



Miljøministeriet
Departementet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg

Den 29. januar 2021
Sagsnummer: 2021-840

./.

Vedlagt fremsendes til udvalgets orientering grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning vedrørende batterier og udtjente batterier, samt ophævelse af direktiv 2006/66/ EF og om ændring Forordning (EU) nr. 2019/1020, KOM (2020) 0798.

Med venlig hilsen

Lea Wermelin / Henrik Hedeman Olsen



Den 28. januar 2021
MIM 011

GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

om Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning vedrørende batterier og udtjente batterier, samt ophævelse af direktiv 2006/66/ EF og om ændring Forordning (EU) nr. 2019/1020

Kommissionens dokumentnummer: KOM(2020) 798 final, 2020/0353 (COD),

Resumé

Med baggrund i Kommissionens Handlingsplan for Batterier, den nye Handlingsplan for Cirkulær Økonomi, den nye Industristrategi for Europa samt endelig Strategien for bæredygtig og smart mobilitet har Kommissionen fremsat et forslag til forordning som skal gælde for alle batterier i EU. Forordningen har til formål at understøtte etablering af en europæisk værdikæde for batterier og på sigt opnå cirkularitet i produktion, brug og affaldshåndtering af batterier. Forslaget omfatter alle batterier og stiller både krav til batteriernes bæredygtighed og performance, herunder krav til rettidig omhu (due diligence) ved udvinding af råstoffer, opgørelse af CO₂-fodafttryk, begrænsning af indhold af farlige stoffer, krav om kvalitet og holdbarhed samt krav om indhold af genanvendt materiale. Desuden stilles der på affaldssiden høje indsamlings- og genanvendelsesmål samt mulighed for at renovere og ændre anvendelse på batterierne, når disse ikke længere kan anvendes til deres oprindelige formål. For at kunne fremme den cirkulære økonomi er der desuden krav til omfattende dokumentation og information gennem værdikæden, som skal samles i en informationsplatform oprettet af Kommissionen.

Forslaget vil potentielt have lovgivningsmæssige konsekvenser for den danske miljølovgivning og kan også potentielt have konsekvenser for lovgivning inden for erhverv, samt klima-, energi- og forsyningsområdet.

Forslaget forventes at have både statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser. Miljøministeriet har iværksat arbejde mhp. at kunne fremlægge en vurdering af forslagets statsfinansielle, erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. Når dette arbejde er tilendebragt, vil Folketinget blive orienteret herom i et revideret grund- og nærhedsnotat.

Forslaget vil have en positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark og EU alene begrundet i de skærpede bindende krav til indsamling og genanvendelse af udtjente batterier.

Baggrund

Som et element i udmøntningen af Kommissionens nye handlingsplan for cirkulær økonomi fra marts 2020 har Kommissionen den 10. december 2020 fremlagt ovennævnte Forslag til Europa Parlamentets og Rådets Forordning vedrørende batterier og udtjente batterier, samt ophævelse af direktiv 2006/66/ EF og om ændring Forordning (EU) nr. 2019/1020. Forslaget er oversendt til Rådet den 23. december 2020 i en dansk sprogudgave.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 114 og skal derfor vedtages af Rådet med et kvalificeret flertal efter proceduren om den almindelige beslutningsprocedure i TEUF artikel 294.

Formål og Indhold

Kommissionens forslag til en ny batteriforordning har til formål at modernisere EU's lovgivning omkring batterier og er en integreret del af EU's Grønne Pagt¹ om at opnå klimaneutralitet i 2050. Forslaget bygger på Kommissionens Handlingsplan for Batterier², den nye Handlingsplan for Cirkulær Økonomi³, den nye Industristrategi for Europa⁴ samt endelig Strategien for bæredygtig og smart mobilitet⁵.

Forordningen samler al lovgivning om batterier i en retsakt og adresserer følgende tre problemområder omkring batterier:

- Manglende rammebetingelser, der kan bidrage til at fremme investeringer i EU-produktionskapacitet for bæredygtige batterier.
- Et suboptimalt fungerende genanvendelsesmarked, som ikke sikrer et lukket materialekredsløb.
- Sociale og miljømæssige risici forbundet med udvinding af råstoffer, anvendelse af farlige stoffer samt uudnyttet potentiale for at modvirke miljøpåvirkninger i batteriets livscyklus.

