statistischen Bundesamt allein in Deutschland zugelassen. Hinzu kommen mehr als 800.000 Hybridfahrzeuge. Einer der Kritikpunkte der Elektromobilität: E-Autos benötigen Batterien, die aus Rohstoffen wie Kobalt und Lithium bestehen, die knapp werden könnten. Batterien enthalten auch [giftige Inhaltsstoffe, die bei falscher Entsorgung die Gesundheit von Menschen und die Umwelt belasten können](#). Gleichwohl sind Batterien eine extrem wichtige Schlüsseltechnologie für den Wandel zu sauberer Energie, Klimaneutralität und grüner Mobilität.

Die [EU-Kommission](#) möchte mit der neuen Verordnung erreichen, dass Batterien künftig langlebiger sind und einfacher ausgetauscht werden können. Und: Batterien sollen nur ein Minimum an schädlichen Substanzen enthalten, einen geringen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck haben, weniger Rohstoffe benötigen, möglichst einer zweiten Nutzungsphase zugeführt und am Ende ihres Lebenszyklus gesammelt und letztlich dem [Recycling](#) zugeführt werden.

Die EU hat mit dieser Verordnung erstmals den gesamten Lebenszyklus eines Produkts auch umfassend unter Nachhaltigkeitsaspekten reguliert.

### Für welche Art von Batterien gilt die Batterieverordnung?

Die neue Verordnung gilt für alle Arten von Batterien und Akkumulatoren:

- Herkömmliche Gerätebatterien
- LV-Batterien und LMT-Batterien (Batterien für leichte Verkehrsmittel)
- Elektrofahrzeugbatterien
- SLI-Batterien (Fahrzeuggbatterien für das Anlassen von Fahrzeugen)
- Industriebatterien

Ausgenommen sind nur Batterien für militärische Zwecke und für die Raumfahrt.

### Nachhaltigkeitsanforderungen und Kennzeichnungsvorschriften für Hersteller

Bereits bei der Herstellung von Batterien gelten neue Regeln. Die Verordnung sieht Höchstwerte für die giftigen Inhaltsstoffe Quecksilber, Blei und Cadmium vor, die nicht überschritten werden dürfen. Hier wurden bereits existierende Stoffbeschränkungen teilweise verschärft.

Hersteller müssen bei Batterien künftig unter anderem kennzeichnen: die Batteriekategorie, die Kapazität, die chemische Zusammensetzung und die in der Batterie enthaltenen gefährlichen Stoffe und kritische Rohstoffe.

---

Ferner müssen Hersteller beginnend ab dem 18. August 2028 für bestimmte Industriebatterien und Fahrzeugbatterien die Rezyklatanteile von Kobalt, Blei, Lithium und Nickel in den Aktivmaterialien dokumentieren.

Für Industriebatterien und EV-Batterien gelten neue CO<sub>2</sub>-Grenzwerte.

### **Batterien müssen einen Mindestgehalt an recyceltem Material enthalten**

Bestimmte Industriebatterien, Batterien für Elektrofahrzeuge und SLI-Batterien müssen beginnend ab 18. August 2031 einen Mindestanteil an recyceltem Material enthalten, zunächst 16 % für Kobalt, 85 % für Blei, 6 % für Lithium und 6 % für Nickel, der im Laufe der Zeit erhöht wird. Ein Nachweis über den Recyclinganteil ist erforderlich. Abfälle aus der Batterieherstellung und Post-Verbraucher-Abfälle sind zu berücksichtigen.

### **Recycling gebrauchter Industriebatterien und EV-Batterien**

Industriebatterien und Batterien für Elektrofahrzeuge, die für den ursprünglichen Zweck nicht mehr geeignet sind, können für einen anderen Zweck als stationäre Energiespeicherbatterien verwendet werden.

Die Hersteller müssen die hierfür erforderlichen Informationen über ihre Batterien zur Verfügung stellen, um Transparenz für einen neu entstehenden Markt für die zweite Lebensdauer von Batterien zu gewährleisten.

### **Digitaler Batteriepass enthält genaue Informationen über die Batterie**

Ab dem 28. Februar 2027 muss für folgende Batteriearten ein Batteriepass ausgestellt werden: LV-Batterien, Industriebatterien mit einer Kapazität von mehr als 2 kWh und Elektrofahrzeugbatterien. Der Pass ist eine elektronische Akte, die Informationen über das Batteriemodell und spezifische Informationen für die einzelne Batterie enthält. Die gespeicherten Informationen sind teilweise öffentlich zugänglich. Dazu gehören der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck und die EU-Konformitätserklärung. Andere Informationen sind nur für notifizierte Stellen, Marktaufsichtsbehörden und die Kommission einsehbar. Der Batteriepass wird über einen dauerhaft auf der Batterie anzubringenden QR-Code abrufbar sein.

