

An die
Geschäftsstellen der Landesverbände

RS-Nummer: 005/2026

Ansprechpartner: Dennis Tropmann
Telefon: +49 228 9127-201
E-Mail: tropmann@biv-kfz.de

Die EU-Batterieverordnung: Pflichten für Reparaturbetriebe greifen früher als der Batteriepass

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der öffentlichen und medialen Diskussion wird die EU-Batterieverordnung häufig auf den Batteriepass reduziert. Diese Verkürzung greift aus Sicht des Kraftfahrzeughandwerks jedoch zu kurz. Für Reparaturbetriebe entstehen relevante rechtliche, organisatorische und haftungsbezogene Pflichten bereits deutlich vor dem verpflichtenden Start des Batteriepasses im Jahr 2027. Insbesondere Sorgfaltspflichten, Rücknahmeverantwortung, Dokumentationsanforderungen sowie Fragen der Verantwortlichkeit bei Reparatur und Austausch von Traktionsbatterien wirken schrittweise bereits ab den Jahren 2025 und 2026 in die betriebliche Praxis hinein.

Ziel dieser Information ist es, Reparaturbetriebe frühzeitig für diese Anforderungen zu sensibilisieren, zentrale Regelungsinhalte einzuordnen und verbreitete Fehlannahmen, insbesondere die ausschließliche Fokussierung auf den Batteriepass, zu korrigieren. Der Fokus liegt dabei bewusst nicht auf dem Batteriepass, sondern auf den vorgelagerten Pflichten, die den Werkstattalltag bereits in den kommenden Jahren prägen werden.

Die EU-Batterieverordnung 2023/1542 gilt grundsätzlich für alle Batterien, die in der Europäischen Union in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden. Darunter fallen ausdrücklich auch Traktionsbatterien aus Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie Ersatzbatterien und Batterien im Aftermarket. Die Verordnung differenziert dabei nicht nach Branchen, sondern stellt auf die jeweilige Rolle als sogenannter Wirtschaftsakteur ab. Für Reparaturbetriebe ist entscheidend, dass sie, abhängig von der konkreten Tätigkeit, als Dienstleister, Vertreiber oder in bestimmten Konstellationen sogar als Inverkehrbringer eingestuft werden können. Diese Abgrenzung ist derzeit rechtlich noch nicht abschließend geklärt und stellt eines der zentralen Praxisprobleme der Verordnung dar.

Bereits vor der Einführung des Batteriepasses greifen mehrere Verpflichtungen, die für Reparaturbetriebe relevant sind. Ab 2025 und 2026 treten erweiterte Sorgfaltspflichten sowie Anforderungen an Rücknahme- und Entsorgungssysteme Schritt für Schritt in Kraft. Parallel steigen die Anforderungen an die Nachweisführung entlang des gesamten Lebenszyklus einer Batterie. Diese Dokumentationspflichten betreffen nicht nur neue Batterien, sondern ausdrücklich auch gebrauchte, instand gesetzte oder ausgetauschte Hochvoltbatterien. Der

Batteriepass wird zwar erst ab 18. Februar 2027 verpflichtend, baut jedoch inhaltlich auf diesen Vorflichten auf. Wer sich erst zu diesem Zeitpunkt mit dem Batteriepass befasst, verpasst die eigentlichen Herausforderungen der Übergangsphase.

Ein zentraler Bestandteil der EU-Batterieverordnung betrifft die Rücknahmepflichten und die damit verbundene Verantwortung im Umgang mit ausgebauten Batterien. Die Verordnung folgt dem Grundsatz der erweiterten Herstellerverantwortung. Danach liegt die primäre Verantwortung für die Rücknahme und ordnungsgemäße Entsorgung von Batterien grundsätzlich beim Hersteller beziehungsweise beim Inverkehrbringer. Reparaturbetriebe sind damit nicht automatisch Adressaten einer allgemeinen Rücknahmepflicht. Gleichwohl werden sie im Rahmen ihrer täglichen Arbeit zu einer zentralen Schnittstelle im Rücknahmeprozess, sobald Batterien aus Fahrzeugen ausgebaut oder im Zuge einer Reparatur ersetzt werden. Auch nach dem deutschen BattDG besteht eine Pflicht zur Beteiligung an einer Organisation für Herstellerverantwortung. Reparaturbetriebe, die Batterien verbauen oder Reparieren sind zur unentgeltlichen Rücknahme von bestimmten Batterietypen wie Starterbatterien oder Traktionsbatterien verpflichtet.