Forslaget har således til formål at fremme etablering af en værdikæde for produktion af batterier i EU baseret på en cirkulær økonomi. Desuden skal det sikres, at de virgine råstoffer, der skal tilføres det cirkulære kredsløb for at opnå tilstrækkelig kapacitet, sker på baggrund af sociale-, sikkerheds- og miljømæssige hensyn. For at opnå dette er der opstillet krav til alle relevante trin af et batteris livscyklus.

Kommissionens forslag vil erstatte det eksisterende direktiv 2006/66/EC om batterier og udtjente batterier. Forslaget omfatter alle batterier undtagen batterier anvendt ifm. et medlemslands forsvar og batterier, der er designet til at blive sendt ud i rummet. De batterier, der er omfattet, opdeles i fire kategorier:

¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0023.02/DOC_1&format=PDF

² https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0023.02/DOC_2&format=PDF

³ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex2_en.pdf

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0098&from=EN>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0102&from=EN>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0789&from=EN>

- Bærbare batterier med en vægt under 5 kg (herunder også batterier til lette elektriske køretøjer, som ex. elcykler)
- Startbatterier til biler med konventionel forbrændingsmotor (også kaldet bilbatterier eller blyakkumulatorer)
- Traktionsbatterier (batterier til elbiler og andre køretøjer på vejbane) og
- Industrielle batterier

Forslagets krav kan opdeles i følgende emner:

1. Krav om bæredygtig produktion og sikkerhedskrav til batterier
2. Krav om mærkning og information
3. Overensstemmelsesprocedurer og -institutioner
4. Krav til erhvervsdrivende i værdikæden herunder krav om due diligence (rettidig omhu)
5. Udvidet producentansvar for indsamling og genanvendelse af batterier
6. Elektronisk informationsudveksling og batteripas
7. Fælles markedsovervågning og kontrol af batterier fra ikke-EU-lande
8. Grønne indkøb

Forslagets krav gælder for alle kategorier af batterier, medmindre andet er nævnt i beskrivelsen.

1. Krav bæredygtig produktion og sikkerhedskrav til batterier

Forslaget fastsætter begrænsninger af batteriers indhold af farlige stoffer. Batterier må ifølge artikel 6 ikke indeholde stoffer, der er begrænset i den europæiske kemikalielovgivning REACH, og herudover stoffer, som er på bilag 1 til forordningen. På nuværende tidspunkt indeholder bilag 1 kviksølv og cadmium. Fsva. bærbare batterier er begrænsningerne af henholdsvis kviksølv og cadmium enslydende med kravene i det gældende batteridirektiv⁶. Batterier til elektriske køretøjer, der er markedsført før december 2008, er dog undtaget cadmium begrænsningen i forordningens forslag.

Kommissionen tillægges desuden beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre begrænsningerne af farlige stoffer. Derved er det muligt at ændre og tilføje stoffer, som skal underlægges restriktioner. Dette kræver, at der foreligger en uacceptabel risiko for menneskers sundhed eller miljøet som følge af stoffets anvendelse til produktion af batterier, eller at stoffet findes i batteriet ved markedsføring eller efterfølgende i batteriets livscyklus. I den forbindelse skal Kommissionen tage hensyn til den socioøkonomiske virkning og vurdere tilgængeligheden af alternativer til det farlige stof.

Fsva. klimabelastning stilles der krav til traktionsbatterier og industrielle batterier om dokumentation i form af en 'carbon footprint declaration'. Carbon footprint er en metodemæssig opgørelse af CO₂-udledning for et givent produkt. Opgørelsen skal omfatte CO₂-udledning ved råstofudvinding, produktion, distribution, egen elektricitetsproduktion og end-of-life fasen, dvs. affaldshåndtering og genanvendelse. Opgørelse af carbon footprint skal på sigt danne basis for et klassificeringssystem for traktionsbatterier og industrielle batterier, så disse kan rangeres i forskellige klasser efter deres klimapåvirkning.

⁶ Art. 4, stk. 1, litra a) og b) i EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2006/66/EF

af 6. september 2006 om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer samt om ophævelse af direktiv 91/157/EØF

Forslaget til forordning stiller krav om indhold af genanvendte råstoffer (sekundære råstoffer) ved produktion af nye industrielle og traktionsbatterier. Kravet stilles til 4 af de mest anvendte råstoffer i batterier; Cobolt (Co), bly (Pb), lithium (Li) og nikkel (Ni). Kravene skal gælde fra 2030 og strammes i 2035. De foreslåede andele er som følger:

	2030	2035
Cobolt	12%	20%
Bly	85%	85%
Lithium	4%	10%
Nikkel	4%	12%

Yderligere stilles der krav til ydeevne og holdbarhed for henholdsvis almindelige bærbare batterier samt for genopladelige industribatterier og traktionssbatterier.

