Verband Maritime Wirtschaft Deutschland

MITGLIEDERINFORMATION | STAND 2. NOVEMBER 2026

EU Batterieverordnung

Was Bootsbauer, Hersteller, Handel und Service jetzt wissen müssen

Die Verordnung (EU) 2023/1542 erfasst auch Batterien in Sportbooten. Konformitäts- und Entsorgungspflichten gelten bereits; der nächste zentrale Termin ist der 18. Februar 2027 für QR-Code und Batteriepass. Entscheidend sind Batteriekategorie, fertige Batterieeinheit und die eigene Rolle in der Lieferkette. [1]

Sechs wesentliche Neuerungen

1 Digitaler Batteriepass ab Februar 2027

Ab 18. Februar 2027 benötigen neu in Verkehr gebrachte oder in Betrieb genommene Industriebatterien mit mehr als 2 kWh einen Batteriepass; ebenso alle LV- und Elektrofahrzeugbatterien. Verantwortlich ist der Wirtschaftsakteur, der die fertige Batterie erstmals in der EU in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt. Der Pass muss über QR-Code zugänglich sein; die eindeutige Kennung ist im EU-Register zu hinterlegen. [1, Art. 77–78; 3; 5]

2 Kennzeichnung und Nachweise werden umfangreicher

CE-Kennzeichnung, EU-Konformitätserklärung und Rückverfolgbarkeit sind bereits relevant. Das Symbol für getrennte Sammlung gilt seit 18. August 2025. Ab 18. Februar 2027 müssen alle Batterien einen QR-Code tragen, auch solche ohne Batteriepass. Allgemeine neue Etikettenangaben haben einen gesonderten, von EU-Detailregeln abhängigen Beginn. [1, Art. 13, 17–20, 38–42, 96]

3 Leistung und Nachhaltigkeit werden nachweispflichtig

Für wiederaufladbare Industriebatterien über 2 kWh sind seit 18. August 2024 Leistungs- und Haltbarkeitswerte beizufügen. CO_2-Erklärung, Leistungsklassen und Grenzwerte folgen gestuft und abhängig von weiteren Rechtsakten. Rezyklatnachweise beginnen frühestens 2028, Mindestanteile grundsätzlich 2031 für die jeweils erfassten Kategorien und Materialien. [1, Art. 7–10]

4 Neue Regeln für Entnahme und Austausch

Ab 18. Februar 2027 müssen Gerätebatterien grundsätzlich durch Endnutzer und LV-Batterien durch unabhängige Fachleute entnehmbar und austauschbar sein. Artikel 11 enthält keine entsprechende allgemeine Austauschpflicht für Industriebatterien. Nassanwendungen sind keine pauschale Ausnahme; die konkreten Voraussetzungen sind zu prüfen. [1, Art. 11; 6]

5 Herstellerverantwortung umfasst Rücknahme und Recycling

Seit 18. August 2025 gilt das neue EU-Abfallregime. Wer Batterien erstmals in einem Mitgliedstaat bereitstellt, kann abfallrechtlich Hersteller sein, auch bei eingebauten Batterien. In Deutschland sind Registrierung bei der stiftung ear und die Organisation der Herstellerverantwortung nach BattDG zu klären. Händler haben eigene Rücknahmepflichten. [1, Art. 3 Nr. 47, 55–62; 4]

6 Rollen und Lieferkettenpflichten werden wichtiger

Drittlandsimporte und Vertrieb unter eigener Marke können weitreichende Pflichten auslösen. Die rohstoffbezogenen Sorgfaltspflichten beginnen am 18. August 2027. Ausgenommen sind insbesondere Unternehmen mit weniger als 40 Mio. Euro Nettoumsatz im vorletzten Geschäftsjahr, sofern ihre Unternehmensgruppe konsolidiert die 40-Mio.-Euro-Grenze nicht überschreitet. [1, Art. 41–44, 47–52; 2]

