

von Rechtsanwalt **Max-Lion Keller**, LL.M. (IT-Recht)

## Das Batteriegesetz: Was haben Hersteller und Importeure zu beachten?

Am 1.12.2009 trat das Batteriegesetz (BattG) in Kraft, das für Hersteller und Importeure von Batterien und Akkus aber auch für Hersteller und Importeure von Elektrogeräten, die Batterien oder Akkus (z.B. Uhren, Kameras, Unterhaltungselektronik etc.) enthalten, gleichermaßen relevant ist. Wer ist Hersteller im Sinne des BattG? Wann liegt ein Inverkehrbringen von Batterien vor? Welche Anzeigepflichten, Kennzeichnungspflichten wie auch Rücknahmepflichten sieht das BattG vor? Die IT-Recht Kanzlei hat für Sie die wichtigsten und interessantesten Fragen zusammengestellt und beantwortet.

**Vorab** : Dieser Beitrag wurde zuletzt am 15 November 2010 aktualisiert und richtet sich vorwiegend an **Hersteller und Importeure**. Die IT-Recht Kanzlei hat bereits einen [Beitrag zum Thema „Batteriegesetz“](#) veröffentlicht, der sich ausschließlich mit den [Pflichten von Händlern](#) auseinandersetzt.

### Folgende Themen werden behandelt:

Erstes Thema: Allgemeines zum BattG / Begriffsbestimmungen / Batterien / Links

- Welche weiterführenden Links zum Batteriegesetz sind empfehlenswert?
- Welche europäische Richtlinie wird durch das BattG in nationales Recht umgesetzt?
- Was sind Batterien?
- Was ist ein Batteriesatz?
  
- Für welche Batterien gilt das BattG?
- Welche drei Arten von Batterien kennt das BattG?
  
- Gilt das BattG auch für Batterien, die in andere Produkte eingebaut oder anderen Produkten beigefügt sind?
- Auf welche Batterien ist das BattG nicht anzuwenden?
- Welche Batterien dürfen laut Batteriegesetz nicht vertrieben werden?

Zweites Thema: Zum Herstellerbegriff

- Wer ist Hersteller im Sinne des BattG?
- Wer ist „Hersteller“, wenn ein Unternehmen Batterien bei einem ausländischen Produzenten oder Lieferanten bestellt/anfordert und die Batterien nach Deutschland eingeführt werden?
- In welchen Fällen werden bloße Vertreiber und Zwischenhändler als Hersteller behandelt?

Drittes Thema: Inverkehrbringen von Batterien

- Was versteht man unter dem Begriff „Inverkehrbringen“?
- Welches ist der maßgebliche Zeitpunkt beim Inverkehrbringen?
- In welchen Fällen liegt kein Inverkehrbringen vor?

#### Viertes Thema: Allgemeines zu den Pflichten der Batteriehersteller

- Welche Pflichten adressiert das BattG an Hersteller und Importeure, die Batterien in Deutschland in Verkehr bringen?

#### Fünftes Thema: Anzeigepflichten

- Welche Daten haben Hersteller und Importeure dem Umweltbundesamt zu übermitteln?
- Was gilt bei Geschäftsaufgabe?
- Wie kann der Batteriehersteller dem Umweltbundesamt die Marktteilnahme anzeigen?
- Wo kann man gegenüber dem Umweltbundesamt die Marktteilnahme anzeigen?
- Können auch „Hersteller“ ohne Sitz/Niederlassung in Deutschland Anzeigen gem. § 4 BattG beim Umweltbundesamt vornehmen?
- Müssen sich auch Hersteller oder Importeure beim Umweltbundesamt anzeigen, die ihre batteriebetriebenen Elektrogeräte (i.S.d. ElektroG) bereits (eventuell sogar schon seit Jahren) bei der Stiftung EAR haben registrieren lassen?
- Müssen Hersteller die Marke(n) angeben, unter denen sie Batterien in den Verkehr bringen wollen?
- Was ist unter „Marke“ zu verstehen?
- Welche „Marke“ ist anzugeben, wenn der Hersteller Batterien in Verkehr bringt, die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens in andere Produkte eingebaut oder anderen Produkten beigefügt sind?
- Werden die Anzeigedaten im Internet veröffentlicht?
- Handelt ein Hersteller ordnungswidrig, der seinen Anzeigepflichten nicht nachkommt?
- Darf ein Hersteller ohne Anzeige Batterien in Deutschland in Verkehr bringen?

#### Sechstes Thema: Kennzeichnungspflichten

- Beschränkt sich die Pflicht, Batterien zu kennzeichnen, nur auf schadstoffhaltige Batterien?
- Wie sind Batterien zu kennzeichnen?
- Wie sind kleinere Batterien oder Akkus zu kennzeichnen?
- Was gilt bei Batterien, deren Kennzeichnung technisch nicht möglich ist?
- Müssen Batterien auch mit Kapazitätsangaben versehen werden?
- Handelt ein Hersteller ordnungswidrig, der seine Batterien nicht, nicht richtig, oder nicht rechtzeitig kennzeichnet?

#### Siebtes Thema: Rücknahmepflichten

- Wie können Hersteller und Importeure diesen nachkommen?
- Handelt ein Hersteller ordnungswidrig, der seinen Rücknahmepflichten nicht nachkommt?

#### Achtes Thema: Elektrogeräte und das BattG

- Dürfen Batterien noch fest in Elektrogeräten eingebaut sein?
- Was haben Hersteller von Elektrogeräten darüber hinaus zu beachten, die vollständig oder teilweise mit Batterien oder Akkumulatoren betrieben werden können?

## Erstes Thema: Allgemeines zum BattG / Begriffsbestimmungen / Batterien / Links

### Frage: Welche europäische Richtlinie wird durch das BattG in nationales Recht umgesetzt?

Dass BattG setzt die Richtlinie 2006/66/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über Batterien und Akkumulatoren sowie Altbatterien und Altakkumulatoren und zur Aufhebung der Richtlinie 91/157/EWG (im Folgenden nur "Richtlinie 2006/66/EG) in nationales Recht um - diese Richtlinie ersetzt die bisher geltende Richtlinie 91/157/EWG des Rates vom 18. März 1991 über gefährliche Stoffe enthaltende Batterien und Akkumulatoren (die im Unterschied zur Richtlinie 2006/66/EG lediglich für Batterien galt, die Quecksilber, Blei oder Kadmium enthalten und insbesondere "Knopfzellen" ausklammerte).

“

*Hintergrund: Durch die Richtlinie 91/157/EWG des Rates vom 18. März 1991 über gefährliche Stoffe enthaltende Batterien und Akkumulatoren wurde eine Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten in diesem Bereich vorgenommen. Die Ziele jener Richtlinie wurden jedoch nicht vollständig erreicht. Im Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2002 über das Sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft (3) und auch in der Richtlinie 2002/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Januar 2003 über Elektro- und Elektronik-Altgeräte (4) wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Richtlinie 91/157/EWG zu überarbeiten. Die Richtlinie 91/157/EWG sollte daher im Interesse größerer Klarheit überarbeitet und ersetzt werden.*

”

Die Richtlinie 2006/66/EG enthält

- Vorschriften für das Inverkehrbringen von Batterien und Akkumulatoren, insbesondere das Verbot, Batterien und Akkumulatoren, die gefährliche Substanzen enthalten, in Verkehr zu bringen, und
  - spezielle Vorschriften für die Sammlung, die Behandlung, das Recycling und die Beseitigung von Altbatterien und Altakkumulatoren, die die einschlägigen Abfallvorschriften der Gemeinschaft ergänzen und ein hohes Niveau der Sammlung und des Recyclings der Altbatterien und -akkumulatoren fördern.
- Sie zielt darauf ab, die Umweltbilanz der Batterien und Akkumulatoren sowie der Tätigkeiten aller am Lebenszyklus von Batterien und Akkumulatoren beteiligten Wirtschaftsakteure, d. h. Hersteller,

Vertreiber und

Endnutzer und insbesondere der Akteure, die direkt an der Behandlung und am Recycling von Altbatterien und -akkumulatoren beteiligt sind, zu verbessern.

## Frage: Was sind Batterien?

„Batterien“ sind aus einer oder mehreren nicht wiederaufladbaren Primärzellen oder aus wiederaufladbaren Sekundärzellen bestehende Quellen elektrischer Energie, die durch unmittelbare Umwandlung chemischer Energie gewonnen wird, vgl. § 2 Nr. 2 BattG. Auch [Akkumulatoren](#) (= mehrfach nutzbarer Speicher für elektrische Energie) sind „Batterien“ im Sinne des Batteriegesetzes.