Endelig stilles der krav om at bærbare batterier, der er indbygget/integreret i elektrisk eller elektronisk udstyr umiddelbart skal kunne udtages og udskiftes enten af slutbrugeren eller af en uafhængig operatør gennem udstyrets levetid, hvis batteriets levetid er kortere end udstyrets.

2. *Krav om mærkning og information*

Forslaget stiller en række mærknings- og informationskrav. Ud over de krav som allerede gælder i det eksisterende batteridirektiv, stilles der yderligere krav til information om kapacitet og holdbarhed af batteriet, producenten, indholdsstoffer, batteriets type og batch nr. samt produktions- og markedsføringsdato. Mængden af data der skal kunne aflæses af batteriet afhænger af hvilken kategori der er tale om således at der er færrest krav til de bærbare batterier og flere til de industrielle og traktionsbatterierne.

Fra 2023 skal batterier mærkes med en QR-kode, som skal påtrykkes eller indgraveres i batteriet på en synlig, læselig og uudslettelig måde. QR-koden skal indeholde de ovenfor nævnte informationer og skal løbende udbygges med informationer om overensstemmelse med gældende krav, informationer til slutbruger om bortskaffelse, carbon footprint med tilhørende klasser samt due diligence rapporter. Informationerne vil således være tilgængelige for batteriindehaveren ved aflæsning af QR-koden.

Industrielle batterier og traktionsbatterier skal have et batterimanagement-system, som indeholder data om de parametre, der har betydning for batteriets 'State of Health', SoH⁷. Disse data, som kan aflæses af batterimanagement-systemet, skal være tilgængelige for den der ejer batteriet for at kunne fremme genbrug og renovering af batteriet.

3. *Overensstemmelse, overensstemmelsesvurderingsprocedurer og -institutioner*

En batterifabrikant eller dennes bemyndigede repræsentant skal inden markedsføring eller ibrugtagning af et batteri, sikre at dette er i overensstemmelse med de krav forordningen stiller til batteriets performance inden for bæredygtighed, sikkerhed samt mærkning og information.

Dokumentation for overensstemmelse skal foreligge i form af målinger og beregninger, som er gennemført efter alment anerkendte metoder og hvor det er muligt efter fælles EU standarder. Kommissionen tillægges desuden beføjelser til at gennemføre implementeringsretsakter for fælles EU

⁷ Et mål for hvor slidt batteriet er og dets evne til at levere den ydelse som det kunne fra nyt. SoH afhænger af batteriets alder samt hvor meget og hvordan det har været brugt.

specifikationer for afprøvning af performancekravene i de tilfælde hvor der ikke findes fælles EU-standarder.

Forslaget stiller desuden en lang række krav til etablering af et system, som skal sikre, kontrol af at markedsførte batterier overholder performancekravene.

Medlemslandene skal således udpege en myndighed, der kan bemyndige institutioner til at vurdere om et batteri overholder de stillede krav.

Myndigheden og institutionerne underlægges en række krav om uafhængighed, uvildighed og fortrolighed og der stilles krav til de procedurer, som disse hver især skal efterleve. Det foreslåede system har lighed med det, der er kendt fra akkrediterings- og certificeringssystemer ift. at sikre overholdelse af danske, EU og internationale standarder.

4. Krav til erhvervsdrivende i værdikæden herunder krav om due diligence (rettidig omhu)

Forordningen opstiller en række krav til kæden af erhvervsdrivende, der er involveret i værdikæden for produktion og markedsføring af batterier. Begrebet erhvervsdrivende omfatter således fabrikant, bemyndiget repræsentant, importør, distributør samt udbydere af distributørtjenester i det omfang disse har forpligtelser i forbindelse med produktionen af batterier, deres tilgængeliggørelse på markedet, deres markedsføring eller deres ibrugtagning.

Primært pålægges fabrikanten af batterier at sikre sig, at produktet overholder forordningens performancekrav om bæredygtighed og sikkerhed. Fabrikanten skal med teknisk dokumentation, en EU deklARATION og CE-mærkning dokumentere, at kravene er opfyldt. Dokumentation skal være specifik for den enkelte batterimodel og skal opbevares i 10 år.