Besonderheiten für Sportboote

Eine allgemeine Sportbootausnahme besteht nicht. Die Batterieverordnung gilt auch für eingebaute Batterien. Elektrische Bootsantriebe fallen regelmäßig unter Industriebatterien, nicht unter die straßenverkehrsbezogene Kategorie der Elektrofahrzeugbatterien. Bordversorgungsbatterien sind häufig ebenfalls Industriebatterien; reine Starterbatterien gehören zur Kategorie der Starterbatterien. Gerätebatterien sind gekapselte Batterien bis 5 kg, die weder speziell industriell ausgelegt noch einer anderen Spezialkategorie zuzuordnen sind. [1, Art. 1 und 3, Erwägungsgrund 15]

Die Schwelle lautet mehr als 2 kWh. Genau 2 kWh lösen die Passpflicht für Industriebatterien nicht aus. Maßgeblich ist die fertige, sicher funktionsfähige Batterie: Eigenständig funktionsfähige Batterien werden einzeln betrachtet. Sind Packs auf ein gemeinsames Batteriemanagement oder andere gemeinsame Komponenten angewiesen und bilden zusammen eine Batterie, zählt deren Gesamtkapazität. Ein gemeinsames BMS ist daher anhand der konkreten Konstruktion zu bewerten. [3, Abschnitt 3]

Für bereits vor dem 18. Februar 2027 in Verkehr gebrachte Batterien besteht grundsätzlich keine nachträgliche Passpflicht allein wegen der weiteren Nutzung. Das erstmalige Bereitstellen in der EU ist vom späteren Verkauf oder Einbau zu unterscheiden. Umnutzung oder Wiederaufarbeitung können neue Pflichten auslösen. Die Sportbootrichtlinie und weitere einschlägige Sicherheitsvorgaben sind zusätzlich zu beachten. [1; 3, Abschnitte 4 und 9]

Was die einzelnen Betriebe betrifft

Betriebsart	Pflichten und praktische Folgen
Bootsbauer und Werften	Beim bloßen Einbau einer fertig bezogenen EU-Batterie bleibt deren Lieferant grundsätzlich für den Batteriepass verantwortlich. Wer die Batterie erst aus Packs, BMS oder wesentlichen Komponenten fertigstellt, kann selbst Erzeuger und Passverantwortlicher werden. Die abfallrechtliche Herstellerrolle ist zusätzlich je Absatzland zu prüfen. [1; 3]
Batteriehersteller	Als Erzeuger Konformität bewerten, technische Unterlagen erstellen, CE und EU-Konformitätserklärung sicherstellen. Kategorie, Leistung, Kennzeichnung sowie künftig Pass und Registereintrag umsetzen. Bei Antriebsherstellern entscheidet, ob auch eine Batterie erzeugt oder in Verkehr gebracht wird. [1, Art. 38, 77]
Importeure und Händler	Importeure prüfen das Konformitätsverfahren, halten die EU-Konformitätserklärung zehn Jahre bereit und sichern Behördenzugang zu technischen Unterlagen. Beim Import eines Bootes mit fertiger Batterie liegt die Passverantwortung grundsätzlich beim Importeur. Händler prüfen insbesondere Kennzeichnung, Unterlagen und Herstellerregistrierung; Eigenmarken können Erzeugerpflichten auslösen. [1, Art. 41–44; 3]
Service und Reparatur	Bei gewöhnlicher Reparatur entsteht nicht automatisch ein neuer Pass. Vorbereitung zur Wiederverwendung, Umnutzung oder Wiederaufarbeitung erfordern eine gesonderte Prüfung nach Art. 45 und 77; gegebenenfalls ist ein neuer, mit dem Ursprungspass verknüpfter Pass nötig. Wer Ersatzbatterien verkauft oder selbst importiert, trägt zusätzlich Händler- oder Importeurspflichten. Altbatterierücknahme und sichere Übergabe organisieren. [1; 3]

Zwei rechtliche Rollen getrennt prüfen

Erzeuger ist der produktrechtlich verantwortliche Batteriehersteller. Hersteller im Sinne der erweiterten Herstellerverantwortung ist dagegen insbesondere der Erstbereitsteller im jeweiligen Mitgliedstaat. Ein Bootsbauer kann deshalb abfallrechtlich Hersteller sein, ohne die Batterie selbst gebaut zu haben. Der Einkauf in einem anderen EU-Staat beseitigt diese Prüfung nicht. [1, Art. 3 Nr. 33 und 47; 4]