## Frage: Was ist ein Batteriesatz?

"Batteriesatz": eine Gruppe von Batterien oder Akkumulatoren, die so miteinander verbunden und/oder in einem Außengehäuse zusammengebaut sind, dass sie eine vollständige, vom Endnutzer nicht zu trennende oder zu öffnende Einheit bilden; (vgl. Artikel 3, Nr. 2 der Richtlinie 2006/66/EG).

## Frage: Für welche Batterien gilt das BattG?

Das Batteriegesetz gilt für alle Arten von Batterien, unabhängig von Form, Größe, Masse, stofflicher Zusammensetzung oder Verwendung, vgl. § 1 I S. 1 BattG.

## Frage: Welche drei Arten von Batterien kennt das BattG?

Das Batteriegesetz unterscheidet zwischen Gerätebatterien einseits, und Industrie- und Fahrzeugbatterien andererseits.

Definitionen:

- „\*Fahrzeugbatterien\*“ sind Batterien, die für den Anlasser, die Beleuchtung oder für die Zündung von Landfahrzeugen bestimmt sind, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (vgl. § 2 Abs. 4 BattG). Es kommt somit auf den bestimmungsgemäßen Gebrauch einer Fahrzeugbatterie an, nicht jedoch auf ihren tatsächlichen Einsatz. Von dem Begriff Fahrzeugbatterie erfasst werden Batterien, die in nicht ausschließlich elektrisch angetriebenen Fahrzeugen der Energieversorgung

der Beleuchtung, der Zündung oder des Anlassers dienen. Der Begriff „Fahrzeugbatterien“ erfasst auch Batterien, die eine dieser Funktionen in sogenannten Hybridfahrzeugen erfüllen. Nicht erfasst werden Batterien für den Vortrieb von ausschließlich elektrisch angetriebenen Fahrzeugen sowie Batterien für den elektrischen Vortrieb von sog. Hybridfahrzeugen.

- „\*Industriebatterien\*“ sind Batterien, die ausschließlich für industrielle, gewerbliche oder landwirtschaftliche Zwecke, für Elektrofahrzeuge jeder Art oder zum Vortrieb von Hybridfahrzeugen bestimmt sind. Auch hier stellt das Gesetz auf den bestimmungsgemäßen Gebrauch ab.

Fahrzeugbatterien sind keine Industriebatterien. Auf Batterien, die keine Fahrzeug-, Industrie- oder Gerätebatterien sind, sind die Vorschriften dieses Gesetzes über Industriebatterien anzuwenden (vgl. §

2 Abs. 5 S. 1 BattG). **Nicht erschöpfende Beispielliste:** Unter Industriebatterien fallen Batterien und Akkumulatoren für die Not- oder Reservestromversorgung in Krankenhäusern, Flughäfen oder Büros, Batterien und Akkumulatoren zum Einsatz in Zügen oder Flugzeugen und Batterien und Akkumulatoren für Offshore-Bohrinseln oder Leuchttürme. Ferner zählen dazu Batterien und Akkumulatoren zur ausschließlichen Nutzung für tragbare Inkassogeräte in Geschäften und Restaurants, Strichcodelesegeräte in Geschäften, professionelle Videotechnik für Fernsehsender und Studios, Gruben- und Taucherlampen an Helmen von Bergleuten und Berufstauchern, Batterien und Akkumulatoren für Sicherheitssysteme von elektrisch betätigten Türen, mit denen das Blockieren der Tür oder das Einklemmen von Personen verhindert werden soll, Batterien und Akkumulatoren für unterschiedlichste Geräte in der Mess-, Steuer- und Regelungstechnik sowie Batterien und Akkumulatoren zur Verwendung bei Solarmodulen sowie weiteren photovoltaischen und sonstigen Anwendungen im Bereich der erneuerbaren Energien. Unter Industriebatterien und -akkumulatoren fallen ferner Batterien und Akkumulatoren für Fahrzeuge mit Elektroantrieb, wie Autos, Rollstühle, Fahrräder, Flughafenfahrzeuge und FTS-Fahrzeuge.

- „\*Gerätebatterien\* “ sind Batterien, die gekapselt sind und in der Hand gehalten werden können. Fahrzeug- und Industriebatterien sind keine Gerätebatterien (vgl. § 2 Abs. 6 S. 1 BattG). **Nicht erschöpfende Beispielliste:** Unter Gerätebatterien, wozu alle gekapselten Batterien und Akkumulatoren gehören, die von Durchschnittspersonen problemlos in der Hand gehalten werden können und bei denen es sich weder um Fahrzeugbatterien oder -akkumulatoren noch um Industriebatterien oder -akkumulatoren handelt, fallen Monozellenbatterien (z. B. vom Typ AA oder AAA) sowie Batterien und Akkumulatoren, die von Verbrauchern oder gewerblich für Mobiltelefone, tragbare Computer, schnurlose Elektrowerkzeuge, Spielzeuge und Haushaltsgeräte wie elektrische Zahnbürsten, Rasierer und tragbare Staubsauger (und auch für vergleichbare Geräte in Schulen, Geschäften, Restaurants, Flughäfen, Büros und Krankenhäusern) verwendet werden, und alle Batterien oder Akkumulatoren, die Verbraucher für die üblichen Zwecke im Haushalt möglicherweise benutzen.

Hinweise:

- Alle Batterien, die nicht gekapselt und keine Fahrzeug- und Industriebatterien sind, werden vom Batteriegesetz als Industriebatterien behandelt.
- In Fahrzeugen verwendete Fahrzeug- und Industriebatterien und -akkumulatoren haben den Anforderungen der Richtlinie 2000/53/ EG, insbesondere deren Artikel 4, zu genügen.

## Frage: Gilt das BattG auch für Batterien, die in andere Produkte eingebaut oder anderen Produkten beigefügt sind?

Ja, so stellt § 1 I S. 2 BattG klar, dass die Regelungen dieses Gesetzes auch Batterien erfassen, die in andere Produkte eingebaut (z. B. Notstromversorgung) oder anderen Produkten beigefügt sind (z. B. einem Gerät beigelegte Batterien für die Fernbedienung).

## Frage: Auf welche Batterien ist das BattG nicht anzuwenden?

Dies ergibt sich aus § 1 II BattG. Demnach ist das BattG nicht auf Batterien anzuwenden, die verwendet werden

- in Ausrüstungsgegenständen, die mit dem Schutz der wesentlichen Sicherheitsinteressen der Bundesrepublik Deutschland in Zusammenhang stehen. Mit den wesentlichen Sicherheitsinteressen der Bundesrepublik Deutschland stehen insbesondere solche Ausrüstungsgegenstände in Zusammenhang, die von Sicherheitsbehörden (insbesondere Polizei, Nachrichtendienste, Ordnungsbehörden) im Rahmen

der Wahrnehmung von operativen Aufgaben eingesetzt werden oder bei staatlichen oder staatlich beauftragten Hilfs- und Rettungsdiensten (insb. Feuerwehr, Hilfsorganisationen, THW) operativen Einsatz finden - so die Gesetzesbegründung zum BattG vom 12.03.2009, Drucksache 16/12227.

- in Waffen, Munition oder Wehrmaterial, ausgenommen Erzeugnisse, die nicht speziell für militärische Zwecke beschafft oder eingesetzt werden, oder
- in Ausrüstungsgegenständen für den Einsatz im Weltraum.

Achtung: Identische Batterien in anderen Anwendungen werden jedoch wiederum vom BattG umfasst.

## Frage: Welche Batterien dürfen laut Batteriegesetz nicht vertrieben werden?

§ 3 Absatz 1 BattG regelt ein Verbot für Batterien mit einem Quecksilberanteil von mehr als 0,0005 Gewichtsprozent sowie eine Ausnahme für Knopfzellen. Maßgeblich ist dabei der tatsächliche Schwermetallgehalt, also die Summe aus dem in den Ausgangsstoffen bereits enthaltenen und dem aus technischen Gründen zusätzlich beigefügten Quecksilber. Die Vorschrift ist bußgeldbewehrt.

§ 3 Absatz 2 BattG regelt ein Verbot für Geräte-Batterien mit einem Cadmiumanteil von mehr als 0,002 Gewichtsprozent sowie eine Ausnahme für bestimmte Gerätebatterien und Geräteakkumulatoren, die für den Einsatz in Not- und Alarmsystemen, Notbeleuchtungen, medizinischer Ausrüstung oder schnurlosen Elektrowerkzeugen im Sinne von § 2 Absatz 8 BattG bestimmt sind. Maßgeblich ist dabei der tatsächliche Schwermetallgehalt, also die Summe aus dem in den Ausgangsstoffen bereits enthaltenen und dem aus technischen Gründen zusätzlich beigefügten Cadmium. Vom Verbot nicht erfasst werden Batterien, die nach Anhang II der Richtlinie 2000/53/EG vom Cadmiumverbot des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a dieser Richtlinie ausgenommen sind.