Für Reparaturbetriebe relevant sind insbesondere Traktionsbatterien aus Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie Ersatz- und Austauschbatterien im Aftermarket. Auch gebrauchte oder ausgebaute Hochvoltbatterien, Module oder Zellverbände unterfallen vollständig dem Anwendungsbereich der EU-Batterieverordnung. Sobald ein Reparaturbetrieb eine solche Batterie aus einem Fahrzeug entfernt, darf deren weiterer Umgang nicht ungeregelt bleiben. Die Batterie ist einem ordnungsgemäßen Rücknahme- oder Entsorgungssystem zuzuführen, an den verantwortlichen Hersteller oder Inverkehrbringer zu übergeben oder an einen hierfür berechtigten Dritten, etwa einen zertifizierten Recycler oder einen zugelassenen Zweitverwerter, weiterzugeben.

Reparaturbetriebe werden in diesen Fällen nicht automatisch selbst rücknahmepflichtig im Sinne der Verordnung, übernehmen jedoch eine Mitverantwortung für den geordneten Übergang der Batterie in das entsprechende System. Wenn ein Reparaturbetrieb eine Hochvoltbatterie oder ein Hochvoltmodul aus einem Fahrzeug ausbaut, entstehen unmittelbar mehrere Pflichten, die sich aus der EU-Batterieverordnung, dem Abfallrecht, dem Gefahrgutrecht sowie aus haftungs- und versicherungsrechtlichen Anforderungen ergeben. Diese Pflichten greifen unabhängig davon, ob die Batterie später entsorgt, weitergegeben oder erneut verwendet werden soll.

Zunächst ist der Reparaturbetrieb verpflichtet, den weiteren Verbleib der ausgebauten Batterie eindeutig zu regeln. Eine ausgebaute HV-Batterie oder ein Modul darf nicht ungeregelt im Betrieb verbleiben und nicht informell an Dritte abgegeben werden. Der Betrieb muss sicherstellen, dass die Batterie entweder an den verantwortlichen Hersteller beziehungsweise Inverkehrbringer, an ein anerkanntes Rücknahmesystem oder an einen berechtigten Entsorgungs- oder Verwertungsbetrieb übergeben wird.

Unmittelbar damit verbunden ist die Dokumentationspflicht. Der Reparaturbetrieb muss nachvollziehbar festhalten, aus welchem Fahrzeug die Batterie oder das Modul stammt, wann und aus welchem Grund der Ausbau erfolgt ist, in welchem Zustand sich die Batterie befindet und wohin sie anschließend verbracht wird. Diese Dokumentation ist erforderlich, um die Anforderungen der EU-Batterieverordnung zu erfüllen und dient zugleich der eigenen rechtlichen und versicherungsrechtlichen Absicherung. Fehlende oder lückenhafte Nachweise können im Schadensfall zu haftungsrechtlichen Problemen führen.

Nach dem Ausbau entsteht zudem eine Pflicht zur sachgerechten Zwischenlagerung, sofern die Batterie nicht unmittelbar übergeben wird. Die Zwischenlagerung darf nur kurzfristig erfolgen und muss sicherheitsgerecht organisiert sein. Hochvoltbatterien gelten als besonders gefährdungsträchtig, insbesondere im Hinblick auf Brand- und Kurzschlussrisiken. Entsprechend müssen geeignete Lagerbereiche, Brandschutzmaßnahmen und organisatorische Vorgaben eingehalten werden. Eine unsachgemäße Lagerung kann ordnungsrechtliche und haftungsrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

Mit dem Austausch von Hochvoltbatterien sind darüber hinaus erhebliche Haftungsrisiken verbunden. Diese betreffen nicht nur die technische Sicherheit, sondern auch Umwelt- und Entsorgungsfragen. Unklarheiten bestehen insbesondere hinsichtlich der Haftung für Folgeschäden, wenn Batterien unsachgemäß entsorgt, falsch klassifiziert oder unzureichend dokumentiert werden. Reparaturbetriebe sollten daher frühzeitig prüfen, ob bestehende Versicherungen diese Risiken abdecken, und ihre internen Prozesse entsprechend anpassen.

