

EINE EU-BATTERIEN-VERORDNUNG ZUM SCHUTZ VON VERBRAUCHERN UND UMWELT

Positionspapier des Verbraucherzentrale Bundesverbands e. V. (vzbv) angesichts des Entwurfs für eine EU-Batterien-Verordnung

Die Anzahl an Elektroautos ist in Deutschland im vergangenen Jahr stark gestiegen. Am 1. Januar 2021 waren rund 309.100 Elektroautos in Deutschland zugelassen, 2019 waren es noch rund 83.200. Der Bestand ist im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 126 Prozent angewachsen.¹ Nach einer Umfrage des vzbv aus Dezember 2020 besitzen 16 Prozent der Deutschen ein oder mehrere E-Bikes, fünf Prozent planen, eines zu kaufen.

Es gibt immer mehr Produkte und Verkehrsmittel, die batterieelektrisch angetrieben werden. Zu den immer zahlreicher werdenden Geräten der Informations- und Telekommunikationstechnik, wie Laptops, Smartphones, Tablets, sind Elektroautos, E-Bikes und Elektrokleinstfahrzeuge hinzugekommen. Aber auch Spielzeug, Zahnbürsten und viele weitere Produkte funktionieren mit Batterien.

Für Verbraucherinnen und Verbraucher² wird Klimaschutz und Umweltschutz immer wichtiger. 73 Prozent sehen in Maßnahmen zum Klimaschutz wirtschaftliche und gesellschaftliche Chancen für die Zukunft.³ Für zwei Drittel der Bevölkerung stellt der Umwelt- und Klimaschutz außerdem eine grundlegende Bedingung dar, um Zukunftsaufgaben zu bewältigen, stellt das Umweltbundesamt 2021 fest.⁴

Verbraucher haben Erwartungen an die Langlebigkeit von E-Bikes. 41 Prozent der vom vzbv Befragten wollen ihr E-Bike zehn und 39 Prozent sogar elf Jahre und länger nutzen. Aber auch für andere Produkte wünschen sich Verbraucher Langlebigkeit. Batterien und Akkumulatoren sind aus vielen elektrischen Produkten und Verkehrsmitteln nicht mehr wegzudenken. Die Förderung von Rohstoffen für Batterien ist jedoch mit Umwelt- und Sozialproblemen verbunden und deshalb ist es umso wichtiger, Langlebigkeit, Wiederverwendbarkeit und effiziente Recyclingverfahren sicherzustellen. Damit die Elektromobilität den Umweltvorteil ausbauen kann, müssen Batterien/Akkus umwelt- und verbraucherfreundlicher werden.

Eine ambitionierte EU-Batterien-Verordnung ist dafür nötig. Der von der EU-Kommission vorgelegte Entwurf enthält viele wichtige Verbesserungen. So sind aus

¹ Martin Kords: Anzahl der Elektroautos in Deutschland von 2011 bis 2021, 2021, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/>, 12.03.2021

² Die im weiteren Text gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf Personen aller Geschlechter. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Mehrfachbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

³ Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv): Klimaschutz – Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung, 2019, https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2019/10/09/umfrage_vzbv_klimaschutz.pdf, 16.03.2021

⁴ Umweltbundesamt (Hrsg.): Umweltbewusstsein in Deutschland, 2020, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/gesellschaft-erfolgreich-veraendern/umweltbewusstsein-in-deutschland>, 15.03.2021

Verbrauchersicht insbesondere die Anforderungen an Kennzeichnung, Haltbarkeit und Austauschbarkeit von Batterien sowie die Vorgabe eines diskriminierungsfreien Zugangs zu den Daten im Batteriemanagementsystem, um den Zustand der Batterie auslesen zu können, wichtige Schritte, um zu einer längeren Nutzung von Batterien und Produkten zu führen. Die vorgesehene erweiterte Herstellerverantwortung, einschließlich der Finanzierung der vorgeschriebenen Aktivitäten, die End-of-Life-Informationen, einschließlich Informationen darüber, wie die Lebensdauer von Batterien verlängert werden kann, Mindestrecyclingeffizienzen für Lithiumbatterien und Zielvorgaben für die stoffliche Verwertung für Kobalt, Kupfer, Blei, Lithium und Nickel sowie eine Verpflichtung der Wirtschaftsakteure, Vorkehrungen zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht in der Lieferkette zu treffen, sind notwendig, um die Kreislaufwirtschaft und bessere Standards beim Abbau dieser extrem gefragten Rohstoffe voranzubringen.