“

**Definition:** Gemäß § 2 Absatz 8 BattG sind „Schnurlose Elektrowerkzeuge“ handgehaltene, mit einer Batterie betriebene Elektro- und Elektronikgeräte im Anwendungsbereich des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes, die für Instandhaltungs-, Bau-, Garten- oder Montagearbeiten bestimmt sind. Zu den schnurlosen Elektrowerkzeugen zählen Geräte, die von Verbrauchern oder gewerblich zum Drehen, Fräsen, Schleifen, Zerkleinern, Sägen,

Schneiden, Abscheren, Bohren, Lochen, Stanzen, Hämmern, Nieten, Schrauben, Polieren oder zu einer ähnlichen Bearbeitung von Holz, Metall und sonstigen Werkstoffen sowie zum Mähen, zum Schneiden und zu anderen Gartenarbeiten verwendet werden (vgl. hierzu Richtlinie 2006/66/EG).

”

**Hinweis:** Die Stiftung „Gemeinsames Rücknahmesystem Batterien“ weist darauf hin, dass das Verbot des Inverkehrbringens für den deutschen Markt ab dem Inkrafttreten des Gesetzes, also seit dem 1. Dezember 2009 gilt. Erst nach diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachte Batterien müssten wieder vom Markt genommen werden. Bereits bis dahin in Verkehr gebrachte Batterien könnten weiter verkauft werden.

## Zweites Thema: Zum Herstellerbegriff

### Frage: Wer ist Batteriehersteller im Sinne des BattG?

„Hersteller“ ist gemäß § 2 Nr. 15 BattG jeder, der, unabhängig von der Vertriebsmethode, gewerblich Batterien im Geltungsbereich dieses Gesetzes erstmals in den Verkehr bringt.

Interessant auch die Ausführungen der Gesetzesbegründung zum BattG vom 12.03.2009, Drucksache 16/12227 zum Herstellerbegriff:

“

*Absatz 15 erfasst unter dem Begriff „Hersteller“ natürliche und juristische Personen, die gewerblich Batterien im Sinne von Absatz 2 im Geltungsbereich dieses Gesetzes erstmals in den Verkehr bringen. Die gewählte Vertriebsmethode ist dabei ohne Belang, so dass z. B. auch Fälle des Versandhandels und des Vertragsschlusses mittels Fernkommunikation sowie atypische Vertragsbeziehungen wie Mietkauf oder Leasing erfasst werden. Ein Sitz im Inland ist nicht erforderlich. Gewerblich handelt auch, wer für den Verbrauch des eigenen Gewerbebetriebs Batterien Sinne von Absatz 2 in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einführt.*

”

Wichtig: Die Gesetzesbegründung zum BattG vom 12.03.2009, Drucksache 16/12227 stellt ausdrücklich klar, dass für die Konkretisierung des Begriffs „Hersteller“ der von der Europäischen Kommission im Jahre 2000 herausgegebene „Leitfaden für die Umsetzung der nach dem neuen Konzept und dem Gesamtkonzept verfassten Richtlinien“ ergänzend herangezogen werden kann.

Die Richtlinie 2006/66/EG definiert den Batteriehersteller wie folgt:

“

*Hersteller": eine Person in einem Mitgliedstaat, die unabhängig von der Verkaufstechnik, einschließlich der Fernkommunikationstechnik im Sinne der Richtlinie 97/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 1997 über den Verbraucherschutz bei Vertragsabschlüssen im Fernabsatz [17], Batterien oder Akkumulatoren, einschließlich in Geräte oder Fahrzeuge eingebaute Batterien oder Akkumulatoren, erstmals im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats gewerblich in Verkehr bringt;*

”

Der "Blue-Guide" nimmt zum (allgemeinen) Herstellerbegriff wie folgt Stellung:

“

"Der Hersteller ist eine natürliche oder juristische Person, die für den Entwurf und die Herstellung eines Produkts, das in seinem Namen in der Gemeinschaft in den Verkehr gebracht werden soll, verantwortlich ist. Die Verantwortlichkeit des Herstellers gilt auch für eine natürliche oder juristische Person, die Fertigerzeugnisse zusammenbaut, verpackt, verarbeitet oder etikettiert, um sie in ihrem Namen in der Gemeinschaft in den Verkehr zu bringen. Außerdem gehen die Herstellerverpflichtungen auf diejenigen über, der den Verwendungszweck eines Produkts so verändert, daß andere wesentliche Anforderungen zutreffen, oder der ein Produkt wesentlich verändert oder umbaut (wodurch ein neues Produkt entsteht), um es in der Gemeinschaft in den Verkehr zu bringen.

Der Hersteller kann das Produkt selbst entwerfen und herstellen. Er kann es aber auch entwerfen, herstellen, zusammenbauen, verpacken, verarbeiten oder etikettieren lassen, um es unter seinem Namen auf dem Gemeinschaftsmarkt in den Verkehr zu bringen, wodurch er selbst als Hersteller fungiert. Bei der Vergabe von Arbeiten an Subunternehmer muß der Hersteller die Oberaufsicht über das Produkt behalten und sicherstellen, daß er alle notwendigen Informationen erhält, die für die Erfüllung seiner Verpflichtungen entsprechend der nach dem neuen Konzept verfaßten Richtlinien notwendig sind. Auf keinen Fall darf der Hersteller verfaßten Richtlinien notwendig sind. Auf keinen Fall darf der Hersteller, der seine Arbeiten vollständig oder teilweise an einen Subunternehmer vergibt, seine Verantwortung beispielsweise an einen Bevollmächtigten, eine Vertriebsgesellschaft, einen Einzelhändler, Großhändler, Benutzer oder Subunternehmer weiterreichen. Der Hersteller hat die alleinige und unmittelbare Verantwortung für die Konformität seines Produkts mit den anwendbaren Richtlinien, da er entweder das Produkt selbst entworfen und hergestellt hat oder das Produkt unter seinem Namen auf den Markt gelangt. Er ist verantwortlich für den Entwurf und die Herstellung des Produkts entsprechend den in der Richtlinie bzw. in den Richtlinien festgelegten wesentlichen Anforderungen und für die Durchführung der Konformitätsbewertung nach dem oder den in der Richtlinie bzw. in den Richtlinien vorgeschriebenen Verfahren.

Der Hersteller muß den Entwurf und den Bau des Produkts verstehen, damit er die Verantwortung dafür tragen kann, daß das Produkt alle Bestimmungen der einschlägigen

Richtlinien des neuen Konzepts erfüllt. Dies trifft zu, wenn der Hersteller das Produkt entwirft, herstellt, verpackt und etikettiert, aber auch, wenn einer oder alle dieser Vorgänge von einem Subunternehmer durchgeführt werden. Was die Konformitätsbewertung anbelangt, ist die Verantwortung des Herstellers von dem angewandten Verfahren abhängig. Im allgemeinen muß der Hersteller alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, damit der Herstellungsprozeß die Richtlinienkonformität des Produkts gewährleistet, die CE-Kennzeichnung am Produkt anbringen, technische Unterlagen erarbeiten und die EG-Konformitätserklärung ausstellen. Je nach Richtlinie kann es erforderlich sein, daß der Hersteller sein Produkt einer neutralen Stelle (gewöhnlich einer benannten Stelle) zur Prüfung und Zertifizierung vorlegt oder sein Qualitätssicherungssystem von einer benannten Stelle zertifizieren läßt. Daneben enthalten verschiedene Richtlinien zusätzliche Verpflichtungen (z. B. die Forderung, das Produkt mit speziellen Begleitinformationen zu versehen).

In der Regel enthalten die Richtlinien die Forderung, den Hersteller auf dem Produkt, z. B. auf dem Etikett oder in den beigefügten Unterlagen, anzugeben. Mitunter läßt sich jedoch nicht ermitteln, wer wirklich für den Entwurf und die Herstellung des Produkts verantwortlich war. Sofern nicht anders vorgesehen, mindert diese Tatsache nicht die Verantwortung desjenigen, der das Produkt in der Gemeinschaft in den Verkehr gebracht hat (z. B. eine natürliche oder juristische Person, die ein neues oder gebrauchtes Produkt aus einem Drittland importiert). Dementsprechend muß diese Person sicherstellen, daß das Produkt den anwendbaren Richtlinien entspricht und daß das entsprechende Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt worden ist.

