

Batterien werden sauber

- 27 Oktober 2021 -



Europa setzt globale Maßstäbe für saubere Batterien. Batterien sind eine Schlüsseltechnologie für den Klimaschutz und die Energiewende. Die EU weist mit neuen Regeln zum CO₂-Fußabdruck von Batterien und zum nachhaltigen Abbau von Rohstoffen die Richtung. In Zukunft müssen alle Batterien soziale und ökologische Mindeststandards erfüllen. Die Plünderung von Umwelt, Ressourcen und Menschen wird damit eingeschränkt. Das ist eine Chance, die Batterieproduktion in Europa massiv zu steigern und damit Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und Arbeitsplätze zu schaffen. Hohe Standards für Europas Batteriemarkt tragen zu sauberer Mobilität 'Made in Europe' bei.

Verbraucherrechte werden erheblich gestärkt. Erstmals werden alle Verbraucher*innen Zugang zu Informationen zu Lebensdauer und Ladekapazität der Batterie haben. Wir schlagen eine neue farbliche Kennzeichnung für die Qualität und Lebensdauer von Haushaltsbatterien vor. So können Verbraucher*innen in Zukunft leicht hochwertige Batterien identifizieren.

Elektromobilität ist nur dann eine echte Alternative zu Verbrennern, wenn Autobatterien umweltschonend und sozial verantwortungsvoll hergestellt und wiederverwertet werden. Alle Autobatterien müssen hochwertig recycelt werden. Mit einer Recyclingpflicht können wir Rohstoffe wie Kobalt und Lithium wiederverwerten. Insbesondere Lithium muss vollständig recycelt werden. Mit echtem Recycling steigt nicht nur der Nutzen für die Umwelt, auch Europas Unabhängigkeit von den Rohstoffländern. Wir sollten der europäischen Industrie zutrauen, Batterien effizient zu recyceln. Denn viele Unternehmen machen es bereits vor.

Diese Verordnung für grüne Batterien ist eine Chance die Akzeptanz der Elektromobilität dauerhaft zu stärken.

Zusammenfassung

Details der vorgeschlagenen Verordnung und Änderungsanträge

Recycling (Artikel 57 und Anhang XII)

CO₂-Fußabdruck (Artikel 7)

Recycelte Materialien (Artikel 8)

Anforderungen an die Leistung und Haltbarkeit (Artikel 9 und 10)

Aus für Wegwerfbatterien (Artikel 9)

Reparatur und Austausch (Artikel 11)

Gefährliche Substanzen (Artikel 6)

Due Diligence (Artikel 39)

Sammlung (Artikel 48 & 49)

Reuse und Wiederaufarbeitung (Artikel 59)

Export (Artikel 58)

Batteriepass (Artikel 65)