Derudover pålægges de erhvervsdrivende, der markedsfører genopladelige industrielle batterier eller batterier til elkøretøjer (over 2kWh) på det indre marked, at udarbejde en due diligence politik, dvs. en politik omkring sociale, etiske og miljømæssige forhold ifm. udvinding af råstoffer til batteriproduktionen.

De erhvervsdrivende skal herefter varetage en række forpligtelser vedrørende due diligence i forsyningskæden, herunder at opbevare dokumentation for overholdelse af disse forpligtelser, årlig offentliggørelse af oplysningerne samt krav om tredjepartsverifikation. Kravene tager udgangspunkt i OECD's retningslinjer for Due Diligence. De erhvervsdrivende skal derfor blandt andet vedtage og klart meddele leverandører og offentligheden en virksomhedspolitik for så vidt angår sociale, etiske og miljømæssige forhold i forsyningskæden for visse råstoffer, samt tildele ledelsen ansvar for at overvåge due diligence-processen i forsyningskæden. Due diligence systemet skal hermed sikre kontrol- og gennemsigtighed af forsyningskæden og indeholder specifikke dokumentationskrav.

Kommissionen har til hensigt at udarbejde retningslinjer for anvendelsen af kravene til due diligence og tillægges derudover beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på bl.a. ændre due diligence forpligtelserne for erhvervsdrivende. Dette i lyset af ændringer af forordning (EU) 2017/821 om konfliktminerale og ændringer af due diligence-anbefalingerne i bilag I til OECD's due diligence-retningslinjer.

Regeringer, industrisammenslutninger og grupperinger af interesserede organisationer, der har udviklet og fører tilsyn med due diligence-ordninger, kan ansøge om at få en due diligence-ordning i batteriforsyningskæden anerkendt af Kommissionen.

En del af informationerne som genereres ifm. due diligence skal gøres tilgængelig i QR-koden i de tilfælde, hvor batterier er mærket med et sådant, jf. afsnit 2.

Hvis en fabrikant ikke er etableret i en medlemsstat, må et batteri kun markedsføres i Unionen, hvis fabrikanten udpeger én bemyndiget repræsentant, som skal acceptere sin rolle som bemyndiget repræsentant for at kunne fungere som sådan. Repræsentanten arbejder på mandat fra fabrikanten og skal som minimum kunne verificere, at EU-deklarationen om overensstemmelse og den tekniske dokumentation er udarbejdet og at fabrikanten har sikret en passende overensstemmelsesvurderingsprocedure for performancekravene. Repræsentanten skal opbevare dokumentationen i 10 år og stille denne til rådighed for og samarbejde med de nationale myndigheder på baggrund af en begrundet anmodning herom.

Importører af batterier skal sikre sig, at batterierne er i overensstemmelse med forordningens performance- og mærkningskrav. Desuden skal importøren kunne verificere, at fabrikanten har overholdt de relevante overensstemmelsesvurderingsprocedurer, jf. afsnit 3. Importøren skal verificere, at fabrikanten har udarbejdet den fornødne tekniske dokumentation, samt at batteriet er mærket korrekt. Om fornødent skal importøren udføre stikprøvekontrol af batterierne. Importøren må ikke markedsføre batterierne såfremt der er mistanke om, at batterierne ikke overholder performance og mærkningskravene. Importøren skal opbevare dokumentationen i 10 år, og stille den til rådighed for og samarbejde med de nationale myndigheder på baggrund af en begrundet anmodning herom.

Distributører skal, før de markedsfører batterier, verificere at fabrikanten, dennes bemyndigede repræsentant eller importøren er registreret i det pågældende medlemsland. De skal desuden sikre sig, at batterierne er mærket korrekt og at den fornødne information foreligger. Distributøren skal sikre sig at batterier i deres varetægt under transport og lagring ikke udsættes for betingelser, der kan beskadige batteriernes performance og mærkning.

Såfremt en importør eller distributør markedsfører et batteri under eget navn eller varemærke eller hvis importøren/distributøren ændrer på batteriet så dets overensstemmelse med performancekravene ændres, betragtes importøren/distributøren som fabrikant.

Erhvervsdrivende skal opbevare informationer i 10 år om hvem de har modtaget og leveret batterier til, som kan udleveres til myndigheder efter forespørgsel.