Ein Produkt kann in Betrieb genommen werden, ohne daß es zuvor in den Verkehr gebracht wurde (z. B. ein für den Eigenbedarf hergestelltes Produkt). In einem solchen Fall muß derjenige, der das Produkt in Betrieb nimmt, die Verantwortung des Herstellers übernehmen. Demzufolge muß er sicherstellen, daß das Produkt richtlinienkonform ist und die entsprechende Konformitätsbewertung durchgeführt wurde. Nach den entsprechend dem neuen Konzept verfaßten Richtlinien muß der Hersteller nicht in der Gemeinschaft niedergelassen sein. Die sich aus den Richtlinien ergebenden Verpflichtungen gelten demnach für alle Hersteller unabhängig davon, ob sie außerhalb der Gemeinschaft oder in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind."

”

Laut der Gesetzesbegründung zum BattG vom 12.03.2009 sind insbesondere juristische und natürliche Personen als Hersteller im Sinne von § 2 Abs. 15 BattG anzusehen,

- die in Deutschland gewerblich Batterien oder Akkumulatoren produzieren und für den deutschen Markt bereitstellen,
- die gewerblich Batterien oder Akkumulatoren nach Deutschland einführen und für den deutschen Markt bereitstellen,

- die Produkte, in die Batterien eingebaut oder denen Batterien beigefügt sind, gewerblich in Deutschland einführen und für den deutschen Markt bereitstellen,
- die gewerblich Batterien von Dritten unter ihrer eigenen Marke produzieren lassen und diese für den deutschen Markt bereitstellen,
- die gewerblich nicht endnutzergängige Batterien erwerben, zu Batteriesätzen zusammenfügen und diese für den deutschen Markt bereitstellen oder

- die gewerblich Batterien entsprechend ihren speziellen Anforderungen bei Dritten produzieren lassen, diese in andere Produkte einbauen und die Produkte für den deutschen Markt bereitstellen.

Die Eu-Kommission hat im April 2008 ein Dokument mit dem Titel "QUESTIONS AND ANSWERS ON THE BATTERIES DIRECTIVE (2006/66/EC)" veröffentlicht. Dieses führt einige Beispiele auf, wann von einem Batteriehersteller auszugehen ist:

“

1. A battery manufacturer or a domestic importer sells batteries to a retailer who in turn sells them to end-users in the same Member State

In this case, the battery manufacturer or the domestic importer is the producer in that Member State, as they are the ones placing the batteries on the market for the first time.

2. A retailer sells batteries in a Member State; the batteries were bought outside that Member State

A retailer sells batteries to end-users in a given Member State which he bought in another country. In this case, as the retailer is placing these batteries on the market for the first time in the given Member State, the retailer is the producer.

3. An equipment/car manufacturer buys batteries within a Member State; these batteries are then sold together with the equipment/car in the same Member State

A battery manufacturer or domestic importer in a Member State sells batteries to an equipment or car manufacturer in the same Member State who will then put the battery into equipment or a car and sell it on the market of this Member State. In this case, the battery manufacturer or domestic importer is the producer in this Member State as they are placing the batteries on the market for the first time.

4. A car/equipment manufacturer buys batteries outside a Member State, then incorporates them into equipment/a car and sells this in the Member State

The car/equipment manufacturer or domestic importer sells cars/equipment in a given Member State with batteries incorporated. The batteries for the car/equipment were bought outside this Member State. Since in this case it is the equipment or car manufacturer or domestic importer who places these batteries on the market of the Member State for the first time, they are the battery producers in this Member State.

5. A company imports batteries from a non-EU parent company for its independent subsidiary located in a Member State

In this case the independent European subsidiary is the producer, as it is the subsidiary which places the batteries on the market in that Member State.

6. Batteries or battery cells are sold in a Member State to a battery pack assembler and are then sold within the same Member State

In this case the battery pack assembler is the producer, as it makes the battery pack available on the market for the first time on a professional basis within the territory of the Member State.

”

Sehr interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Stellungnahme des EUROBAT "The implementation of the Producer Responsibility Principle in the frame of Battery Directive 2006/96/EC" vom 2.03.2007. Aber Achtung: Gerade die Ausführungen zur Definition des Begriffs "Batteriehersteller" widersprechen zum Teil den (aktuelleren) "QUESTIONS AND ANSWERS ON THE BATTERIES DIRECTIVE (2006/66/EC)" der EU-Kommission.

Übrigens: Laut einem aktuellen Referentenentwurf zur Novelle des Kreislaufwirtschaftsgesetzes ist geplant, dem Absatz 16 des § 2 BattG folgenden Satz anzufügen:

“

*„Die Abgabe von unter der Marke oder nach den speziellen Anforderungen eines Auftraggebers gefertigten und zum Weitervertrieb bestimmten Batterien an den Auftraggeber gilt nicht als Inverkehrbringen im Sinne von Satz 1.“*

”

Achtung: Der „klassische“ Hersteller, der Importeur aber auch der bloße Vertreter kann Hersteller i.S.d. BattG sein:

- **„Klassischer“ Hersteller** Damit ist der Hersteller gemeint, der Batterien gewerbsmäßig unter seinem Markennamen herstellt und erstmals in Deutschland zum Zwecke des Vertriebes, Verbrauchs oder Verwendung in Verkehr bringt.
- **Importeur:** Als Hersteller haben sich auch diejenigen behandeln zu lassen, die Batterien erstmals gewerbsmäßig in Deutschland einführen und zum Zwecke des Vertriebes, Verbrauchs oder Verwendung in Verkehr bringen, wobei es keine Rolle spielt, ob die Batterien in Elektrogeräten eingebaut oder der Verpackung beiliegen. Hersteller i.S.d. BattG sind damit auch Importeure, die gewerblich Batterien erstmals in Deutschland in den Verkehr bringen. Beispiel: Auch derjenige wäre als Hersteller i.S.d. BattG einzuordnen, der Batterien aus China importiert und in Deutschland in Ladengeschäften oder über das Internet verkauft.

- **Vertreiber (also Händler):** Unter Umständen hat sich auch der Händler selbst als Hersteller i.S.d. BattG behandeln zu lassen. So gelten gemäß § 2 Nr. 15 S. 2 BattG diejenigen Vertreiber und Zwischenhändler als Hersteller, die vorsätzlich oder fahrlässig Batterien von Herstellern in Verkehr bringen, die **sich nicht oder nicht ordnungsgemäß** beim [Umweltbundesamt](#) angezeigt haben. Folge: Sollte sich herausstellen, dass ein Händler Batterien eines Herstellers in Verkehr gebracht hat, der sich nicht beim Umweltbundesamt angezeigt hat, so handelt dieser Händler ordnungswidrig (vgl. § 22 BattG). Er hat das Inverkehrbringen seiner Batterien sofort gegenüber dem Umweltbundesamt anzuzeigen und auch für die unentgeltliche Rücknahme und Verwertung nach § 14 BattG aufzukommen. Entscheidend ist, dass diese Fiktion nur eintritt, wenn der Online-Händler (als sog. „Vertreiber“) schuldhaft gehandelt hat. Dies ist immer dann der Fall, wenn der Händler weiß, billigend in Kauf nimmt oder aufgrund fehlender Sorgfalt verkennt, dass er Batterien von Herstellern in Verkehr bringt, die sich nicht beim Umweltbundesamt angezeigt haben. Eine[ ähnliche Herstellerfiktion](elektrog-hersteller-abmahnung.html) kennt übrigens auch das ElektroG.

## Frage: Wer ist „Hersteller“, wenn ein Unternehmen Batterien bei einem ausländischen Produzenten oder Lieferanten bestellt/anfordert und die Batterien nach Deutschland eingeführt werden?

Das Umweltbundesamt führt hierzu aus (vgl. Frage 8 der FAQ des Umweltbundesamt):

“

*Bei derartigen grenzüberschreitenden Warengeschäften ist zu klären, wer die Batterien erstmals gewerbsmäßig nach Deutschland einführt. Hierbei kommt es entscheidend darauf an, wer die Einfuhr im Sinne des BattG rechtlich zu verantworten hat. Maßgeblich für die Beurteilung dieser Frage ist, auf wessen Veranlassung die Batterie eingeführt wird. In der beschriebenen Konstellation ist dies der gewerbliche Besteller. Gewerblich handelt auch, wer für den Verbrauch des eigenen Gewerbebetriebs Batterien im Sinne von § 2 Absatz 2 BattG in den Geltungsbereich dieses Gesetzes einführt.*

”

## Frage: In welchen Fällen werden bloße Vertreiber und Zwischenhändler als Hersteller behandelt?

Gemäß § 2 Nr. 15 S. 2 BattG gelten diejenigen Vertreiber und Zwischenhändler (Zwischenhändler im ist, wer in Deutschland Batterien direkt oder über Dritte von einem Hersteller bezieht und an Wiederverkäufer weitergibt), die vorsätzlich oder fahrlässig Batterien von Herstellern in Verkehr bringen, die sich nicht beim Umweltbundesamt angezeigt haben, selbst als Hersteller und müssen damit die Entsorgungs- und sonstige Pflichten der Hersteller wahrnehmen! Entscheidend ist, dass diese Fiktion nur eintritt, wenn der Online-Händler (als sog. „Vertreiber“) schuldhaft gehandelt hat. Dies ist

immer dann der Fall, wenn der Händler weiß, billigend in Kauf nimmt oder aufgrund fehlender Sorgfalt erkennt, dass er Batterien von Herstellern in Verkehr bringt, die sich nicht beim Umweltbundesamt angezeigt haben.