Marktüberwachung

Zusammenfassung

- Die EU-Kommission hat am 10. Dezember 2020 einen Gesetzesvorschlag für eine neue Batterieverordnung vorgestellt. Die neue Verordnung soll eine **sichere und nachhaltige Kreislaufwirtschaft für alle Batterien auf dem europäischen Markt** garantieren. Der Vorschlag für eine neue Verordnung muss jetzt von Europaparlament und Rat der Mitgliedsländer beschlossen werden, bevor er in Kraft treten kann. Die neuen Regeln für Batterien werden die seit 2006 geltende EU-Batterierichtlinie ersetzen. Eine Übertragung in nationales Recht ist dann nicht mehr nötig.
- Im Europaparlament ist federführend der **Umweltausschuss** für die Batterie-Verordnung verantwortlich. Dort ist die italienische Sozialdemokratin Simona Bonafè die Berichterstatteerin. Der Binnenmarktausschuss stimmt federführend ab über die Konformität von Batterien, also die von den Herstellern auszuführende Feststellung, ob Batterien auf dem europäischen Markt den in der Batterie-Verordnung festgelegten Regeln entsprechen.
- Die Abstimmung im federführenden Umweltausschuss des Europaparlaments findet im Januar 2022 statt, im Februar legt das Parlament im Plenum seine Position für die Verhandlungen mit dem Rat fest.
- Erstmals wird es Mindestanforderungen für **nachhaltigen und sozial verantwortungsvollen Abbau von Rohstoffen** für Batterien geben. Die EU-Kommission schlägt dies für Batterien in Elektroautos und industriellen Anwendungen über einer Kapazitätsgrenze vor. Die Berichterstatteerin und wir Grüne wollen die Sorgfaltspflicht entlang der Lieferkette auf **alle Batterien auf dem europäischen Markt** ausweiten. Hier **zeichnet sich ein Konflikt mit dem Rat der Mitgliedstaaten ab**, der wohl bei dem Vorschlag der EU-Kommission bleibt.
- Der **CO₂-Fußabdruck** großer Batterien muss in Zukunft ausgewiesen werden. Die EU wird einen maximalen Fußabdruck festlegen, den in Europa verkaufte Batterien nicht überschreiten dürfen. Damit setzen wir Standards für die nachhaltige Produktion auf der ganzen Welt. Die EU-Kommission schlägt Regeln zum CO₂-Fußabdruck für Batterien in Elektroautos und industriellen Anwendungen über einer Kapazitätsgrenze vor. Wir Grüne fordern den **CO₂-Fußabdruck für alle E-Autos, leichte Verkehrsmittel und Industriebatterien einzuführen**. Während die Berichterstatteerin im Parlament und wir Grüne den CO₂-Fußabdruck **schneller einführen wollen**, als von der Kommission vorgeschlagen, scheint der Rat der Mitgliedstaaten die Einführung um mehrere Jahre verschieben zu wollen.
- Erstmals wird es spezielle **Recyclingziele für Kobalt, Nickel, Kupfer, Blei und Lithium** geben. Die Berichterstatteerin des Parlaments und wir Grüne stärken den Vorschlag der EU-Kommission zu diesen Zielen deutlich, insbesondere für Lithium. Während das Parlament die Recyclingquoten wohl deutlich anheben wird, gibt es in der Ratsposition keine Veränderung der Vorschläge der EU-Kommission.
- Die getrennte Sammlung von Gerätebatterien soll verbessert werden. Das Sammlungsziel soll laut Vorschlag der EU-Kommission von heute 45% auf 65% in 2025 und 70% in 2030 erhöht werden. Der **Rat plant, das Ziel für 2025 um drei Jahre nach hinten zu verschieben**, während es im Parlament bisher Unterstützung für den Ansatz der Kommission gibt.
- Ein neuer **„Batteriepass“** soll dafür sorgen, dass Batterien und Rohstoffe rückverfolgbar sind und recycelt werden. So wird jede große Batterie individuell

identifizierbar (EU-Kommission schlägt Batterien in Elektroautos und industriellen Anwendungen über einer Kapazitätsgrenze vor, Grüne wollen Batteriepass für alle E-Autos, leichte Verkehrsmittel und Industriebatterien einführen).

- **Etiketten** auf Gerätebatterien und leichte Verkehrsmittel Batterien sollen Verbraucher*innen über **Lebensdauer, Ladekapazität**, das Vorhandensein gefährlicher Substanzen und Sicherheitsrisiken informieren. Wir Grüne schlagen vor, eine **farblich unterschiedliche Kennzeichnung von Batterien unterschiedlicher Qualität** vorzunehmen. Eine ähnliche Kennzeichnung findet sich nicht im vorläufigen Text des Rats.
- Die Berichterstatterin des Europaparlaments und wir Grüne wollen **Anforderungen an die Leistung und Haltbarkeit auf weitere Batteriekategorien** ausweiten. Neben, wie von der Kommission vorgeschlagen, Haushaltsbatterien und Industriebatterien sollen diese Regeln auch für alle Gerätebatterien (z.B. in Handys und Laptops) und leichte Verkehrsmittel gelten. Dann würden Mindestwerte festgelegt z.B. für die Kapazität und Anzahl der Ladezyklen. Hier deutet sich ein deutlicher Konflikt mit dem Rat an, der Stand heute bei dem Vorschlag der EU-Kommission bleibt.
- Batterien für Elektroautos und industrielle Anwendungen müssen ein Batteriemanagementsystem enthalten, das die Besitzer über den Gesundheitszustand und die voraussichtliche Lebensdauer der Batterie informiert. Wir Grüne wollen dies auch für leichte Verkehrsmittel einführen.
- Gerätebatterien müssen in Zukunft **austauschbar und reparierbar** sein, um die Lebensdauer der Produkte, in denen sie verbaut sind, zu verlängern. Wir Grüne wollen dies auch für E-Autos, leichte Verkehrsmittel und Industriebatterien einführen. Gerade zu Reparatur und Austausch **sind die grünen Änderungsanträge deutlich stärker als der Kommission und des Rates**, da Ausnahmen wegfallen und Erleichterungen für Verbraucher*innen hinzukommen sollen. Auch die sozialdemokratische Berichterstatterin hat das Recht auf Reparatur nicht umgesetzt.
- In Zukunft gibt es fünf Batteriekategorien: 1. **Gerätebatterien** (Haushaltsbatterien, also z.B. typische AA und AAA Einwegbatterien und ihre wiederaufladbaren Alternativen, und Batterien in Handys, Laptops, etc); 2. **leichte Verkehrsmittel Batterien** (z.B. in E-Bikes, E-Roller); 3. **Starterbatterien** (für den Anlasser von Fahrzeugen); 4. **Industriebatterien** (inklusive private Speicherbatterien für erneuerbare Energie, z.B. Solarbatterien) und 5. **Traktionsbatterien** (in Elektrofahrzeugen)
- **Alle grünen Änderungsanträge im federführenden Umweltausschuss** sind hier abrufbar (nur auf Englisch verfügbar):
<https://sven-giegold.de/wp-content/uploads/2021/10/Greens-AMs-ENVI-final.pdf>

