

Stellungnahme Zum Entwurf der Nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie (NKWS)



Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf einer Nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie (NKWS) und bittet um Berücksichtigung der folgenden Hinweise:

Grundsätzliche Anmerkungen

Der ADAC setzt sich im Bereich der Kreislaufwirtschaft für die Interessen der Verbraucherinnen und Verbraucher ein. Aus Sicht des Clubs kommt dem Entwurf eine hohe Bedeutung auf dem Weg zur Stärkung von Ökonomie und Ökologie zu, und zwar allen voran zum Schutz von Umwelt und Klima, aber auch um die Rohstoffversorgung künftig sicherer zu gestalten und Wirtschaft sowie Verbraucherinnen und Verbrauchern gleichermaßen zu nutzen. Eine übergeordnete Strategie zur Bündelung aller Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung auf dem Weg zu einer Kreislaufwirtschaft erscheint aus Sicht des ADAC angebracht.

Für die Mobilität bieten sich verschiedene Ansatzpunkte für Verbraucherinnen und Verbraucher. Vor allem geht es um Aspekte wie Leihen statt Kaufen und insbesondere Reparieren statt Wegwerfen. Zur Umsetzung ist es wichtig, breit zu informieren und aufkommende Fragen angemessen zu adressieren. Hier sieht der ADAC für sich eine wichtige Rolle und füllt diese mit verschiedenen Informationsangeboten und der Möglichkeit aus, jederzeit Fragen an den Club zu richten.

Der kontinuierliche Austausch mit Verbraucherinnen und Verbrauchern spiegelt dem ADAC, dass die Themen Kosten für Recycling, Sicherheit und Haltbarkeit von wiederverwendeten Teilen und Garantien wichtig für zahlreiche Bürgerinnen und Bürger sind. Dies gilt es bei der Ausarbeitung von konkreten Maßnahmen und der Umsetzung der Nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie zu berücksichtigen.

Im Einzelnen nimmt der ADAC wie folgt Stellung:

Zu 3.4 Stärkung der Verbraucherrechte (S.25 unten)

Verlängerung der Beweislastumkehr

Der ADAC empfiehlt eine Klarstellung, ob diese Verlängerung der Beweislastumkehr ggf. auch für Elektronikteile in Kfz gelten soll. Auf europäischer Ebene wurde vor kurzem das Recht auf Reparatur umgesetzt. Dieses umfasst beispielsweise auch elektronische Displays und damit Fahrzeugteile, Kfz als Ganzes jedoch nicht. Eine Anlehnung der Dauer der Beweislastumkehr an die Dauer der Gewährleistungsfrist befürwortet der ADAC grundsätzlich. Es dürfte aber für den Verbraucher schwer nachvollziehbar sein,

warum für das Display seines Fahrzeugs eine längere Beweislastumkehr gilt als für den Rest seines Fahrzeugs.

Zu 4.4.2 Darstellung aktuell laufender Vorhaben auf nationaler und europäischer Ebene

Zum nationalen Referentenentwurf zur Anpassung des Batterierechts an die VO (EU) 2023/1542 (Batterie-EU-Anpassungsgesetz – Batt-EU-AnpG) wurde vom ADAC folgende Stellungnahme eingereicht.

Der ADAC begrüßt die Bestrebungen, einen einheitlichen Rechtsrahmen zu schaffen, der den gesamten Lebenszyklus von Batterien betrachtet und damit die etablierten und effizienten Strukturen im Bereich der Rücknahme und Entsorgung von Altbatterien beibehält und konstruktiv weiterentwickelt.

Batterierohstoffe sind gerade in der heutigen Zeit wertvolle Güter. Zudem mindert eine höhere Recyclingquote die Abhängigkeit vom Import teurer Rohstoffe. So kann eine Steigerung des Rücklaufs von Altbatterien und deren Wiederverwendung nicht nur bezüglich der Umwelt sehr sinnvoll sein, sondern sich auch für Verbraucher, etwa durch geringere Batteriepreise, vorteilhaft auswirken.