5. Udvidet producentansvar for batterier

Forordningens bestemmelser om udvidet producentansvar for batterier bygger på bestemmelser i det gældende batteridirektiv⁸ samt de nye minimumsbestemmelser for producentansvar, som er fastlagt i det reviderede affaldsrammedirektiv fra 2018⁹. Forslagets bestemmelser om producentansvar adskiller sig overordnet fra det gældende direktiv på en række punkter.

Først og fremmest beskrives roller og ansvar mellem producenter og affaldsaktører mere detaljeret end i det nuværende direktiv. Ansvarsfordelingen mellem producenter og aktører, der indsamler bærbare batterier fremgår dog ikke klart af forslaget. Som noget nyt skal producenterne have en autorisation af deres indsamlingssystem for de bærbare batterier af de kompetente myndigheder.

Der indføres desuden – i lighed med bestemmelserne om producentansvar i affaldsdirektivet - nye minimumskrav om åbenhed omkring kollektive ordningers organisering og økonomi for disse, samt

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006L0066-20180704&from=DA>

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/da/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L0851&from=EN>

krav om at producenterne bidrag til de kollektive ordninger miljøgraderes. Desuden indføres der et krav om at medlemslandene skal indføre en autorisationsordning for de kollektive ordninger.

Der er krav om, at producenterne skal indrapportere markedsførte og indsamlede mængder, derudover skal affaldsoperatører indberette de mængder af udtjente batterier, som de indsamler på egen hånd. Alle indberetninger skal indberettes til de kompetente myndigheder og specificeres på kategori, type og kemi og indberetningsdata skal kvalitetssikres. De kompetente myndigheder skal indberette disse data til Kommissionen.

Indsamlingsmålene for bærbare batterier skærpes. Det nuværende indsamlingsmål på 45 % gælder til og med 2023, derefter er målet 65 % i 2025 og 70 % i 2030. Batterier til lette transportmidler, som eksempelvis elcykler, henregnes med forslaget nye definition til kategorien bærbare batterier. I forhold til indsamlingsmålet skal denne type batterier dog ikke medregnes i indsamlingsprocenten. Kommissionen forpligtes i stedet til i 2030 at overveje et selvstændigt indsamlingsmål for batterier til lette transportmidler.

Batterier må ikke deponeres eller forbrændes. De indsamlede batterier skal genvindes. Genvindingsprocenten for hele batteriets indhold skærpes med forslaget ift. de eksisterende krav:

	Nuværende	2025	2030
Blysyre batterier	65 %	75 %	80%
Nikkel-cadmium batterier	75 %	Forventes udfaset	Forventes udfaset
Lithium-ion batterier	-	65 %	70%
Andre batterier	50 %	50 %	-

Derudover indeholder forslaget et nyt krav til genvinding af selve metallerne i batterierne; cobolt, kobber, bly og nikkel på hhv. 90% i 2025 og 95% i 2030, mens tallene for genvinding af lithium er hhv. 35% og 70%. Såfremt udtjente batterier eksporteres til genvinding i lande uden for EU, kan det kun medregnes til at opfylde forpligtelser ift. genvindingseffektiviteter og mål, såfremt det kan dokumenteres, at genvindingen er sket under tilsvarende forhold som anført i forslaget.

Yderligere stilles der krav i forbindelse med ændret anvendelse og reovering af batterier til andre formål. Her stilles som krav at uafhængige operatører skal gives adgang til data i batterimanagementsystemet for batterier til elkøretøjer og industrielle batterier. Samtidig forpligtes sådanne operatører til at sikre, at der er tilstrækkelig kvalitetskontrol og sikkerhedsforanstaltninger omkring de genfremstillede batterier. Genfremstillede batterier fritages desuden fra krav om bl.a. due diligence, carbon footprint opgørelse og indhold af genanvendt materiale.

Endeligt stilles der krav om, at producenterne skal stille information til rådighed, som kan fremme reparation og genfremstilling af batterier.

6. Elektronisk informationsudveksling og batteripas

Kommissionen skal inden 2026 etablere et elektronisk informationsudvekslingssystem op (kaldet Systemet). Systemet skal indeholde en række data om industrielle batterier og batterier til elkøretøjer, som er sat på markedet i EU. Systemet skal skabe et overblik over den samlede mængde industrielle batterier og batterier til elkøretøjer, der er på det indre marked, herunder også mængde og art af kritiske ressourcer, samt informationer om carbon footprint, ansvarlige indkøb, genanvendt materiale i batterierne etc.