Die wichtigsten Fristen

Termin	Anforderung und rechtliche Einordnung
Seit 18.08.2024	Konformitätsverfahren und Pflichten der Wirtschaftsakteure grundsätzlich anwendbar; Leistungs- und Haltbarkeitsdokument für wiederaufladbare Industriebatterien > 2 kWh. [1, Art. 10, 96]
Seit 18.08.2025	EU-Regeln zur erweiterten Herstellerverantwortung und Altbatterien; Symbol für getrennte Sammlung. Deutsches BattDG seit 07.10.2025. [1, Art. 13, 96; 4]
18.02.2027	Batteriepass für Industriebatterien > 2 kWh, LV- und Elektrofahrzeugbatterien; QR-Code für alle Batterien. Artikel 11 zu Entnahme und Austausch gilt für Geräte- und LV-Batterien. [1, Art. 11, 13, 77, 96]
18.08.2027	Beginn der Sorgfaltspflichten für erfasste Wirtschaftsakteure, vorbehaltlich der Ausnahmen in Art. 47. [1; 2]
Abhängig von EU-Detailakten	Allgemeine Etiketten nach Art. 13 Abs. 1–3: späterer Termin aus 18.08.2026 und 18 Monaten nach Inkrafttreten des Durchführungsakts. CO_2-Erklärung für wiederaufladbare Industriebatterien > 2 kWh ohne ausschließlich externe Speicherung: späterer Termin aus 18.02.2026 und jeweils 18 Monaten nach den maßgeblichen Rechtsakten. [1, Art. 7, 13]
Frühestens 2028 und ab 2031	Rezyklatdokumentation für erfasste Industrie-, Elektrofahrzeug- und Starterbatterien: späterer Termin aus 18.08.2028 und 24 Monaten nach dem delegierten Akt. Mindestanteile grundsätzlich ab 18.08.2031, abhängig von Kategorie und Material. [1, Art. 8]

Bei bedingten Fristen genügt das im Grundtext genannte Kalenderdatum allein nicht. Inkrafttreten und Übergangsfrist der jeweiligen Detailakte müssen für das konkrete Produkt geprüft werden.

Was Mitglieder jetzt konkret tun sollten

Batterien erfassen. Je Modell Kategorie, Gewicht, Kapazität, Hersteller, Lieferland und Absatzland dokumentieren; die fertige Batterieeinheit bestimmen.

Verantwortung vereinbaren. Mit Lieferanten schriftlich klären, wer Konformität, Passdaten, Aktualisierung, QR-Code und Registereintrag verantwortet. Einen funktionsfähigen Beispielpass vor Februar 2027 prüfen.

Nachweise und Rücknahme prüfen. CE, EU-Konformitätserklärung, Leistungsunterlagen und ear-Registrierung kontrollieren; eigene Herstellerrolle, OfH-Beteiligung oder individuelle Pflichtenwahrnehmung klären.

Abläufe bis Februar 2027 anpassen. Einkauf und Wareneingang um Pass- und QR-Prüfung ergänzen. Einbau, Wartung, Rücknahme und Umbauten dokumentieren; Mitarbeitende zu Rollen und Batteriekategorien informieren.

Offizielle Quellen

[1] EU-Batterieverordnung 2023/1542 in konsolidierter Fassung vom 13.08.2026
[2] Verordnung EU 2025/1561 zur Verschiebung der Sorgfaltspflichten
[3] EU-Kommission FAQ zum Batteriepass und zur Verantwortlichkeit
[4] Batterierecht-Durchführungsgesetz insbesondere §§ 5 und 7
[5] Durchführungsverordnung EU 2026/1778 zum digitalen Produktpassregister
[6] Delegierte Verordnung EU 2026/1770 zu Ausnahmen bei Gerätebatterien

Rechtsstand und Quellenabruf 2. November 2026. Die veröffentlichte Verordnung (EU) 2026/1770 tritt am 11. November 2026 in Kraft. Die FAQ erläutern die Auslegung der Kommission; verbindlich sind die amtlichen Rechtsakte. Diese Mitgliederinformation bietet allgemeine Orientierung und ersetzt keine Prüfung des Einzelfalls.