Details der vorgeschlagenen Verordnung und Änderungsanträge

Recycling (Artikel 57 und Anhang XII)

In den kommenden Jahren und Jahrzehnten wird insbesondere das Recycling von Batterien von entscheidender Bedeutung für die Umweltverträglichkeit von Elektroautos. Es ist deshalb wichtig, bereits heute harte Ziele für die Rückgewinnung von wertvollen Materialien zu setzen. Die EU-Kommission schlug daher vor Ziele für die Effizienz von Recyclingprozessen festzulegen. So soll die Produktion von wiedergewonnenen Qualitätsmaterialien für die Batterieindustrie gewährleistet werden. Die Ziele orientieren sich am Gewicht der Altbatterie und gelten sowohl für die Batterie als ganzes als auch für einzelne besonders wertvolle Materialien (siehe unten).

Gesonderte Recyclingeffizienzen für die Gesamtmenge der wiedergewonnenen Materialien sollen für Blei-Säure-Batterien, Nickel-Cadmium-Batterien und Lithium-Batterien festgelegt werden sowie für alle anderen Batterietypen gemeinsam.

Zudem soll es spezifische **Ziele für die Rückgewinnung von Kobalt, Kupfer, Blei, Lithium und Nickel** geben. Diese Ziele sind neu und nicht in der alten Batterie-Richtlinie verankert. Denn die Erfahrung hat gezeigt, dass wichtige Rohstoffe wie Lithium, die oft nur in geringen Mengen in einzelnen Batteriezellen vorhanden sind, heute nicht recycelt werden. Die von der Kommission vorgeschlagenen Ziele liegen jedoch zum Teil weit unter dem, was heute schon technisch machbar ist. In China empfehlen die seit dem 1. Januar 2020 geltenden offiziellen Leitlinien der Regierung die Rückgewinnungsraten für Kobalt und Nickel von 98%. Damit die neue Batterieverordnung nicht hinter Standards in anderen Teilen der Welt zurückfällt, schlägt die Berichterstatterin vor, die **Ziele zu erhöhen**. Wir Grüne unterstützen sie dabei und erhöhen die Ziele für das Recycling von Bleibatterien bereits 2026. (Grüne Änderungsanträge 155-159).