Sobald der Reparaturbetrieb die ausgebaute HV-Batterie oder das Modul selbst zu einem Entsorger, Rücknahmesystem oder Inverkehrbringer transportiert, greifen zusätzlich die Vorschriften des Gefahrgutrechts (ADR). Ausgebaute Traktionsbatterien und Hochvoltmodule gelten beim Transport in der Regel als gefährliche Güter. Der Transport darf daher nicht als normaler Werkstatttransport erfolgen. Je nach Zustand der Batterie sind zugelassene und gekennzeichnete Transportbehälter erforderlich, die Batterie muss entsprechend gesichert werden und die am Transport beteiligten Personen müssen über die notwendige Gefahrgutschulung verfügen. Außerdem gilt die Pflicht zur Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten. Alternativ können Reparaturbetriebe den Transport an entsprechend qualifizierte Dienstleister vergeben. Das Thema Gefahrgut im Reparaturbetrieb begleitet der BIV aktiv und wird in den kommenden Monaten weitere Informationen veröffentlichen.

Ein weiterer wesentlicher Punkt betrifft die rechtliche Rolle des Reparaturbetriebs. Solange der Betrieb ausschließlich Reparaturen durchführt und die ausgebaute Batterie ordnungsgemäß weiterleitet, bleibt er grundsätzlich Dienstleister. Kritisch wird es jedoch, wenn der Betrieb über die reine Reparatur hinausgeht, etwa durch den Weiterverkauf der Batterie, den Einbau einer gebrauchten oder aufbereiteten HV-Batterie oder die eigenständige Entscheidung über eine Zweitverwendung. In diesen Fällen kann der Reparaturbetrieb rechtlich als Vertreiber oder sogar als Inverkehrbringer eingestuft werden, was zusätzliche Pflichten, insbesondere zur Rücknahme, Meldung und Haftung, auslösen kann.

Nicht jede Standard-Betriebshaftpflicht erfasst diese Risiken automatisch. Eine fehlende oder unzureichende Absicherung kann im Schadensfall erhebliche wirtschaftliche Folgen haben.

Gebrauchte Hochvoltbatterien spielen im Aftermarket eine zunehmende Rolle, etwa im Rahmen von Reparaturen, modularem Austausch oder Zweitverwendungen. Gleichzeitig unterliegen sie besonders strengen regulatorischen Anforderungen. Die Verordnung stellt hohe Anforderungen an die Bewertung des Zustands, die Klassifizierung und die weitere Verwendung solcher Batterien. Reparaturbetriebe müssen künftig sorgfältig prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen gebrauchte Batterien eingesetzt werden dürfen und welche Dokumentations- und Meldepflichten damit verbunden sind.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, dass Reparaturbetriebe sich bereits jetzt systematisch mit den Anforderungen der EU-Batterieverordnung befassen und interne Prozesse überprüfen. Dazu zählen insbesondere die Klärung von Verantwortlichkeiten beim Batterieaustausch, der Aufbau einer nachvollziehbaren Dokumentation, die Absicherung von Rücknahme- und

Entsorgungswegen sowie die Abstimmung mit Versicherern. Ebenso wichtig ist es, die weitere nationale Umsetzung aufmerksam zu verfolgen, da viele Detailfragen erst durch Auslegungshinweise, Leitlinien oder nationale Regelungen konkretisiert werden.

Der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks begleitet die Umsetzung der EU-Batterieverordnung aktiv und setzt sich auf nationaler und europäischer Ebene für praxisingerechte Klarstellungen ein. Ziel ist es, Reparaturbetriebe vor unverhältnismäßigen Haftungsrisiken zu schützen und ihre Rolle im Aftermarket eindeutig und rechtssicher zu definieren. Weitere Informationen, Auslegungshilfen und Handlungsempfehlungen werden fortlaufend durch den BIV bereitgestellt.

Abschließend ist festzuhalten, dass die EU-Batterieverordnung Reparaturbetriebe deutlich früher und umfassender betrifft als vielfach angenommen. Entscheidend ist daher, den Blick nicht ausschließlich auf den Batteriepass zu richten, sondern die bereits jetzt wirksamen Pflichten ernst zu nehmen und sich frühzeitig organisatorisch darauf einzustellen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Kevin Schmitz

*Diese Nachricht wurde elektronisch versandt
und trägt daher keine Unterschriften*

Dennis Tropmann

Anlagen

005-2026_Anlage 1_FAQ – EU-Batterieverordnung aus Sicht von Reparaturbetrieben
005_2026_Anlage 2_Checkliste für Reparaturbetriebe