## Drittes Thema: Inverkehrbringen von Batterien

### Frage: Was versteht man unter dem Begriff „Inverkehrbringen“?

#### Richtlinie 2006/66/EG

In der Richtlinie 2006/66/EG findet sich folgende Definition:

“

*„Inverkehrbringen ist die entgeltliche oder unentgeltliche Lieferung oder Bereitstellung an bzw. für einen Dritten innerhalb der Gemeinschaft, was auch die Einfuhr in das Zollgebiet der Gemeinschaft einschließt;“*

”

#### Batteriegelgesetz

Das BattG definiert den Begriff "Inverkehrbringen", vgl. § 2 Nr. 16 BattG.

“

Danach ist ein Inverkehrbringen

- die entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe an Dritte mit dem Ziel des Vertriebs, des Verbrauchs oder der Verwendung.
- die gewerbsmäßige Einfuhr in den Geltungsbereich dieses Gesetzes.

”

#### Gesetzesbegründung zum BattG

Laut Gesetzesbegründung zum BattG vom 12.03.2009, Drucksache 16/12227 erfasst § 2 Abs. 16 BattG 16 unter dem Begriff „Inverkehrbringen“ die Bereitstellung von Batterien für Dritte. Dabei sei die Bereitstellung jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe mit dem Ziel des Vertriebs, des Verbrauchs oder der Verwendung. Weiter heißt es in der Gesetzesbegründung:

“

*Die gewerbliche Einfuhr von Batterien in den Geltungsbereich dieses Gesetzes gilt als Inverkehrbringen; dies gilt nicht, wenn die Batterien nur zum Zweck des Transports oder der Weiterverarbeitung eingeführt und nachweislich wieder ausgeführt werden, also nicht im Inland zum Endnutzer gelangen. Die Beweispflicht für die erfolgte Wiederausfuhr trägt derjenige, der die Batterien durch die Einfuhr im Sinne der Verordnung in Verkehr gebracht hat, also der Hersteller im Sinne von Absatz 15.*

”

Wichtig: Die Gesetzesbegründung zum BattG stellt ausdrücklich klar, dass für die Konkretisierung des Begriffs „Inverkehrbringen“ der von der Europäischen Kommission im Jahre 2000 herausgegebene „Leitfaden für die Umsetzung der nach dem neuen Konzept und dem Gesamtkonzept verfassten Richtlinien“ ergänzend herangezogen werden.

## Blue Guide

Der "Blue-Guide" definiert den Begriff "Inverkehrbringen" wie folgt:

“

*Ein Produkt wird auf dem Gemeinschaftsmarkt in den Verkehr gebracht, wenn es erstmalig **bereitgestellt** wird. Unter Bereitstellung ist die Überlassung eines Produkts nach der Herstellung mit dem Ziel des Vertriebs oder der Verwendung auf dem Gemeinschaftsmarkt zu verstehen. Außerdem bezieht sich der Begriff Inverkehrbringen nicht auf eine Produktart, sondern auf jedes einzelne Produkt, unabhängig davon, ob es als Einzelstück oder in Serie hergestellt wurde. Die Überlassung des Produkts erfolgt entweder durch den Hersteller oder seinen in der Gemeinschaft niedergelassenen Bevollmächtigten an den in der Gemeinschaft niedergelassenen Importeur oder an die Person, die für den Vertrieb des Produkts auf dem Gemeinschaftsmarkt zuständig ist. Das Produkt kann dem Endverbraucher oder -benutzer auch direkt vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft niedergelassenen Bevollmächtigten überlassen werden. Das Produkt gilt als überlassen, sobald seine Übergabe oder Übereignung stattgefunden hat. Diese Überlassung kann entgeltlich oder unentgeltlich erfolgen, wobei die Rechtsgrundlage keine Rolle spielt. Von der Überlassung eines Produkts ist daher z. B. im Falle des Verkaufs, der Verleihung, der Vermietung, des Leasings und der Schenkung auszugehen.*

”

Mit dem Begriff "Inverkehrbringen" wird also der Zeitpunkt festgelegt, zu dem das Gerät zum ersten Mal aus der Phase seiner Herstellung in den deutschen Markt bzw. aus der Phase seiner Einfuhr aus einem Drittland in die Phase seines Vertriebs und/oder seines Gebrauchs übergeht (so jedenfalls der "Leitfaden der Richtlinie 89/336/EWG des Rates vom 3. Mai 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit.. Dementsprechend weist der "Blue-Guide" darauf hin, dass ein in einem Katalog oder über den

elektronischen Geschäftsverkehr angebotenes Produkt erst dann als auf dem Gemeinschaftsmarkt in den Verkehr gebracht gilt, wenn es tatsächlich erstmalig bereitgestellt wird.

## Leitfaden der Richtlinie 89/336/EWG

In dem erwähnten Leitfaden der Richtlinie 89/336/EWG findet sich auch eine Definition zum Begriff der Bereitstellung:

“

*Bereitstellen“ bedeutet das Überlassen des Gerätes, d.h. entweder den Übergang des Eigentums an diesem Gerät oder die körperliche Übergabe des Gerätes durch den Hersteller, seinen im EWR niedergelassenen Bevollmächtigten oder den Importeur an die für den Vertrieb des Gerätes auf dem Markt des EWR verantwortliche Person oder die entgeltliche oder unentgeltliche geschäftsmäßige Weitergabe an den Endverbraucher oder Benutzer unabhängig von dem Rechtsgrund, auf dem das Überlassen beruht (Verkauf, Leihgabe, Vermietung, Leasing, Schenkung oder jede sonstige Art eines im Geschäftsverkehr üblichen Rechts). Das Gerät muß die Richtlinie zum Zeitpunkt der Überlassung einhalten. Bietet der Hersteller, sein im EWR niedergelassener Bevollmächtigter oder der Importeur ein unter die Richtlinie fallendes Gerät in einem Katalog an, gilt es erst dann als in Verkehr gebracht, wenn es tatsächlich zum ersten Mal bereitgestellt wird.*

”

## Europäischer Gerichtshof

Auch der EuGH hatte sich bereits mit der Frage auseinander zu setzen, wann ein Produkt in den Verkehr gebracht ist (Urteil vom 9. 2. 2006 - C-127/04 (Declan O'Byrne/ Sanofi Pasteur MSD Ltd. u.a.). Es ging hierbei jedoch nicht um das BattG, sondern um ein Vorabentsuchersuchen des High Court of Justice (England & Wales) im Zusammenhang mit einer möglichen Produkthaftung der Vertriebs- und Tochtergesellschaft eines Herstellers.

Der EuGH führte aus:

“

*"Mit seiner ersten Frage möchte das vorliegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob in dem Fall, dass ein Produkt vom herstellenden Unternehmen an eine mit dem Vertrieb befasste Tochtergesellschaft übergeben wird, die es dann an einen Dritten verkauft, Art. EWG\_RL\_85\_374 Artikel 11 der Richtlinie dahin auszulegen ist, dass das Produkt zu dem Zeitpunkt in den Verkehr gebracht ist, zu dem es vom herstellenden Unternehmen an die Tochtergesellschaft übergeben wird, oder aber zum Zeitpunkt seiner Übergabe durch diese an den Dritten.*

*Nach Auffassung des Kl., der italienischen Regierung und der Kommission der*

Europäischen Gemeinschaften setzt das Inverkehrbringen eines Produkts voraus, dass die Kontrolle des Herstellers über das Produkt endet; ein Produkt sei in den Verkehr gebracht, wenn es an eine Person übergeben worden sei, die nicht an Weisungen des Herstellers gebunden sei. Entscheidend sei der Eintritt des Produkts in die Vertriebskette durch Übergabe an einen Dritten. Eine 100%ige Tochtergesellschaft des Herstellers wie die im Ausgangsverfahren betroffene sei möglicherweise nicht als Dritter anzusehen.

Dagegen halten die Bekl. für die Definition des Inverkehrbringens den Umstand für maßgeblich, dass das Produkt die Herstellungsstätte verlasse; dass es an eine Tochtergesellschaft des Herstellers übergeben werde, sei insoweit irrelevant.