Wir Grüne präzisieren diese Anforderungen nochmals, um sicherzustellen, dass die **zurückgewonnenen Rohstoffe von so hoher Qualität sind**, um in neuen Batterien verwendet werden zu können. (Grüner Änderungsantrag 111)

Recyclingziele	Vorschlag EU-Kommission		Änderungsanträge der Berichterstatterin und Grüne (kombiniert)	
	2026	2030	2026	2030
Kobalt	90%	95%	95%	98%
Kupfer	90%	95%	95%	98%
Blei	90%	95%	95%	95%
Lithium	35%	70%	70%	90%
Nickel	90%	95%	95%	98%

CO2-Fußabdruck (Artikel 7)

Batterien werden das **erste Produkt in Europa, für das verbindliche CO2-Fußabdruck-Regeln** gelten werden. Damit wird die Herstellung von Batterien deutlich sauberer werden. Diese Regeln sollen laut Vorschlag der EU-Kommission für Elektrofahrzeugbatterien und Industriebatterien ab einer Kapazität von 2 kWh gelten. Diese Regeln werden in drei Schritten eingeführt:

1. Zuerst müssen die Hersteller den CO2-Fußabdruck ihrer Batterien nur berechnen. (ab Juli 2024 laut Vorschlag der Kommission)
2. In einem zweiten Schritt wird eine Kennzeichnung eingeführt, mit der Verbraucher*innen einfach erkennen können, ob eine Batterie einen großen oder eher kleinen CO2-Fußabdruck hat. (ab Januar 2026 laut Vorschlag der Kommission, die Berichterstatterin will dies schon ab Januar 2025)
3. Zuletzt werden alle Batterien ab einem - noch zu ermittelnden - CO2-Fußabdruck vom europäischen Markt genommen. (ab Juli 2027 laut Vorschlag der Kommission, wir Grüne fordern dies schon ab Juli 2026, Änderungsantrag 48)

Die Berichterstatterin fügte zwar leichte Verkehrsmittel zu dieser Kategorie hinzu, behielt aber die 2 kWh Kapazitätsgrenze bei. Damit wäre ein Großteil aller leichten Verkehrsmittel wie E-Bikes, E-Scooter und E-Roller von den Regeln wieder befreit. Dies würde zu unnötigen Verwirrungen für Verbraucher*innen führen. Wir Grüne wollen die Kapazitätsgrenze deshalb abschaffen, damit der **CO2-Fußabdruck für alle E-Autos, leichte Verkehrsmittel und Industriebatterien** gilt. (Grüner Änderungsantrag 38)
Wir Grüne fordern auch, dass die EU-Kommission die Höchstwerte für den zulässigen CO2-Fußabdruck periodisch anpasst, **bis alle Batterien CO2-neutral hergestellt** werden. So tragen Batterien immer mehr zum Kampf gegen den Klimawandel bei. (Grüner Änderungsantrag 50)

Recycelte Materialien (Artikel 8)

Die besonders relevanten Rohstoffe **Kobalt, Blei, Lithium und Nickel** sollen vermehrt recycelt werden. Um einen Anreiz für echtes Recycling zu schaffen, sollen Batterien ab 2030 einen Mindestanteil an aus Abfällen zurückgewonnenem Kobalt (12%), Blei (85%), Lithium (4%) und Nickel (4%) enthalten. Dieser Anteil wird ab 2035 erhöht.

Wir **Grüne erweitern diese Anforderung auf alle Batterien, die Kobalt, Blei, Lithium oder Nickel enthalten** (Grüner Änderungsantrag 51). Damit gelten die gleichen Regeln für die Herstellung aller Batteriezellen. Die EU-Kommission hatte vorgeschlagen, den Mindestanteil an recycelten Materialien nur auf Industriebatterien, Elektrofahrzeugbatterien und Starterbatterien mit einer Kapazität von mehr als 2 kWh anzuwenden.

Anforderungen an die Leistung und Haltbarkeit (Artikel 9 und 10)

Batterien müssen ab 2027 Mindestanforderungen unter anderem für **Kapazität, durchschnittliche Mindestbetriebsdauer und Lebensdauer in Zyklen** erfüllen. Die EU-Kommission ist beauftragt, diese Mindestanforderungen auszuarbeiten. Die EU-Kommission hatte diese Anforderungen nur für Haushaltsbatterien und Industriebatterien

vorgeschlagen. Wir Grüne wollen, ebenso wie die Berichterstatterin, diese Regeln auf **alle Gerätebatterien (z.B. in Handy und Laptops) und leichte Verkehrsmittel ausweiten**. Denn gerade in diesen Geräten sind langlebige Batterien besonders wertvoll für Verbraucher*innen und die Umwelt.