Erhvervsdrivende som markedsfører industrielle eller batterier til elkøretøjer skal indrapportere de ovenfor nævnte data i et format fastlagt ved en gennemførelsesretsakt. Medlemslandene skal indrapportere indsamlede og behandlede mængder af alle typer af batterier, svarende til de krav, der stilles i det nuværende direktiv.

Fra 2026 skal alle industrielle og batterier til elkøretøjer desuden have et 'batteripas'. Passet skal printes eller graveres ind i batteriet. Passet skal indeholde basale tekniske informationer om ydeevne og levetid og skal være knyttet til de basis karakteristika om batteriet, som ligger i Systemet. Batteripasset skal være interoperabelt med Systemet. Batteripasset skal give adgang til oplysninger om ydeevne og levetid, når batteriet markedsføres, og når dets status ændres. Hvis ændringen i status skyldes reparation eller ændring af anvendelse, overdrages ansvaret for registreringen i batteripasset til den erhvervsdrivende, der anses for at markedsføre det ændrede industribatteri eller batteriet til elkøretøjer.

7. Fællesmarkedsovervågning og kontrol af batterier fra ikke-EU-lande

Der foreslås krav om, at medlemsstaternes markedsovervågningsmyndigheder skal igangsætte tiltag eller foranstaltninger, såfremt myndighederne har grund til at tro, at et batteri, der er omfattet af forordningen, udgør en risiko for menneskers sundhed og sikkerhed, for ejendom eller for miljøet. Opfylder batteriet ikke kravene i forordningen, pålægger myndighederne den relevante erhvervsdrivende at sikre, at batteriet bringes i overensstemmelse med forordningens krav. Kommissionen og andre medlemsstater orienteres, såfremt den manglende overensstemmelse ikke er begrænset til medlemsstatens område. Der stilles tilsvarende krav til batterier, som vurderes at være i overensstemmelse med forordningen, men som udgør en risiko, ligesom der stilles krav ved andre former for manglende overensstemmelse med forordningen.

8. Grønne indkøb

Der foreslås krav om, at offentlige indkøbere ved indkøb af batterier eller produkter der indeholder batterier skal tage hensyn til de miljømæssige påvirkninger, som batterier har over deres livcyklus og sikre sig, at de købte batterier har en minimal påvirkning. Det betyder, at kontraherende myndigheder er forpligtet til at inkludere tekniske specifikationer og tildele kriterier baseret på forordningens bæredygtighedskrav ved udvælgelse af et produkt.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger endnu ikke.

Nærhedsprincippet

Kommissionens forslag omhandler en række centrale problemer i forbindelse med det indre marked, herunder ulige vilkår for batterier, der markedsføres, fordi de gældende bestemmelser er genstand for fortolkning, hindringer for genvindingsmarkedernes funktion og dermed behov for en stabil og fuldt harmoniseret lovgivningsramme. Dertil kommer en række miljøproblemer i forbindelse med produktion, anvendelse og bortskaffelse af udtjente batterier, herunder miljøskadelige virkninger af farlige stoffer i batterier i tilfælde af, at de ikke bortskaffes korrekt.

Kommissionens forslag er baseret på artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), som skal anvendes i forbindelse med foranstaltninger, der har til formål at skabe eller sikre et velfungerende indre marked. Dette er et skift fra det nuværende retsgrundlag, da batteridirektivet fra 2006 er baseret på EF-traktatens artikel 175 (nu artikel 191 i TEUF) og på EF-traktatens artikel 95 (nu artikel 114 i TEUF) for de produktrelaterede bestemmelser. Dette er sket ud fra en betragtning om, at målsætningerne vedrørende det indre marked er dominerende, og at miljøfordelene er supplerende.

Regeringen er generelt enig i Kommissionens betragtninger, herunder at der er en klar merværdi ved at fastsætte fælles krav på EU-plan, som dækker batteriernes fulde livscyklus. Da formålet med forslaget samlet set vurderes bedst at kunne indføres ved hjælp af regulering på EU-niveau, vurderes det, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Gældende dansk ret

Gældende regulering af batterier omfatter dels regler for overensstemmelse med sikkerhedskrav, bæredygtighed (regulering af indholdsstoffer) og markedsovervågning, grønne indkøb samt regler for udvidet producentansvar (affaldshåndtering) og transport af affald.

