



Miljøministeriet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg

Den 21. februar 2022
Sagsnummer: 2021-840

./ Vedlagt fremsendes til udvalgets orientering samlenotat vedrørende Kommissionens 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 21. februar 2022

M 28-22

Samlenotat
Rådsmøde (miljø) den 17. marts 2022

1. Kommissionens 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

- *Generel indstilling*

KOM(2020) 798

side 2

1. **Kommissionens 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) 798**

Revideret version af samlenotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. december 2021

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, samt brug og affaldshåndtering af batterier. Forslaget omfatter alle batterier og stiller både krav til batteriernes bæredygtighed og performance, herunder krav til nødvendig omhu (due diligence) ved udvinding af råstoffer, opgørelse af CO₂-fodaftryk, begrænsning af indhold af farlige stoffer, krav om kvalitet, holdbarhed og sikkerhed samt krav om indhold af genanvendt materiale. Desuden stilles der på affaldssiden høje indsamlings- og genanvendelsesmål samt mulighed for at reovere 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 have lovgivningsmæssige konsekvenser for den danske miljølovgivning og for lovgivning inden for erhverv.

Miljøministeriet har foretaget en konsekvensvurdering af forslaget. Forslaget skønnes at kunne få væsentlige administrative konsekvenser for erhvervet. Idet forslaget stadig er under forhandling, kan der fortsat komme ændringer, som vil ændre de lovgivningsmæssige og/eller økonomiske konsekvenser.

Forslaget ventes at få en positiv virkning på beskyttelsesniveauet i Danmark og EU alene begrundet i de skærpede bindende krav til indsamling og genanvendelse af udtjente batterier. Derudover ventes forslaget at have en positiv virkning på det globale beskyttelsesniveau i form af reducerede CO₂-emissioner og et lavere ressourcetryk på ikke-fornybare ressourcer.

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 (batteridirektivet) og om ændring af forordning (EU) nr. 2019/1020 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse. Forslaget er oversendt til Rådet den 23. december 2020 i en dansk sprogudgave.

Sagen er på dagsordenen for rådsmøde (miljø) den 17. marts 2022 mhp. en generel indstilling af forslaget.

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 om 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 én 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:

- 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 (som også inkluderer batterier til arbejdskøretøjer samt vand og luftbåren transport)

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 (nødvendig 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. For alle industrielle batterier og traktionsbatterier forudsættes, at disse er genopladelige.

1. *Krav bæredygtig produktion og sikkerhedskrav til batterier*

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>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0789&from=EN>

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 (CO₂-aftryk) 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 CO₂-aftryk skal på sigt danne basis for et klassificeringssystem for traktionsbatterier og industrielle batterier, så disse kan rangeres i forskellige klasser efter deres klimapåvirkning.

Forslaget stiller krav om indhold af genanvendte råstoffer (sekundære råstoffer) ved produktion af nye industribatterier og traktionsbatterier. Kravet stilles til fire 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 af genanvendt råstof ift. den samlede mængde af hvert enkelt råstof 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 industribatterier og traktionsbatterier.

For stationære batterier stilles der desuden krav om teknisk dokumentation for sikker drift og brug, herunder test i overensstemmelse med fastlagte sikkerhedskrav.

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.

Forslaget giver desuden mulighed for at indføre begrænsninger af kemiske stoffer, hvis de udgør en risiko for sundhed eller miljø i forbindelse med produktion, og som en konsekvens af at batterierne markedsføres til forbrugere, herunder i affaldsfasen.

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,

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 akkumulatører og udtjente batterier og akkumulatører samt om ophævelse af direktiv 91/157/EØF

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, CO₂-aftryk 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 harmoniserede standarder. Kommissionen tillægges desuden beføjelser til at gennemføre implementeringsretsakter for fælles europæiske specifikationer for afprøvning af performancekravene i de tilfælde, hvor der ikke findes harmoniserede 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, europæiske og internationale standarder.

4. Krav til erhvervsdrivende i værdikæden herunder krav om due diligence (nødvendig 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 industrielle batterier eller traktionsbatterier (over 2kWh) på det indre marked, at udarbejde en due diligence-politik, dvs. en politik om sociale, etiske og miljømæssige forhold ifm. udvinding af råstoffer til batteriproduktionen.

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.

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 Multinationale virksomheder. 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 indeholde specifikke dokumentationskrav.

Kommissionen har til hensigt at udarbejde retningslinjer for anvendelsen af kravene til due diligence og til lægges derudover beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på bl.a. at ændre due diligence-forpligtelserne for erhvervsdrivende. Dette kan ske, såfremt der sker ændringer af forordning (EU) 2017/821 om konfliktminerale eller ændringer af due diligence-anbefalingerne i bilag I til OECD's retningslinjer⁸.