Aus für Wegwerfbatterien (Artikel 9)

Einwegbatterien, die nicht wieder aufgeladen werden können, verursachen Kosten für Verbraucher*innen und Schaden der Umwelt. Viel zu oft landen bisher wertvolle Rohstoffe und Gifte im Haushaltsmüll. Die EU-Kommission soll deshalb ein schrittweises Verbot solcher Batterien prüfen. Die EU-Kommission hatte diese Prüfung bis 2030 vorgeschlagen. Wir Grüne unterstützen die Berichterstatterin in ihrem Anliegen, die Überprüfung auf **2025** vorzuziehen.

Reparatur und Austausch (Artikel 11)

Batterien haben häufig eine kürzere Lebensdauer als die Geräte, in denen sie fest verbaut sind (z.B. Handys und Laptops). **Batterien müssen deshalb austauschbar und reparierbar sein, ohne die Funktionalität des Geräts zu behindern**. Heute ist dies oft nicht der Fall. Verbraucher*innen müssen deshalb Handys und Laptops öfter austauschen. Dies führt zu höheren Kosten und schadet der Umwelt.

Der Vorschlag für die neue Batterieverordnung sieht vor, dass alle in Geräten verbauten Batterien austauschbar sein müssen. Wir Grüne wollen dies auch auf Batterien in leichten Transportmitteln ausweiten, denn gerade E-Bikes sind oft lange nach dem Ende der Lebenszeit der Batterie noch in gutem Zustand. (Grüner Änderungsantrag 60).

Der Vorschlag der Kommission sieht vor, dass diese Batterien entweder durch Verbraucher*innen oder professionelle Werkstätten austauschbar sein müssen. Wir wollen, dass **sowohl Verbraucher*innen als auch professionelle Werkstätten** dazu in der Lage sein müssen (Grüner Änderungsantrag 61). Dies muss möglich sein mit Werkzeugen, die in jedem Haushalt zu finden sind (Grüner Änderungsantrag 62) und Ersatzteile und Anleitungen sollen von den Herstellern mindestens für 10 Jahre bereitgestellt werden (Grüner Änderungsantrag 63 & 64).

Für größere Batterien - also in Elektroautos und industriellen Anwendungen wollen wir Grüne erstmals auch Regeln zur Reparatur einführen. Professionelle Werkstätten und Recyclinghöfe sollen in der Lage sein, diese Batterien sicher zu entladen, **wichtige Bestandteile (z.B. Zellmodule, Steuerelektronik) auszubauen und zu ersetzen**. So werden Batterien in Elektroautos gleichzeitig länger nutzbar durch vereinfachte Reparatur und das Recycling wird verbessert, denn einzelne Batteriezellen sollen einfach vom Rest der Batterie getrennt werden können. Der EU-Kommission wollen wir den Auftrag geben, diese Anforderungen anzupassen, gerade im Hinblick auf **vereinfachtes Recycling** dieser großen Batterien. (Grüner Änderungsantrag 70)

Kennzeichnung (Artikel 13)

Verbraucher*innen können heute einer Vielzahl unterschiedlichster aufladbarer und nicht wiederaufladbarer Batterien kaufen, sind aber sehr schlecht über die unterschiedliche Qualität dieser Batterien informiert. Es ist praktisch unmöglich, eine gute Batterie von einer schlechten zu unterscheiden. Wir Grüne setzen uns deshalb insbesondere für eine **verbesserte Kennzeichnung der Qualität und Lebensdauer von** aufladbaren und nicht wiederaufladbaren **Haushaltsbatterien** ein. Wir wollen ein neues Label einführen, das Verbraucher*innen in Zukunft mit einer **farblichen Kennzeichnung auf besonders hochwertige und langlebige Batterien** hinweist. Damit stärken wir Verbraucherrechte und alle europäischen Qualitätshersteller. (Grüner Änderungsantrag 76). Einwegbatterien sollen so lange sie noch erhältlich sind verbindlich als solche gekennzeichnet sein (Grüner Änderungsantrag 75). Für Gerätebatterien und Batterien in leichten Verkehrsmitteln wollen wir Grüne die **Kennzeichnung der Lebensdauer in Ladezyklen und Kalenderjahren** festschreiben. So sind Verbraucher schon beim Kauf der Batterie über die erwartete Lebensdauer informiert (Grüner Änderungsantrag 74).