Fsva. overensstemmelse med sikkerhedskrav er gældende regler fastsat i bekendtgørelse nr. 311 af 30. marts 2016 om elektrisk materiel bestemt til anvendelse inden for visse spændingsgrænser og bekendtgørelse nr. 839 af 10. juni 2020 om produktsikkerhed i almindelighed og koordination mellem kontrolmyndigheder som begge har hjemmel i lov nr. 799 af 9. juni 2020 om produkter og markedsovervågning. Det bemærkes, at batteridrevne produkter i visse situationer skal overholde lov nr. 260 af 16. marts 2016 om radioudstyr og elektromagnetiske forhold samt bekendtgørelse nr. 1107 af 6. november 2019 om radioudstyr og elektromagnetiske forhold.

Fsva. krav til bæredygtighed og markedsovervågning er gældende regler fastsat i bekendtgørelse nr. 870 af 08/07/2015 om import og salg samt eksport af batterier og akkumulatører med hjemmel i lov om kemikalier, jf. lovbekendtgørelse nr 115 af 26/01/2017 med senere ændringer.

Fsva. grønne indkøb udgør Udbudsloven (LOV nr 1564 af 15/12/2015) den generelle ramme.

Fsva. udvidet producentansvar er gældende regler fastsat i bekendtgørelse nr. 1453 af 07/12/2015 om batterier og akkumulatører og udtjente batterier og akkumulatører (batteribekendtgørelsen) med hjemmel i Miljøbeskyttelsesloven jf. lovbekendtgørelse nr 1218 af 25/11/2019 med senere ændringer.

Fsva. transport af affald re gældende regler og EU's liste over affaldskoder reguleret i bekendtgørelse nr 224 af 08/03/2019 om affald som har ophæng i Miljøbeskyttelsesloven jf. lovbekendtgørelse nr 1218 af 25/11/2019 med senere ændringer.

Konsekvenser

Generelt om konsekvensvurderingerne bemærkes, at der er tale om foreløbige vurderinger. Folketinget vil i et revideret grund- og nærhedsnotatnotat blive oplyst om regeringens mere konsoliderede vurderinger af forslagets konsekvenser.

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vil potentielt have lovgivningsmæssige konsekvenser for den danske miljølovgivning og kan også potentielt have konsekvenser for lovgivning inden for erhverv, samt klima-, energi- og forsyningsområdet.

Kommissionens forslag er udformet som en forordning, hvor den eksisterende danske miljølovgivning om batterier fsva. affald og indhold af farlige stoffer er reguleret ved lov og udmøntet i specifikke bekendtgørelser. På affaldsområdet vil forslaget medføre, at dele af miljøbeskyttelsesloven, som indeholder hjemler til udvidet producentansvar for batterier efter det gældende batteridirektiv samt affaldsdirektivets minimumskrav til producentansvar, samt specifikke bestemmelser om batterier i

loven skal ophæves. Ligeledes vil det betyde, at de eksisterende bekendtgørelser om batterier enten skal ophæves eller justeres i forhold til forordningen. Idet der pt. pågår et arbejde med at udmønte affaldsrammedirektivets minimumsbestemmelser for producentansvarsordninger på bekendtgørelsesniveau, skal der desuden analyseres hvilken betydning det vil få, at producentansvaret for batterier fremover reguleres ved en forordning.

Ift. kemikalielovgivning forventes der ikke at skulle ske ændringer i loven, men bekendtgørelse om import og salg samt eksport af batterier og akkumulatorer skal ophæves, idet bestemmelserne vil blive erstattet af forordningens tekst.

Konsekvenserne ift. eventuelle ændringer i overensstemmelsesvurderinger, markedsovervågning og grønne indkøb er ved at blive undersøgt.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at have både statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Miljøministeriet har iværksat arbejde mhp. at kunne fremlægge en vurdering af forslagets statsfinansielle, erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. Når dette arbejde er tilendebragt, vil Folketinget blive orienteret herom i et revideret grund- og nærhedsnotat.

Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser

Forslaget vil have en positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark, alene begrundet i de skærpede bindende krav til indsamling og genanvendelse af udtjente batterier

Høring

Forslaget har været sendt i høring i miljø specialudvalget, hvor der er indkommet bemærkninger fra Batteriforeningen, Dansk Affaldsforening, Dansk Autogenbrug og De Danske Bilimportører.