Zunächst ist festzustellen, dass der Begriff des „Inverkehrbringens“ in der Richtlinie nicht definiert ist; dieser Begriff kommt unter anderem in Art. EWG\_RL\_85\_374 Artikel 7 lit. a der Richtlinie vor, der die Möglichkeiten des Herstellers betrifft, sich von der Haftung zu befreien, sowie in Art. EWG\_RL\_85\_374 Artikel 11, der die Verjährung der dem Geschädigten nach der Richtlinie zustehenden Ansprüche regelt.

Der Gerichtshof hat zum Begriff des Inverkehrbringens i.S. von Art. EWG\_RL\_85\_374 Artikel 7 der Richtlinie entschieden, dass die Haftungsbefreiung wegen fehlenden Inverkehrbringens des Produkts zunächst den Fall betrifft, dass eine andere Person als der Hersteller das Produkt aus dem Herstellungsprozess herausnimmt. Ebenfalls vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen ist die Verwendung des Produkts gegen den Willen des Herstellers, etwa wenn der Herstellungsprozess noch nicht abgeschlossen ist, das Produkt zu privaten Zwecken benutzt wird oder ähnliche Situationen gegeben sind (EuGH, Slg. 2001, I-EUGH-SLG Jahr 2001 I Seite 3569 = NJW 2001, NJW Jahr 2001 Seite 2781 = EuZW 2001, EUZW Jahr 2001 Seite 378 Rdnr. 16 m. Anm. Geiger - Veedfald).

Der Gerichtshof hat in diesem Kontext in Rdnr. 15 des Urteils Veedfald entschieden, dass die in Art. EWG\_RL\_85\_374 Artikel 7 der Richtlinie abschließend aufgeführten Fälle, in denen der Hersteller sich von seiner Haftung befreien kann, eng auszulegen sind. Eine solche Auslegung dient den Interessen der Geschädigten, die einen durch ein fehlerhaftes Produkt verursachten Schaden erlitten haben.

Art. EWG\_RL\_85\_374 Artikel 11 der Richtlinie, der die Ausübung der dem Geschädigten nach der Richtlinie zustehenden Ansprüche zeitlich begrenzen soll, hat dagegen neutralen Charakter. Wie nämlich aus der zehnten Begründungserwägung der Richtlinie hervorgeht, soll diese Vorschrift den Erfordernissen der Rechtssicherheit im Interesse der Beteiligten genügen. Die Bestimmung der zeitlichen Grenzen für eine Klage des Geschädigten muss also objektiven Kriterien entsprechen.

Im Licht dieser Erwägungen ist ein Produkt als i.S. von Art. EWG\_RL\_85\_374 Artikel 11 der Richtlinie in den Verkehr gebracht anzusehen, wenn es den vom Hersteller eingerichteten Prozess der Herstellung verlassen hat und in einen Prozess der Vermarktung eingetreten ist, in dem es in ge- oder verbrauchsfertigem Zustand öffentlich angeboten wird.

Dabei ist es grundsätzlich unerheblich, ob das Produkt unmittelbar vom Hersteller an den

Verbraucher verkauft wird oder ob dieser Verkauf im Rahmen eines Vertriebsvorgangs mit einem oder mehreren Beteiligten erfolgt, wie er in Art. EWG\_RL\_85\_374 Artikel 3 EWG\_RL\_85\_374 Artikel 3 Absatz III der Richtlinie angesprochen ist.

Ist jedoch eines der Glieder der Vertriebskette eng mit dem Hersteller verbunden, wie etwa eine 100%ige Tochtergesellschaft des Herstellers, so ist zu prüfen, ob diese Verbindung zur Folge hat, dass die fragliche Einrichtung in Wirklichkeit in den Prozess der Herstellung des betreffenden Produkts einbezogen ist.

Bei der Beurteilung einer solchen engen Verbindung darf nicht darauf abgestellt werden, ob es sich um unterschiedliche juristische Personen handelt oder nicht. Dagegen ist erheblich, ob es sich um Unternehmen handelt, die unterschiedlichen Herstellungstätigkeiten nachgehen, oder aber um Unternehmen, von denen eines, die Tochtergesellschaft, nur als Vertriebshändler oder Verwahrer des von der Muttergesellschaft hergestellten Produkts auftritt. Es ist Sache der nationalen Gerichte, anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalls und des Sachverhalts der bei ihnen anhängigen Rechtssache festzustellen, ob die Verbindungen zwischen dem Hersteller und einer anderen Einrichtung so eng sind, dass der Begriff des Herstellers i.S. der Art. EWG\_RL\_85\_374 Artikel 7 und EWG\_RL\_85\_374 Artikel 11 der Richtlinie auch diese andere Einrichtung umfasst und die Übergabe des Produkts von der einen Einrichtung an die andere nicht sein Inverkehrbringen im Sinne der genannten Bestimmungen bewirkt.

Jedenfalls ist entgegen dem Vorbringen der Bekl. der Umstand, dass die Produkte einer Tochtergesellschaft in Rechnung gestellt werden und dass diese den Preis wie jeder andere Käufer entrichtet, nicht entscheidend. Ebenso wenig kommt es darauf an, welche Einrichtung als Eigentümerin der Produkte anzusehen ist.

Auf die erste Frage ist somit zu antworten, dass Art. EWG\_RL\_85\_374 Artikel 11 der Richtlinie dahin auszulegen ist, dass ein Produkt in den Verkehr gebracht ist, wenn es den vom Hersteller eingerichteten Prozess der Herstellung verlassen hat und in einen Prozess der Vermarktung eingetreten ist, in dem es in ge- oder verbrauchsfertigem Zustand öffentlich angeboten wird."

”

Die Kommission wurde übrigens um Stellungnahme gebeten, ob für das Verständnis des Begriffs „third party“ (vgl. oben zitierte Definition der Europäischen Kommission zum Begriff Inverkehrbringen) das EuGH-Urteil Declan O'Byrne/ Sanofi Pasteur MSD Ltd herangezogen werden könne, wo es heißt:

“

- "... ein Produkt in den Verkehr gebracht ist, wenn es den vom Hersteller eingerichteten Prozess der Herstellung verlassen hat und in einen Prozess der Vermarktung eingetreten ist, in dem es in ge- oder verbrauchsfertigem Zustand öffentlich angeboten wird.

- ... ist erheblich, ob es sich um Unternehmen handelt, die unterschiedlichen

Herstellungstätigkeiten nachgehen, oder aber um Unternehmen, von denen eines, die Tochtergesellschaft, nur als Vertriebshändler oder Verwahrer des von der Muttergesellschaft hergestellten Produkts auftritt. Es ist Sache der nationalen Gerichte, anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalls ... festzustellen, ob die Verbindungen zwischen dem Hersteller und einer anderen Einrichtung so eng sind, dass der Begriff des Herstellers... auch diese andere Einrichtung umfasst und die Übergabe des Produkts ... nicht sein Inverkehrbringen ... bewirkt."

”

In ihrer Antwort vom 31. Mai 2006 nahm die Europäische Kommission Stellung zur aufgeworfenen Frage, was genau unter „third party“ zu verstehen ist. Dies ist in einem "Leitfaden des BITKOM zur Stoffverbots-Richtlinie RoHS: Enforcement, Exemptions und Put-on-the-market" auf Seite 13 nachlesbar.

## BITKOM

Der BITKOM hat in einem leider nicht mehr aktuellen Leitfaden sehr anschaulich die bis zum Jahre 2006 auf nationaler sowie europäischer Ebene geführte Diskussion um die Auslegung des Begriffs des Inverkehrbringens chronologisch zusammengestellt.

## ZVEI

Auch der Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V. ("ZVEI" hat sich in einem Leitfaden aus dem Jahre 2006 zum Begriff des Inverkehrbringens geäußert.

## Frage: In welchen Fällen liegt kein Inverkehrbringen vor?

In folgenden Fällen handelt es sich nicht um ein Inverkehrbringen (Quelle: "[Blue-Guide).

- wenn ein Hersteller aus einem Drittland ein Produkt seinem in der Gemeinschaft niedergelassenen Bevollmächtigten überläßt, den er damit beauftragt hat, dafür zu sorgen, daß das Produkt die Richtlinie erfüllt;
- wenn ein Produkt einem Hersteller für weitere Vorgänge überlassen wird (z. B. Montage, Verpackung, Verarbeitung oder Etikettierung) ;
- wenn das Produkt vom Zoll (noch) nicht zum freien Verkehr abgefertigt oder einem anderen Zollverfahren unterworfen worden ist (z. B. Transit, Lagerhaltung oder vorübergehende Einfuhr), oder wenn es sich in einem Zollfreigebiet befindet;
- wenn das Produkt in einem Mitgliedstaat für den Export in ein Drittland hergestellt wurde;
- wenn das Produkt auf Fachmessen, Ausstellungen oder Demonstrationsveranstaltungen gezeigt wird oder
- wenn sich das Produkt im Lager des Herstellers oder seines in der Gemeinschaft niedergelassenen Bevollmächtigten befindet, wo es noch nicht bereitgestellt wird, sofern die anwendbaren Richtlinien keine anderslautenden Bestimmungen enthalten.