Gefährliche Substanzen (Artikel 6)

Batterien enthalten viele Stoffe, die für Menschen oder die Umwelt schädlich sein können. Wir Grüne wollen wo immer möglich, gefährliche Substanzen vermeiden, ohne Innovation und technische Neuerungen einzuschränken. Heute gibt es Alternativen zu hochgiftigen Blei- und Cadmiumbatterien. Diese Schwermetalle bergen schon in geringen Mengen erheblichen Gefahren.

- Wir wollen deshalb keine hochgiftigen **Blei-Säure-Batterien** in alltäglichen Produkten mehr erlauben. Die letzten Blei-Säure-Batterien in unseren Haushalten finden sich heute in Kinderspielzeug. Gerade dort sollte kein Blei verwendet werden dürfen. (Grüner Änderungsantrag 164)
- Wir wollen auch bis 2025 den Ausstieg aus allen **Nickel-Cadmium Batterien** prüfen. Sie sind heute nur noch ein Nischenprodukt (als Gerätebatterien nur in medizinischen Produkten und Alarmsystem erlaubt und in ganz begrenzten industriellen Anwendungen eingesetzt), aber dennoch für 75% des in der EU verwendeten Cadmiums verantwortlich. Dabei gibt es schon lange sehr viel bessere Alternativen. (Grüner Änderungsantrag 4)
- **Quecksilber ist bereits** in allen Batterien verboten und soll es auch bleiben.

Bis 2025 soll die europäische Chemikalienagentur alle Batterietechnologien, insbesondere Lithium-Ionen aber auch Blei-Säure-Batterien in Fahrzeugen, auf vermeidbare gefährliche Substanzen und mögliche Alternativen überprüfen. Bleibatterien in Fahrzeugen sind die Autobatterie des 20. Jahrhunderts und verantwortlich für die Nutzung einer Million Tonnen hochgiftigen Bleis in der EU jedes Jahr. Bleifreie Alternativen sind bereits heute erhältlich. Nach dieser Prüfung soll die EU-Kommission dem Europaparlament und dem Rat einen Bericht vorlegen und wenn nötig and angemessen das Verbot gefährlicher Substanzen einleiten. (Grüner Änderungsantrag 37)

Sorgfaltspflicht in der Lieferkette (Artikel 39)

In Zukunft sollen **alle Batterien soziale und ökologische Mindeststandards erfüllen**. Die Plünderung von Umwelt, Ressourcen und Menschen wird damit eingeschränkt.

Insbesondere in der Herstellung der wichtigen **Rohstoffe Kobalt, Lithium, Graphit und Nickel** kommt es häufig zur Zerstörung ganzer Ökosysteme sowie zu übler Ausbeutung der

Arbeiter*innen. Um dies zu verhindern sollen Batteriehersteller in Zukunft ein System von Kontrollen und Transparenz entlang der Lieferkette einrichten. Bei möglichen Risiken für Menschen oder die Umwelt müssen die Hersteller Strategien entwickeln und umsetzen, um negative Auswirkungen zu verhindern oder zu mildern. Batterien sind damit eines der ersten Produkte in der EU, für die strenge Regeln entlang der Lieferkette gelten.

Die EU-Kommission hat diese Regeln nur für große Batterien in Elektroautos und industriellen Anwendungen vorgeschlagen. Wir Grüne unterstützen jedoch die Berichterstatterin darin, diese Anforderungen auf alle Batterien auf dem europäischen Markt auszuweiten (Grüner Änderungsantrag 85). Ein besonderes grünes Anliegen ist es, **Kinderarbeit in der Produktion von Batterien zu untersagen**. Kinderarbeit entlang der Produktionskette soll zu einem Verbot dieser Batterien auf dem europäischen Markt führen. (Grüner Änderungsantrag 105). Gleichzeitig wollen wir die Sorgfaltspflichten entlang der Lieferkette auf mehr Rohstoffe ausweiten. Auch für Kupfer, Eisen und Bauxit sollen die neuen Regeln gelten (Grüner Änderungsanträge 150-152)

Sammlung (Artikel 48 & 49)

Heute werden zu viele Geräte- und Haushaltsbatterien nicht recycelt, da sie nicht korrekt gesammelt werden. Nur rund die Hälfte aller Haushaltsbatterien findet heute am Ende ihres Lebens den Weg in die richtigen Sammelstellen. Diese Quote soll **bis 2030 auf 70%** steigen. Um Anreize für die getrennte und sichere Sammlung von Batterien zu verbessern, soll die EU-Kommission **bis 2025 die Einführung eines europäischen Pfandsystems** prüfen (Grüner Änderungsantrag Nr 109). Ein solches System würde nicht nur der Umwelt dienen, es würde auch erstmals grenzüberschreitend Verbraucher*innen ermöglichen, Altbatterien korrekt zu entsorgen.