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 performance-kravene. Repræsentanten 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.

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 performance-kravene ændres, betragtes importøren/distributøren som fabrikant.

⁸ OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Area

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 batteridirektiv⁹ samt de nye minimumsbestemmelser for producentansvar, som er fastlagt i det reviderede affaldsrammedirektiv fra 2018¹⁰. 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 om kollektive ordningers organisering og økonomi for disse, samt krav om, at producenternes 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 pct. gælder til og med 2023, derefter er målet 65 pct. i 2025 og 70 pct. i 2030. Batterier til lette transportmidler, som eksempelvis elcykler, henregnes med forslagets 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 pct. i 2025 og 95 pct. i 2030, mens tallene for genvinding af lithium er hhv. 35 pct. og 70 pct. 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 renovering af batterier til andre formål. Her stilles som krav, at uafhængige operatører skal gives adgang til data i batterimanagementsystemet for traktionsbatterier og industrielle batterier. Samtidig forpligtes sådanne operatører til at sikre, at der er til-

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006L0066-20180704&from=EN>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:02008L0098-20180705&from=EN>

strækkelig kvalitetskontrol og sikkerhedsforanstaltninger omkring de genfremstillede batterier. Genfremstillede batterier fritages desuden fra krav om bl.a. due diligence, CO₂-aftryk opgørelse og indhold af genanvendt materiale såfremt de oprindelige batterier blev markedsført inden forordningen trådte i kraft.

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 (kaldet Systemet). Systemet skal indeholde en række data om industrielle batterier og traktionsbatterier, som er sat på markedet i EU. Systemet skal skabe et overblik over den samlede mængde industrielle batterier og traktionsbatterier, der er på det indre marked, herunder også mængde og art af kritiske ressourcer, samt informationer om CO₂-aftryk, ansvarlige indkøb, genanvendt materiale i batterierne etc.

Erhvervsdrivende, som markedsfører industrielle eller traktionsbatterier, 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 batterier og traktionsbatterier desuden have et 'batteripas'. Passet skal være tilgængeligt via en identifikator på batteriet. Passet kædes sammen med basale tekniske informationer om ydeevne og levetid og skal være knyttet til de basiskarakteristika om batteriet, som ligger i Systemet. Batteripasset skal være tilgængeligt online via elektroniske systemer, der er interoperable 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 registrering i batteripasset til den erhvervsdrivende, der anses for at markedsføre det ændrede industribatteri eller traktionsbatteri.

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 livscyklus 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-Parlamentet har forud for plenarforsamlingen i marts udtalt sig om Kommissionens oprindelige forslag. Parlamentet finder det nødvendigt at revidere de eksisterende regler om batterier og udtjente batterier (Batteridirektivet). Europa-Parlamentet bifalder, at batteriforordningen er det første forsøg på at indføre et sæt holistiske regler, der omfatter hele batteriets livscyklus fra design til end-of-life og som understøtter den cirkulære økonomi.

Europa-Parlamentet støtter forslagets indhold, og har særligt fokuseret på følgende områder:

- | - Støtter reglerne om deklarerings og mærkning af CO₂-aftryk

- Støtter minimumsniveauer for genanvendt materiale
- Støtter krav om, at produkter designes så et batteri kan udtages og erstattes af et nyt batteri
- Støtter indførelse af due diligence for batterier, som læner sig op af internationalt anerkendte due diligence standarder
- Ønsker en vurdering af muligheden for at indføre krav om en standardoplader, som kan oplade en række forskellige batterier
- Ønsker en højere indsamlingsprocent for bærbare batterier (80 pct. i 2030, mod EU-Kommissionens oprindelige forslag på 70 pct. i 2030)

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 vel-fungerende 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 forslagets indre marked bestemmelser er dominerende, og at miljøbestemmelserne er supplerende.

På baggrund af ønske fra flere medlemsstater har Rådets Juridiske Tjeneste vurderet muligheden for, at forslaget delvist hjemles i artikel 192 i TEUF (miljø), særligt med henblik på regulering af affaldsområdet, som er afhængig af national infrastruktur. Rådets juridiske tjeneste vurderer, at forslaget godt kan have en dobbelthjemmel, således at affaldsområdet kan have hjemmel i artikel 192 mens den øvrige del af forordningen har hjemmel i artikel 114 (indre marked).

Da formålet med forslaget samlet set vurderes bedst at kunne indfries 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 akkumulatorer 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 er 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

Miljøministeriet har foretaget en konsekvensvurdering af forslaget. Idet forslaget stadig er under forhandling, kan der fortsat komme ændringer, som vil ændre de lovgivningsmæssige og/eller økonomiske konsekvenser.