Batteriforeningen kommenterer udelukkende på regler for de bærbare batterier og tilslutter sig kravene om bæredygtighed og performance for disse, samt udtrykker tilfredshed med, at Kommissionen har anerkendt, at engangsbatterier er det bedste valg til visse anvendelser. Derudover er Batteriforeningen bekymret for forslagets høje indsamlingsmål for bærbare batterier, som de mener kan være vanskelige at nå, særligt med den nuværende opgørelsesmetode. Batteriforeningen er derfor tilhænger af Kommissionens forslag om en opgørelsesmetode baseret på 'batterier tilgængelige for indsamling'. Batteriforeningen understreger, at de ønsker en affaldshåndtering, som er administrativ u-bureaukratisk og tager udgangspunkt i en kommunal indsamling. Endelig fremfører Batteriforeningen, at de er modstandere af krav om modulerede bidrag til de kollektive ordninger.

Dansk Affaldsforening (DAF) opfordrer til, at der iværksættes en proces med de danske aktører, hvor den nye tilgang til reguleringen af et produktområde kan drøftes. DAF anser både bæredygtigheds- og performancekrav samt krav til affaldshåndteringen som meget detaljerede og påpeger, at det kan være et problem ift. at få det til at passe med den praktiske udførelse og det øvrige nationale affaldshåndteringssystem. DAF påpeger desuden, at brandfare ifm. indsamling af bærbare batterier ikke er tilstrækkeligt adresseret i forslaget, og foreslår det udbygges med regler om særskilt indsamling af lithium-ion batterier. Desuden gør DAF opmærksom på at definitionen af batterier til lette køretøjer ikke omfatter batterier til segways og løbehjul m.m., og påpeger at der ikke er affaldshåndteringsmål for disse. Yderligere konstaterer DAF, at afrapporteringen af indsamlede batterier kan foregå uden om producentansvaret og at der stadig er mulighed for at eksportere brugte batterier til oparbejdning

uden for EU. Endelig nævner DAF at Kommissionen tillægges store beføjelser ved de mange delegerede retsakter der skal udarbejdes.

Dansk Autogenbrug opfordrer til, at der i forbindelse med reglerne for producentansvar indtænkes person- og trafikikkerhed ved omgang med traktionsbatterier (batterier til elkøretøjer), herunder skadede eller muligvis skadede traktionsbatterier. Det foreslås at gennemføre følgelovgivning, der tager højde for de farer, traktionsbatterier udgør i henseende til transport, håndtering og opbevaring. Dansk Autogenbrug opfordrer desuden til at samtænke en ny batteriforordning med direktivet for udtjente køretøjer i forhold til eksempelvis terminologi og sikker håndtering af traktionsbatterier.

De Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger til forslaget.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

De øvrige medlemslande har på de indledende møder generelt udtrykt støtte til formål og indhold af forslaget.

Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag til forordning om batterier og udtjente batterier velkomment som grundlag for drøftelse af en mere omfattende reguleringen af batterier på EU-niveau. Forslaget kan bidrage til både miljø- og klimagevinster samt til øget vækst, jobskabelse, forsyningsikkerhed i Europa, gennem øget genanvendelse, mindsket deponering og forøget ressourceeffektivitet og mindre CO₂-udledning.

Der udestår dog fortsat en grundig analyse og vurdering af forslagens økonomiske og miljømæssige konsekvenser. Der kan derfor ikke på nuværende tidspunkt fastlægges en regeringsholdning til forslagens konkrete krav og bindende målsætninger.

Regeringen støtter dog i udgangspunktet forslagens ambitioner vedrørende:

9. *Krav om bæredygtig produktion og sikkerhedskrav til batterier*
10. *Krav om mærkning og information*
11. *Overensstemmelses procedurer og institutioner*
12. *Krav til erhvervsdrivende i værdikæden herunder krav om due diligence (rettidig omhu)*
13. *Udvidet producentansvar for batterier*
14. *Elektronisk informationsudveksling og batteripas*
15. *Fællesmarkedsovervågning og kontrol af batterier fra ikke-EU-lande*
16. *Grønne indkøb*

På alle punkter gælder dog, at en konkret dansk stillingtagen fordrer en præcisering og uddybende kortlægning af forslagenes konkrete implikationer. Dette forventes tilvejebragt via de forestående drøftelser af forslaget i Rådets arbejdsgruppe.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.