### **Hersteller müssen Angaben zum CO<sub>2</sub>-Fußabdruck machen**

Ein Ziel der Verordnung ist Nachhaltigkeit. Daher muss für Elektrofahrzeugbatterien, wiederaufladbare Industriebatterien mit einer Kapazität von mehr als 2 kWh und LV-Batterien eine Erklärung zum CO<sub>2</sub>-Fußabdruck erstellt werden. Die Verpflichtung gilt ab dem 18. Februar 2025 mit Übergangsfristen bis zum 18. August 2030 je nach Batterieart. Der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Batterie wird angegeben in kg Kohlendioxid-Äquivalent pro kWh der Gesamtenergie, aufgeschlüsselt nach den Lebenszyklusphasen. Die Erklärung muss einen Weblink enthalten, über den eine öffentliche Fassung der Studie abgerufen werden kann, auf die sich die vorgenannten Werte zum CO<sub>2</sub>-Fußabdruck stützen. Die Erklärung ist der Batterie zunächst beizufügen. Ab dem 18. Februar 2027 ist sie Bestandteil des neuen Batteriepasses.

### **Wirtschaftsakteure müssen Sorgfaltspflichten in der Lieferkette beachten**

Ein weiterer Baustein für mehr Nachhaltigkeit ist das Kapitel VII der Verordnung. Hier sind umfassende Sorgfaltspflichten in Bezug auf die Transparenz der Lieferkette geregelt. Die Sorgfaltspflichten müssen Wirtschaftsakteure, die Batterien in Verkehr bringen oder in Betrieb nehmen, ab dem 18. August 2025 beachten.

Als Inbetriebnahme gilt auch, wenn die Batterie erstmalig in der Europäischen Union in Verkehr gebracht wurde. Nur kleinere Wirtschaftsakteure sind vom Anwendungsbereich der Sorgfaltspflichten ausgenommen.

Die Regelung weist Parallelen zu den Verpflichtungen des [Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz \(LkSG\)](#) und dem Entwurf der Europäischen [Corporate Sustainability Due Diligence Directive \(CSDDD\)](#) auf.

Betroffene Wirtschaftsakteure müssen sicherstellen, dass die für Batterien geltenden Sorgfaltspflichten erfüllt werden. Hierfür benötigen sie ein Risikomanagementsystem zur Identifizierung und Steuerung der relevanten Risiken, wie es ähnlich auch vom LkSG und dem Entwurf der CSDDD verlangt wird. Dies umfasst Anforderungen beispielsweise an die Dokumentation, Risikoanalyse sowie Präventions- und Abhilfemaßnahmen. Ihre Strategien müssen die Unternehmen regelmäßig durch notifizierte Stellen unabhängig überprüfen lassen. Ausdrücklich vorgeschrieben ist auch ein System von Kontrolle und Transparenz in Bezug auf die Lieferkette, das die Erfassung von Informationen über die Rohstoffe und Zulieferer bis hin zur Gewinnung, Ursprungsland und die Mengen des Rohstoffs in der in Verkehr gebrachten Batterie umfasst. Diese komplexen Verpflichtungen dürften ohne passende IT-Toolunterstützung wohl nur schwer umsetzbar sein. Mögliche Folgen von Verstößen sind Bereitstellungsbeschränkungen oder -untersagungen durch die Mitgliedsstaaten und in schweren Fällen sogar zu Rückrufanordnungen.

## Fazit

Insgesamt stellt die neue europäische Batterieverordnung einen weiteren, wichtigen Schritt in Richtung Nachhaltigkeit und Umweltschutz im Sinne der Ziele des „Green Deals“ der EU dar. Mehr Information und verstärktes Recycling sowie Regeln für die Herstellung können Umweltverschmutzung reduzieren und die Sicherheit – auch für Verbraucher:innen – erhöhen. Allerdings wird der regulatorische Rahmen dafür erheblich verschärft. Unternehmen sollten schnellstmöglich ihre Betroffenheit von der Verordnung prüfen und frühzeitig die technische und organisatorische Produkt-Compliance in diesem Bereich sicherstellen, um für die neuen regulatorischen Anforderungen rechtzeitig gerüstet zu sein.

## Ansprechpartner:

Dr. Thomas Uhlig  
Tel: +49 351 21294460  
[tuhlig@kpmg-law.com](mailto:tuhlig@kpmg-law.com)