## Viertes Thema: Allgemeines zu den Pflichten der Batteriehersteller

### Frage: Welche Pflichten adressiert das BattG an Hersteller und Importeure, die Batterien in Deutschland in Verkehr bringen?

Für Batteriehersteller gelten Anzeige-, Rücknahme-, Entsorgungs-, Berichts-, Kennzeichnungs- wie auch Informationspflichten. Insbesondere dürfen Hersteller von Batterien diese laut BattG nur noch unter den folgenden Voraussetzungen deutschlandweit in Verkehr bringen:

- **Anzeigepflicht** : Sie haben dies zuvor gegenüber dem Umweltbundesamt in elektronischer Form über die Internetseite des Amtes anzuzeigen. Wichtig: Erst seit dem 01.03.2010 verhalten sich Hersteller ordnungs- und sicherlich auch wettbewerbswidrig, die das Inverkehrbringen ihrer Batterien nicht beim Umweltbundesamt angezeigt haben.
- **Kennzeichnungspflicht** : Sie haben zuvor ihre Batterien gemäß den Vorgaben des BattG zu kennzeichnen. Das BattG sieht vor, dass sämtliche Batterien (also nicht nur schadstoffhaltige) seit dem 01.12.2009 zu kennzeichnen sind.
- **Rücknahmepflicht** : Sie haben zuvor die Erfüllung ihrer Rücknahmepflichten hinsichtlich der Altbatterien sicher zu stellen („Rücknahmepflicht“). So sind die Hersteller verpflichtet, die von den Händlern zurückgenommenen Altbatterien und die von öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern erfassten Geräte-Altbatterien unentgeltlich zurückzunehmen und nach § 14 BattG zu verwerten.

**Achtung:** Diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Lassen Sie sich im Einzelfall anwaltlich beraten.

## Fünftes Thema: Anzeigepflichten der Batteriehersteller

### Frage: Welche Daten haben Hersteller und Importeure dem Umweltbundesamt zu übermitteln?

Dies ergibt sich aus § 2 der "Verordnung zur Durchführung des Batteriegesetzes":

So haben Hersteller (und Importeure) dem Umweltbundesamt insbesondere folgende Angaben zu übermitteln:

- Name und Rechtsform des Herstellers,
- Anschrift des Herstellers, bestehend aus Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Ort und Staat,
- Kontaktdaten des Herstellers, bestehend aus Telefonnummer, Faxnummer, E-Mail-Adresse, Internetadresse und dem Namen der zuständigen Kontaktperson beim Hersteller,

- Handelsregistereintrag des Herstellers, bestehend aus Handelsregisternummer und Registergericht, oder, falls der Hersteller nicht im Handelsregister eingetragen ist, Gewerbeanzeige des Herstellers, bestehend aus dem Datum der Gewerbeanzeige und der Gemeindegrenznummer,
- Art (§ 2 Absatz 4 bis 6 des Batteriegesetzes) der Batterien, die der Hersteller in den Verkehr zu bringen beabsichtigt, und Marke, unter der er dabei tätig wird.

Für Hersteller von Gerätebatterien (zum Begriff "Gerätebatterie s.o.) sind ergänzend folgenden Angaben erforderlich:

- eine Erklärung über die Teilnahme des Herstellers am Gemeinsamen Rücknahmesystem der Hersteller für Geräte-Alt-Batterien (§ 6 Absatz 1 Satz 1 des Batteriegesetzes) einschließlich der vom Gemeinsamen Rücknahmesystem vergebenen Teilnehmernummer,
- eine Erklärung über die Einrichtung eines herstellereigenen Rücknahmesystems für Geräte-Alt-Batterien durch den Hersteller (§ 7 Absatz 1 Satz 1 des Batteriegesetzes),
- Name und Rechtsform des vom Hersteller mit dem Betrieb seines herstellereigenen Rücknahmesystems beauftragten Dritten (§ 19 des Batteriegesetzes).

Für Hersteller von Fahrzeug- oder Industriebatterien (zum Begriff "Fahrzeug- oder Industriebatterien" s.o.) sind ergänzend folgende Angaben erforderlich:

- eine Erklärung über die erfolgte Einrichtung einer den Anforderungen des § 8 des Batteriegesetzes entsprechenden Rückgabemöglichkeit für Alt-Batterien sowie
- nähere Angaben über die Art der eingerichteten Rückgabemöglichkeit und den Zugriff der Rückgabeberechtigten auf das Angebot.

**Übrigens:** Auch Änderungen der im Rahmen der Anzeige übermittelten Daten sowie die dauerhafte Aufgabe des Inverkehrbringens sind dem Umweltbundesamt unverzüglich mitzuteilen. Die Art und Weise, wie man dies gegenüber dem Umweltbundesamt zur Anzeige bringen kann, wird noch gesondert in einer Verordnung geregelt.

## Frage: Was gilt bei Geschäftsaufgabe?

Der Hersteller hat lediglich gegenüber dem Umweltbundesamt seinen Marktaustritt (und das Datum des Marktaustritts) anzugeben (vgl. § 4 III BattG).

## Frage: Wie kann der Batteriehersteller dem Umweltbundesamt die Marktteilnahme anzeigen?

Das BattG-Melderegister wird ausschließlich elektronisch geführt. Der Hersteller muss sich einen Nutzerzugang anlegen. Anschließend kann er die geforderten Angaben in die Formularseiten einer Erfassungssoftware eintragen und elektronisch an das Umweltbundesamt senden. Der Zugang der übermittelten Daten wird durch das Umweltbundesamt bestätigt.

**Hinweis:** Das Umweltbundesamt nimmt die gesetzlich vorgeschriebenen Anzeigen und Mitteilungen

nicht in Papierform entgegen. Gemäß § 4 Abs. 1 BattG ist ausschließlich die elektronische Form zulässig.

## Frage: Können auch „Hersteller“ ohne Sitz/Niederlassung in Deutschland Anzeigen gem. § 4 BattG beim Umweltbundesamt vornehmen?

Das Umweltbundesamt führt hierzu aus (vgl. Frage 9 der FAQ des Umweltbundesamt):

“

*Auch ein Unternehmen mit Sitz im Ausland kann Anzeigen gem. § 4 BattG beim Umweltbundesamt vornehmen, wenn das Unternehmen „Hersteller“ nach der Herstellerdefinition des BattG ist.*

”

## Frage: Müssen sich auch Hersteller oder Importeure beim Umweltbundesamt anzeigen, die ihre batteriebetriebenen Elektrogeräte (i.S.d. ElektroG) bereits (eventuell sogar schon seit Jahren) bei der Stiftung EAR haben registrieren lassen?

Ja, die Anzeige nach dem BattG hat unabhängig davon zu erfolgen, ob bereits eine Registrierung nach dem ElektroG vorliegt. Die bereits erfolgte Registrierung bei der Stiftung EAR befreit also nicht von der nach dem Batteriegesetz.

## Frage: Müssen Hersteller die Marke(n) angeben, unter denen sie Batterien in den Verkehr bringen wollen?

Ja, dies ergibt sich aus § 2 Absatz 1 Nummer 5 BattGDV. Demnach ist der Hersteller verpflichtet, die Marke(n) anzugeben, unter denen er Batterien in den Verkehr zu bringen beabsichtigt.

## Frage: Was ist unter „Marke“ zu verstehen?

Das Umweltbundesamt führt hierzu aus (vgl. Frage 13 der FAQ des Umweltbundesamt):

“

*Unter Marke ist grundsätzlich die auf der jeweiligen Batterie eingesetzte Hauptkennzeichnung des Herstellers zu verstehen. Eine zusätzliche Unterteilung nach aus dieser Hauptkennzeichnung abgeleiteten Sonderkennzeichnungen ist nicht erforderlich (siehe auch Frage und Antwort zu "Welche "Marke" ist anzugeben, wenn der Hersteller Batterien in Verkehr bringt, die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens in andere Produkte eingebaut oder anderen Produkten beigefügt sind?").*

”

## Frage: Welche "Marke" ist anzugeben, wenn der Hersteller Batterien in Verkehr bringt, die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens in andere Produkte eingebaut oder anderen Produkten beigefügt sind?