Der vzbv sieht jedoch wichtige Ansätze aus Verbrauchersicht bisher nicht berücksichtigt. Zum einen sollten Batterien von Leichtfahrzeugen, wie E-Roller, E-Bikes und Elektrokleinstfahrzeuge, aufgrund der steigenden Nachfrage und der Notwendigkeit der Verlagerung auf klimaverträgliche Mobilitätsformen in der Verordnung stärker einbezogen werden. Batterien von Leichtfahrzeugen, wie E-Bikes und E-Roller, müssen durch Endnutzer und/oder unabhängige Wirtschaftsakteure einfach entfernbar und austauschbar sein. Des Weiteren müssen Batterien in Leichtfahrzeugen und in elektrischen und elektronischen Geräten Anforderungen an Leistung und Haltbarkeit erfüllen. Informationen über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer von Batterien müssen genauso für Batterien von Leichtfahrzeugen zugänglich gemacht werden und eine Kennzeichnung über den CO₂-Fußabdruck muss auch für Batterien von Leichtfahrzeugen sowie von elektrischen und elektronischen Geräten eingeführt werden. Darüber hinaus muss Verbrauchern eine einfache Möglichkeit zur Verfügung gestellt werden, um die Nichteinhaltung von Vorschriften, wie Kennzeichnungs- und Informationsanforderungen, melden zu können.

DER VZBV FORDERT IM EINZELNEN

Haltbarkeit und Ökodesign (Artikel 8 - 11)

Das Ökodesign von Batterien spielt auf dem Weg zu einer Kreislaufwirtschaft eine entscheidende Rolle. Insbesondere bei den ressourcenreichen Traktionsbatterien von E-Autos müssen der Aufbau und die materielle Zusammensetzung, welche maßgeblich über die Recyclingfähigkeit von Produkten entscheiden, schon von vornherein so gewählt sein, dass eine möglichst weitreichende Wiederverwendbarkeit der eingesetzten Rohstoffe möglich ist. Die Wiederverwendung von Rohstoffen ist auch unverzichtbar, um den CO₂-Fußabdruck von Batterien zu reduzieren. Der vzbv begrüßt deshalb, dass E-Auto-Batterien einen Mindestanteil an aus Abfällen zurückgewonnenem Kobalt, Blei, Lithium oder Nickel enthalten müssen. Dies stellt einen Anreiz dar, um Metalle in einer möglichst reinen Form wiederzugewinnen, sodass sie erneut verwendet werden können. Verbraucher können

durch ihr Nachfrageverhalten wenig Einfluss auf das Design von umweltfreundlichen Komponenten in der Herstellung von Batterien nehmen. Vorgaben durch den Gesetzgeber sind daher unabdingbar, um auf das Produktdesign einzuwirken.

- Der vzbv fordert, dass Aufbau und materielle Zusammensetzung von Batterien, welche maßgeblich über die Recyclingfähigkeit entscheiden, von vornherein so gewählt sein müssen, dass eine möglichst weitreichende Wiederverwendbarkeit der eingesetzten Rohstoffe möglich ist.

In Bezug auf das Ökodesign von Produkten stellt die einfache Entfernbarkeit und Austauschbarkeit von Batterien einen wichtigen Faktor dar. So sollte es für Nutzer möglich sein, die Batterien in Geräten wie Laptops und Smartphones sowie in Elektrokleinstfahrzeugen und E-Bikes auswechseln zu können beziehungsweise auswechseln zu lassen. In der EU-Verordnung ist vorgesehen, dass in Geräte eingebaute Batterien leicht entfernbar und austauschbar sein müssen. Dies sollte ebenso für Akkumulatoren von leichten Verkehrsmitteln, wie E-Bikes und Elektrokleinstfahrzeuge, gelten. Da Akkus unabhängig von der Nutzung mit der Zeit Kapazität verlieren, ist häufig spätestens nach fünf Jahren ein Ersatzakku nötig.⁵

- Der vzbv fordert, dass **auch Batterien von allen Leichtfahrzeugen, wie E-Bikes und Elektrokleinstfahrzeuge, durch Endnutzer und/oder unabhängige Wirtschaftsakteure leicht entfernbar** und austauschbar sein müssen. (Kapitel II, Art. 11)

Langlebigkeit bringt dem Verbraucher mehr Nutzerfreundlichkeit und finanzielle Vorteile. Um die Langlebigkeit von Batterien zu gewährleisten, sollten Anforderungen an die Haltbarkeit von Akkumulatoren, wie eine Mindestanzahl an Ladezyklen, gestellt werden. Die zu erwartende Haltbarkeit (Anzahl der Zyklen) muss außerdem transparent dargelegt werden. Deshalb ist es sehr zu begrüßen, dass Anforderungen an die Leistung und Haltbarkeit von Allzweck-Gerätebatterien, Industriebatterien und Traktionsbatterien gestellt werden. Allerdings wurden viele Gerätebatterien, die für den Verbraucher unverzichtbar geworden sind, nicht berücksichtigt. Immer mehr Geräte und Verkehrsmittel werden jedoch mit Akkus ausgestattet. Gerade für E-Bikes und Pedelecs könnte sich die Bewertung der Zuverlässigkeit der Akkus zu einem der wichtigsten Kaufkriterien entwickeln und einen Anreiz für Produktverbesserungen mit sich bringen.