Konkret bezogen auf einzelne Paragraphen äußert sich der ADAC wie folgt:

1. Zu § 14: Rücknahmepflichten der Händler bzgl. Altbatterien für leichte Verkehrsmittel (LV-Alt-Batterien)

Positiv zu bewerten ist, dass sich die Rücknahmepflicht gemäß Art. 1 Abs. 3 der VO (EU) 2023/1542 nun auch auf Altbatterien aus leichten Verkehrsmitteln, wie z. B. E-Bikes oder E-Scooter, erstrecken soll. Im Rahmen der vom ADAC angebotenen Rechtsberatung kommen immer wieder Fragen nach den Rückgabemöglichkeiten von Altbatterien dieser Fahrzeuge vor. Nicht zuletzt machen die genannten Fahrzeuge in Summe durchaus eine relevante Größe aus, deren Potenzial es auch hinsichtlich des Recyclings zu nutzen gilt.

a) Abs. 1: Beschränkung auf die Menge, derer sich private Endnutzer üblicherweise entledigen

Gemäß § 14 Abs. 1 S. 1 beschränkt sich die Rücknahmeverpflichtung für LV-Batterien auf die Menge, derer sich private Endnutzer „üblicherweise entledigen“. Hierbei handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff. Sollten Verbraucher beispielsweise mehr als eine Batterie (z. B. die eines E-Bikes und eines E-Scooters) zurückgeben wollen, könnten sie damit bereits auf das Wohlwollen des Händlers angewiesen sein, ob er die Batteriemenge akzeptiert oder nicht. Hier sollte daher eine entsprechende Konkretisierung des Wortlauts in Erwägung gezogen werden, was unter „üblicherweise“ zu verstehen ist.

b) Abs. 2: Im Fernabsatz Rückgabemöglichkeiten in zumutbarer Entfernung zum jeweiligen Endnutzer

Gemäß § 14 Abs. 2 haben Händler, die LV-Batterien im Wege von Fernabsatzverträgen an Endnutzer abgeben, zur Erfüllung ihrer Pflicht aus Absatz 1 geeignete Rückgabemöglichkeiten in zumutbarer Entfernung zum jeweiligen Endnutzer einzurichten. Hier wäre aus Gründen des Verbraucherschutzes eine Konkretisierung des unbestimmten Rechtsbegriffs der „zumutbaren Entfernung“ wünschenswert. Denkbar wäre hier beispielsweise eine entsprechende Regelung parallel zu § 3 Abs. 3 AltfahrzeugV von nicht mehr als 50 Kilometern Entfernung. Zur Erfüllung der in Art. 62 Abs. 4 der EU VO 2023/1542 begründeten Verpflichtung sollte für Händler im Fernabsatz die Sicherstellung der Entgegennahme durch Dritte ausreichend sein.

2. Zu § 15: Mitwirkung der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger bei leichten Verkehrsmitteln

Ebenfalls positiv ist, dass künftig Verbraucher die Möglichkeit bekommen sollen, LV-Batterien am kommunalen Wertstoffhof zurückzugeben. Durch Rückgriff auf für den Verbraucher bekannte Entsorgungsstrukturen dürfte die Rückgabe dieser Altbatterien erleichtert werden.

Unklar bleibt, ob diese Vorschrift auch für LV-Batterien gelten soll, die gemäß § 14 Abs. 2 im Wege eines Fernabsatzvertrages erworben wurden. Der ADAC hält die Einbeziehung dieser aus Verbrauchersicht ausdrücklich für wünschenswert. Hier würde sich daher ggfs. eine entsprechende Konkretisierung anbieten.