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vil have lovgivningsmæssige konsekvenser for den danske miljølovgivning og samt for lovgivning om markedsovervågning og overensstemmelsesvurderinger..

Den eksisterende danske miljøregulering om batterier fsva. affald og indhold af farlige stoffer er reguleret ved lov og udmøntet i specifikke bekendtgørelser. Kommissionens forslag til forordning vil på affaldsområdet medføre, at de dele af miljøbeskyttelsesloven, som indeholder hjemler til udvidet producentansvar for batterier efter det gældende batteridirektiv, affaldsdirektivets minimumskrav til producentansvar samt specifikke bestemmelser om batterier, skal justeres eller ophæves. Ligeledes vil det betyde, at de eksisterende bekendtgørelser om batterier enten skal justeres eller ophæves i forhold til forordningen. Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser for så vidt angår grønne indkøb.

Ift. kemikalielovgivningen forventes der ikke at skulle ske lovændringer, men bekendtgørelse om import og salg samt eksport af batterier og akkumulatører skal ophæves, idet bestemmelserne vil blive erstattet af forordningens tekst.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes at medføre statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes foreløbigt at medføre statsfinansielle merudgifter på 4,4-7,2 mio. kr. årligt jf. tabel 1. Dertil lægges 1,8-4,3 mio. kr. i initiale omkostninger. Der kan forekomme justeringer, da vurderingen er baseret på det nuværende forslag, der fortsat er under forhandling.

Tabel 1

| Foreløbige skøn over statsfinansielle udgifter | | | | | | | |
|--|-----------------------|------|----------|---------|---------|---------|----------------|
| Artikel | Mio. kr. (2022-pl) | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Årligt, varigt |
| 66-69 | Markedskontrol | | 4,7-6,2 | 3,6-5,1 | 3,6-5,1 | 3,6-5,1 | 3,6-5,1 |
| 46-48 | Godkendelse og tilsyn | | 1,5-5,3 | 0,8-2,1 | 0,8-2,1 | 0,8-2,1 | 0,8-2,1 |
| I alt | | | 6,2-11,5 | 4,4-7,2 | 4,4-7,2 | 4,4-7,2 | 4,4-7,2 |

De statsfinansielle konsekvenser kan primært henføres til:

- *Markedskontrol*, omfatter myndighedernes opgaver med etablering af et akkrediteringssystem for uvildig test og kontrol af batterier, juridisk implementering af forordningen samt overensstemmelsesvurdering af batterier ift. gældende krav samt markedsovervågning af markedsførte batterier.

- *Godkendelse og tilsyn* i forbindelse med udvidet producentansvar omfatter myndighedernes opgaver med godkendelse af kollektive ordninger, indsamlingssystemer for bærbare batterier, samt løbende gen-godkendelser og tilsyn med overholdelse af godkendelserne.

Det forventes, at en del af godkendelses- og tilsynsopgaverne i forbindelse med producentansvaret vil kunne finansieres ved gebyrer. Dog bemærkes, at gebyrfinansiering af markedsovervågning ventes at blive administrativ tung med et usikkert finansieringsgrundlag.

Desuden vil der kunne komme øget administration og omkostninger i forbindelse med grønne offentlige indkøb. Omfanget heraf vil dog først kunne vurderes ved en nærmere udmøntning af bestemmelserne i en delegeret retsakt.

Konsekvenser for kommuner og regioner

Forslaget forventes ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser for kommunerne, idet producenterne ligesom det sker i dag skal finansiere indsamling af batterier, herunder de bærbare batterier. Den kommunale indsamling forventes dog fremover, at blive finansieret mere direkte af producenterne end det er tilfældet i dag.

Forslaget har ingen umiddelbare økonomiske konsekvenser for regionerne. Det må dog forventes at udmøntning via delegerede retsakter af krav om offentlige grønne indkøb kan få konsekvenser for regionerne. Sådanne omkostninger vil blive vurderet ved udmøntningen.

Økonomiske – herunder administrative – konsekvenser for erhvervslivet

Der foregår ikke produktion af battericeller i Danmark. Men der findes danske erhvervsdrivende, som enten importerer battericeller, som sammensættes til batterier, eller som importerer batterier, der anvendes og markedsføres i egne produkter eller under eget varemærke. Der kan være tale om batterier til mindre elektroniske produkter og robotteknologi, batterier til anvendelse som traktionsbatterier i arbejdskøretøjer, eller stationære batterier til eksempelvis back-up-strømforsyning eller energilagring i forbindelse med solcelleanlæg. Sådanne erhvervsdrivende vil i forslagens forstand blive betragtet som batteriproducenter, som skal dokumentere overholdelse af de krav, der stilles til større batteri (over 2kWh). Det vurderes på den baggrund, at der er i størrelsesordenen 60 af denne type batteriproducenter i Danmark.