- Für Verbraucher sind **Anforderungen an die Leistung und Haltbarkeit für Batterien von allen elektrischen und elektronischen Geräten, wie Smartphones, Laptops, Staubsauger, sowie von Leichtfahrzeugen, wie E-Bikes**

⁵ Stiftung Warentest: E-Bikes im Test - FAQ E-Bike: Ihre Fragen, unsere Antworten, 2020, <https://www.test.de/E-Bike-Test-4733454-5023617/#question-4>, 10.03.2021

und Elektrokleinstfahrzeuge, besonders wichtig. Deshalb sollte Artikel 9 nicht nur für Allzweck-Gerätebatterien gelten. (Kapitel II, Art. 9)

Verbraucherinformation und Kennzeichnung (Artikel 7 und 13)

Informationen sind für Verbraucher das A und O, um sich einerseits für nachhaltige Produkte entscheiden zu können und andererseits über die richtige Nutzung sowie auch die korrekte Entsorgung informiert zu sein. Verbraucherinformation und Ressourcenschutz gehen somit Hand in Hand. In diesem Sinne sind auch der im Verordnungsentwurf vorgesehene Batteriepass (elektronische Akte) für Industrie- und Traktionsbatterien, eine Kennzeichnung mit der Leistungsklasse für den CO₂-Fußabdruck sowie die Angabe der Menge von recycelten Rohstoffen in Batterien zu begrüßen. Ressourcenschonende Produktgestaltung muss transparent und messbar sein. Ohne Datengrundlage kann eine Lenkung hin zu nachhaltigen, ressourcenschonenden und kreislauffähigen Produkten nicht gelingen.

Der vzbv fordert deshalb:

- ❖ Eine **Erklärung zum CO₂-Fußabdruck** sowie eine Kennzeichnung, der zu entnehmen ist, unter welche Leistungsklasse bezüglich des CO₂-Fußabdrucks die betreffende Batterie fällt, auch **für den Verbraucher wichtige Gerätebatterien von Leichtfahrzeugen sowie elektrischen und elektronischen Geräten**. (Kapitel II, Art. 7)
- ❖ Die Kontaktdaten von Herstellern, Händlern und Importeuren müssen immer eine Telefonnummer und E-Mail-Adresse umfassen, um den Kontakt für Verbraucher zu erleichtern. Außerdem **muss es eine einfache Möglichkeit geben, wo Verbraucher die Nichteinhaltung von Vorschriften**, wie fehlende Kennzeichnung und Informationen, **melden können**, zum Beispiel eine Webseite zu diesem Zweck.
- ❖ Die harmonisierten Vorgaben für die Kennzeichnungsanforderungen müssen bereits bis Ende 2023 festgelegt werden. (Kapitel III, Art. 13)
- ❖ Die Einführung eines QR-Codes auf der Batterie darf nicht dazu führen, dass die wichtigsten Informationen, zum Beispiel in der Batterie enthaltene gefährliche Stoffe, nicht auf den ersten Blick ersichtlich sind.

Objektive und vergleichbare Angaben zum Zustand der Fahrzeugbatterie (Artikel 14)

Mit steigendem Anteil der E-Autos in der Gesamtflotte sowie einer immer größeren Anzahl an E-Bikes, Pedelecs, E-Rollern und Elektrokleinstfahrzeugen wird der Weiterverkauf gebrauchter E-Fahrzeuge künftig immer mehr zunehmen. Als wertvollstes Bauteil kommt der Batterie dabei eine besondere Bedeutung zu. Beim Kauf eines elektrischen Gebrauchtwagens, eines gebrauchten E-Bikes oder Pedelecs haben Verbraucher bisher keine Informationen darüber, in welchem Zustand sich die Batterie befindet. Der vzbv bedauert, dass Artikel 14 nur für Industrie- und

E-Fahrzeug-Batterien mit internem Speicher mit einer Kapazität von mehr als 2 Kilowatt gilt. Die Möglichkeit, den Zustand der Batterie überprüfen zu können, muss genauso für kleinere E-Fahrzeuge, insbesondere für E-Bikes und Pedelecs, gelten. Der Verbraucher muss zu jeder Zeit die Möglichkeit haben, den Zustand der Batterie zu erfahren. Dies ist nicht nur beim Kauf oder Verkauf wichtig, sondern auch, wenn eine längere Reise mit dem Fahrzeug ansteht.

❖ Der vzbv fordert Informationen über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer von Batterien nicht nur für wiederaufladbare Industriebatterien und Traktionsbatterien mit internem Speicher und einer Kapazität von mehr als 2 Kilowatt, sondern genauso für Batterien von Leichtfahrzeugen. Für Verbraucher ist es wichtig, dass auch der Alterungszustand dieser Batterien ausgelesen werden kann. (Kapitel III, Art. 14)

Verbraucher müssen sich künftig auf objektive und vergleichbare Angaben zum Zustand von Fahrzeugbatterien verlassen können.

Kontakt

*Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.*

*Team
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin*

Mobilität@vzbv.de