Laut Vorschlag der EU-Kommission müssen **Elektrofahrzeug- und Industriebatterien vollständig gesammelt** und einem Recyclingprozess zugeführt werden. Die Hersteller müssen in Zukunft an die Mitgliedstaaten berichten, wie viele dieser Altbatterien in einem jeden Jahr gesammelt und recycelt wurden. Die Mitgliedstaaten müssen diese Informationen veröffentlichen.

Reuse und Wiederaufarbeitung (Artikel 59)

Die Wiederverwendung und Wiederaufbereitung von gebrauchten Batterien sollte Vorrang vor dem Recycling haben. Wir Grüne wollen deshalb, dass alle gebrauchten Industriebatterien und Elektrofahrzeugbatterien **vor dem Recycling bewertet werden, ob sie für die Wiederverwendung oder Wiederaufarbeitung geeignet** sind. Nur wenn sie für kein zweites oder drittes Leben mehr verwendbar sind, sollen Batterien recycelt werden. (Grüner Änderungsantrag 117)

Export (Artikel 58)

Altbatterien, die recycelt werden müssen, sollen nur dann außerhalb der EU exportiert werden dürfen, wenn sichergestellt ist, dass das Recycling europäischen Umwelt- und Arbeitsschutznormen entspricht. Wir Grüne setzen uns dafür ein, dass **unabhängige**

Prüfer*innen jeden Recycler außerhalb der EU überprüfen müssen, bevor Altbatterien aus Europa dort recycelt werden dürfen. So wollen wir sicherstellen, dass unser Müll keine Schäden außerhalb der EU anrichtet. (Grüner Änderungsantrag 115)

Batteriepass (Artikel 65)

Ab Januar 2026 muss jede Industriebatterie und jede Elektroautobatterie über eine elektronische Akte („Batteriepass“) verfügen. Wir Grüne wollen diesen Pass auch für Batterien in leichten Verkehrsmitteln anwenden (Grüner Änderungsantrag 123). Mit diesem Pass soll jede Batterie verfolgbar sein. So sollen z.B. Recycler einfach Informationen über die chemische Zusammensetzung der Batterie erhalten können.

Marktüberwachung (Artikel 66, 68a, 76)

Die neue EU-Batterieverordnung stellt Hersteller vor große Herausforderungen. Hersteller, die sich an diese ambitionierten Regeln halten, dürfen nicht von Betrügern unterlaufen werden.

- Wir Grüne wollen deshalb sicherstellen, dass die Marktüberwachungsbehörden in den Mitgliedstaaten genügend Kontrollen durchführen - insbesondere von importierten und online verkauften Batterien. (Grüner Änderungsantrag 130)
- Die EU-Kommission soll Regeln für diese Kontrollen (Anzahl der Kontrollen, Kontrollbedingungen etc) festlegen. (Grüner Änderungsantrag 131)
- Die EU-Kommission soll eine **europäische Testbehörde** einrichten, die zentral Batterien aus allen Mitgliedstaaten testen kann. (Grüner Änderungsantrag 133)
- Verbraucher*innen sollen die Möglichkeit haben, die EU-Kommission über Batterien, die ein Risiko für die Gesundheit und Sicherheit sind, zu informieren. (Grüner Änderungsantrag 32)
- Für den Fall, dass eine Batterie nicht den europäischen Regeln entspricht, müssen die Mitgliedstaaten Strafen festlegen. Diese Strafen sind heute leider oft nicht ausreichend, um Betrüger abzuschrecken. Wir wollen deshalb, dass die EU-Kommission **Kriterien für wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen** sowie für den **Schadensersatz** für Verbraucher*innen festlegt. (Grüner Änderungsantrag 139)