3. Zu § 18 Abs. 2: Pflichten der Händler bzgl. Starter-, Industrie- und Elektrofahrzeugbatterien

Als ADAC besitzen wir bis dato belastbare Erfahrungswerte lediglich zu Starter- und Elektrofahrzeugbatterien. Bezüglich der zu § 14 Abs. 2 analogen Regelung des § 18 Abs. 2, wonach Händler, die Starter- und Elektrofahrzeugaltbatterien im Wege von Fernabsatzverträgen an Endnutzer abgeben, geeignete Rückgabemöglichkeiten in „zumutbarer Entfernung“ zum jeweiligen Endnutzer einzurichten haben, wäre auch hier aus Gründen des Verbraucherschutzes eine Konkretisierung der „zumutbaren Entfernung“ wünschenswert. Diesbezüglich verweisen wir auf unsere obigen Ausführungen.

4. Zu § 19: Pfandpflicht für Starterbatterien

Erfreulich ist, dass das dem Verbraucher bekannte und in der Praxis bewährte Pfandsystem beibehalten werden soll.

5. Zu § 20: Mitwirkung der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger bzgl. Starter- und Elektrofahrzeugbatterien

Positiv ist weiter, dass künftig Verbraucher die Möglichkeit bekommen, auch Starter- und Elektrofahrzeugbatterien am kommunalen Wertstoffhof zurückzugeben. Durch Rückgriff auf dem Verbraucher bekannte Entsorgungsstrukturen wird auch hier die Rückgabe erleichtert. Zudem wird die Anzahl der Sammelstellen erweitert. Unklar ist (wie bereits oben unter 2 dargestellt), ob diese Vorschrift auch für Batterien gelten soll, die gemäß § 18 Abs. 2 im Wege eines Fernabsatzvertrages erworben wurden. Dies wäre für Verbraucher wünschenswert und sollte ggfs. noch entsprechend konkretisiert werden.

6. Zu § 23: Informationspflichten der Händler und § 24: Informationspflichten der Organisationen für Herstellerverantwortung nach § 8

Es ist aus Verbrauchersicht grundsätzlich positiv, dass Altbatterien im Handelsgeschäft unentgeltlich zurückgegeben werden können und dass darüber auch angemessen informiert werden soll. Auch die Informationspflichten der Händler bezüglich der Verpflichtung der Endnutzer zur Rückgabe von Altbatterien begrüßt der ADAC. Nicht zuletzt sind die weiteren Informationspflichten, etwa über Sinn und Zweck der getrennten Sammlung von Altbatterien, sinnvoll, um das Verständnis auf Endnutzerseite zu fördern.

Im Juli 2023 hat die EU-Kommission einen Vorschlag für eine umfassende Überarbeitung der europäischen Altfahrzeug-Richtlinie zur „Verordnung über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen“ vorgestellt.

Im Rahmen der Verbändeanhörung der EU-Kommission hat sich auch der ADAC beteiligt und eine Stellungnahme abgegeben. Der ADAC wird sich dazu weiter beteiligen und bei einer nationalen Umsetzung gerne erneut Stellung nehmen.

Zu 4.4.4 Konkrete Maßnahmen und Instrumente

Aus Sicht des ADAC kommt das wichtige Thema „modulare Reparatur“ der Antriebsbatterie zu kurz. Die Automobilhersteller haben diesem Thema bisher ebenfalls nicht ausreichend Bedeutung beigemessen.

Ziel sollte es sein, dass E-Autobatterien modular repariert werden können, sodass – wenn eine oder mehrere Zellen defekt sind – nicht gleich das ganze Auto unbrauchbar wird. Eine Umsetzung erfordert Änderungen von Design und Konstruktion der Batterien. Infolgedessen müssen auch Werkstätten qualifiziert und entsprechende Ersatzteile sowie Reparaturmethoden bereitgestellt werden. Dieser Aspekt zählt auf das „Repair“ der R-Strategie ein.

Unbeachtet bei E-Autos ist bisher außerdem das Thema „Refurbish“. So könnte man durch eine Batterie mit größerer Kapazität auf gleichem Bauraum auch ein älteres E-Auto weiterfahren (z.B. Renault Zoe, BMW i3).

Kontakt:

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de