Das Umweltbundesamt führt hierzu aus (vgl. Frage 14 der FAQ des Umweltbundesamt):

“

*Nach § 2 Absatz 1 Nummer 5 BattGDV ist der Hersteller verpflichtet, die Marke(n) anzugeben, unter denen er Batterien in den Verkehr zu bringen beabsichtigt. Für Batterien, die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens in andere Produkte eingebaut oder anderen Produkten beigefügt sind, ist dies in aller Regel die Marke des Produkts.*

”

## Frage: Werden die Anzeigedaten im Internet veröffentlicht?

Ja, ein Teil der Anzeigedaten der Hersteller wird auf der Internetseite des Umweltbundesamts veröffentlicht. Der Markt soll so für Wettbewerber und Endnutzer transparent und damit eine Selbstkontrolle der Wirtschaft ermöglicht werden – so das Umweltbundesamt. Aus § 2 IV der Verordnung zur Durchführung des Batteriegesetzes ergibt sich, welche Daten zur Veröffentlichung bestimmt sind.

### Hinweise :

- Nutzer des öffentlichen Teils des Batteriegesetz-Melderegisters (z.B. Wettbewerber, Vertreiber, Zwischenhändler und Endnutzer) können über die Schaltfläche "Einsicht in das Melderegister" die zur Veröffentlichung vorgesehenen Daten der angezeigten Batteriehersteller einsehen.

- Die Daten werden drei Jahre nach dem angezeigten Marktaustritt des Herstellers wieder gelöscht (vgl. § 4 III BattG).
- Die Nutzung des BattG-Melderegisters (Anzeigen und Mitteilungen gemäß § 4 Abs. 1 BattG, Einsicht in das Register usw.) ist gebührenfrei.

## Frage: Handelt ein Hersteller ordnungswidrig, der seinen Anzeigepflichten nicht nachkommt?

Ja, dies kann mit einer Geldbuße bis zu 50.000 Euro geahndet werden.

## Frage: Darf ein Hersteller ohne Anzeige Batterien in Deutschland in Verkehr bringen?

Nein!

## Sechstes Thema: Kennzeichnungspflichten der Batteriehersteller

### Frage: Beschränkt sich die Pflicht, Batterien zu kennzeichnen, nur auf schadstoffhaltige Batterien?

Nein, hier unterscheidet sich das BattG ganz wesentlich von der aktuell noch geltenden BattV. Laut der noch aktuell geltenden BattV sind ausschließlich schadstoffhaltige Batterien“ zu kennzeichnen. Das BattG geht hier sehr viel weiter und schreibt vor, dass mit Inkrafttreten des BattG, also ab dem 1.12.09, Hersteller verpflichtet sind sämtliche Batterien vor ihrem Inverkehrbringen zu kennzeichnen (vgl. § 17 I BattG).

### Frage: Wie sind Batterien zu kennzeichnen?

Batterien und Akkus müssen vor dem erstmaligen Inverkehrbringen mit dem Symbol der „durchgestrichenen Mülltonne“ gekennzeichnet werden. Dieses Symbol muss mindestens 3 Prozent der größten Fläche der Batterie oder des Vertriebsgebüdes, höchstens jedoch eine Fläche von 5 Zentimeter Länge und 5 Zentimeter Breite, einnehmen. Bei zylindrischer Form des zu kennzeichnenden Objekts muss das Symbol nach Absatz 1 mindestens 1,5 Prozent der Oberfläche des Objekts, höchstens jedoch eine Fläche von 5 Zentimeter Länge und 5 Zentimeter Breite, einnehmen (vgl. § 17 II BattG).

Bei Überschreitung bestimmter Grenzwerte (vgl. hierzu § 17 III BattG) sind unterhalb der durchgestrichenen Mülltonne zudem die chemischen Zeichen der Metalle (Hg, Cd, Pb) hinzuzufügen, bei denen der Grenzwert überschritten wird. Jedes dieser chemischen Zeichen muss mindestens eine Fläche von einem Viertel der Fläche der durchgestrichenen Mülltonne einnehmen.

Gem. § 17 V BattG müssen Symbol und Zeichen gut sichtbar, lesbar und dauerhaft aufgebracht werden.

### Frage: Wie sind kleinere Batterien oder Akkus zu kennzeichnen?

Würde die Größe des Symbols bzw. Zeichens aufgrund der Abmessungen der Batterie, des Akkumulators oder des Batteriesatzes weniger als 0,5 × 0,5 cm betragen, so braucht die Batterie, der Akkumulator oder der Batteriesatz nicht gekennzeichnet zu werden. Stattdessen sind Symbol und Zeichen in einer Größe von jeweils mindestens einem Zentimeter Länge und einem Zentimeter Breite auf die Verpackung aufzubringen.

**Achtung:** Gem. § 17 V BattG müssen Symbol und Zeichen gut sichtbar, lesbar und dauerhaft auf der

Verpackung aufgebracht werden.

## Frage: Was gilt bei Batterien, deren Kennzeichnung technisch nicht möglich ist?

Das Symbol der „durchgestrichenen Mülltonne“ und ggf. die chemischen Zeichen (vgl. vorherige Frage) sind in einer Größe von jeweils mindestens einem Zentimeter Länge und einem Zentimeter Breite auf die Verpackung der Batterie/n aufzubringen.

Gem. § 17 V BattG müssen Symbol und Zeichen gut sichtbar, lesbar und dauerhaft aufgebracht werden.

## Frage: Müssen Batterien auch mit Kapazitätsangaben versehen werden?

Die Stiftung GRS hat hierzu auf ihrer Website die folgenden Informationen veröffentlicht:

“

*„Bis Ende September 2009 sollte auf allen Fahrzeug- und Gerätebatterien die Kapazität angegeben werden. Das sieht die EU-Batterierichtlinie vor. Die Berechnungsgrundlage und die Art der Kennzeichnung muss erst noch auf europäischer Ebene festgelegt werden. Sobald dieses vereinheitlichte Vorgehen von der EU veröffentlicht wurde, wird die Vorschrift zur Kapazitäts-Kennzeichnung im Rahmen einer Verordnung in das deutsche Recht umgesetzt. Erst dann ist die Vorschrift für Sie verbindlich. Somit ist der vorgesehene Termin September 2009 nicht einhaltbar. Über das weitere Vorgehen werden wir unsere Nutzer auf dem Laufenden halten.“*

”

## Frage: Handelt ein Hersteller ordnungswidrig, der seine Batterien nicht, nicht richtig, oder nicht rechtzeitig kennzeichnet?

Ja, dies kann mit einer Geldbuße von bis zu 10.000 Euro geahndet werden.

## Siebtes Thema: Rücknahmepflichten der Batteriehersteller

## Frage: Zu den Rücknahmepflichten: Wie können Hersteller diesen nachkommen?

Die Hersteller haben zwei Möglichkeiten, ihren Rücknahmepflichten nachzukommen:

- Sie beteiligen sich am bereits bestehenden „Gemeinsamen Rücknahmesystem (GRS)“, welches die in dem Batteriegesezt beschriebene Verpflichtung der Hersteller und Importeure, die gebrauchten Batterien unentgeltlich zurückzunehmen und entsprechend den Vorschriften des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes zu verwerten und nichtverwertbare Batterien zu beseitigen, sicherstellt.
- Sie richten ihr eigenes Rücknahmesystem ein und lassen sich dieses behördlich genehmigen.

**Hinweis:** Die Rücknahmepflichten gelten auch für Altbatterien, die bei der Behandlung von Altgeräten nach den Vorschriften des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes und bei der Behandlung von Altfahrzeugen nach den Vorschriften der Altfahrzeug-Verordnung anfallen.

## Frage: Handelt ein Hersteller ordnungswidrig, der seinen Rücknahmepflichten nicht nachkommt?

Ja, dies kann mit einer Geldbuße von bis zu 50.000 Euro geahndet werden.

## Achtes Thema: Elektrogeräte und das BattG

### Frage: Dürfen Batterien noch fest in Elektrogeräten eingebaut sein?

Nein, gemäß § 4 S. 1 ElektroG sind Elektro- und Elektronikgeräte, die vollständig oder teilweise mit Batterien oder Akkumulatoren betrieben werden können, so zu gestalten, dass eine problemlose Entnehmbarkeit der Batterien und Akkumulatoren sichergestellt ist.

### Frage: Was haben Hersteller von Elektrogeräten zu beachten, die vollständig oder teilweise mit Batterien oder Akkumulatoren betrieben werden können?

Gemäß § 13 Abs. 7 ElektroG sind Elektro- und Elektronikgeräten, die eine Batterie oder einen Akkumulator enthalten, Angaben beizufügen, welche den Nutzer über den Typ und das chemische System der Batterie oder des Akkumulators und über deren sichere Entnahme informieren.

Autor:

**RA Max-Lion Keller, LL.M. (IT-Recht)**

Rechtsanwalt