Der er desuden danske virksomheder og institutter, der tester og afprøver batterier ift. batteriernes performance, som ligeledes kan vurdere brugte batterier ift. genbrugelighed og ændret anvendelse af batterierne (2. life).

Endelig er der affaldsoperatører, som står for indsamling og sortering af bærbare såvel som startbatterier, traktionsbatterier og industrielle batterier. Der findes ikke danske genvindingsvirksomheder, som genvinder sekundære råstoffer fra udtjente batterier.

Forslaget skønnes at medføre følgende erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Tabel 2

Foreløbige skøn over erhvervsøkonomiske konsekvenser af udvalgte krav

| Artikel | Mio. kr. (2022-pl) | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Årligt varigt |
|---------|--|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 7 | Krav til CO2-beregning | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 |
| 10 | Performancekrav | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | Sikkerhedskrav | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 46-48 | Godkendelse af producenternes kollektive ordninger | 0,1-0,4 | 0-0,2 | 0-0,2 | 0-0,2 | 0-0,2 |
| 46-48 | Godkendelse af indsamlingsordninger for bærbare batterier, | 1-15 | 0,3-5 | 0,3-5 | 0,3-5 | 0,3-5 |
| 46-48 | Administration ifm. tilsyn | 0,4-2,5 | 0,4-2,5 | 0,4-2,5 | 0,4-2,5 | 0,4-2,5 |
| 46-48 | Opfyldelse af indsamlingsmål* | 14 | 1 | 2,3 | 1 | 0 |
| 46-48 | Gennemførelse af affaldssurvey | 1-2 | 0,2-0,4 | 0,2-0,4 | 0,2-0,4 | 0,2-0,4 |
| | I alt | 65,5-82,9 | 50,9-58,1 | 52,2-59,4 | 50,9-58,1 | 49,9-57,1 |

Anm.: *Udkast til konsulentrapport udarbejdet af Niras for Miljøministeriet, 2021

Kilde: Miljøministeriet og Erhvervsministeriet pba. tal fra Teknologisk Institut.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser kan primært henføres til:

- *Nye tekniske produktkrav*, herunder sikkerhedskrav.
- *Nye miljøkrav til større batterier*, som omfatter rettidig omhu (due diligence) ved udvinding af kritiske råstoffer og produktion af batterier, CO₂-aftryk, og indhold af genanvendte materialer.
- *Batteripas og data for større batterier*, som udstyrer det enkelte batteri med data om produktion og indhold, samt giver adgang til at data opsamles i et centralt datasystem, som giver overblik over mængden af tilgængelige batterier og batterimaterialer i EU.
- *Godkendelse af producenternes kollektive ordninger*, som varetager det udvidede producentansvar på vegne af deres medlemmer, hvor godkendelsen skal sikre åbenhed og gennemsigtighed i økonomi og praktisk gennemførelse af det udvidede producentansvar.
- *Godkendelse af indsamlingsordninger for bærbare batterier*, som skal sikre, at der etableres et landsdækkende producentbaseret indsamlingssystem af alle bærbare batterier.
- *Administration ifm. tilsyn*, dækker over kollektive ordningers og producenters administrative opgaver ifm. tilsyn af overholdelse af godkendelse af de kollektive ordninger og indsamlingsordninger for bærbare batterier.
- *Opfyldelse af indsamlingsmål og gennemførelse af affaldssurvey*, som skal sikre en indsamling i 2030 på 70 pct. af markedsførte mængder af bærbare batterier og forebygge fejlsortering af disse i andre affaldsfraktioner. Indsamlingsprocenten ligger i dag på 45-50 pct. På baggrund af en analyse foretaget af Niras, forventer Miljøministeriet, at indsamlingsmålet på 70 pct. kan nås gennem kampagner og analyser, som understøtter adfærdsændringer hos borgere og virksomheder og mere effektive indsamlingsordninger for erhvervsaffaldet. Der er estimeret behov for en stor indledende kampagne med løbende opfølgning og evaluering med samlet omkostning på ca. 19,3 mio. kr. Ansvar for mere effektive indsamlingsordninger for erhvervsaffaldet vil ligge hos producenterne. Det kan udformes på forskellige måder og det har derfor ikke været muligt at estimere omkostningerne¹¹.

Der er foretaget en AMVAB¹² beregning af de administrative omkostninger for erhvervet ved artikel 7 (CO₂-aftryk) og 12 (sikkerhedsperformance) i den foreslåede batteriforordning baseret på data fra Teknologisk Institut udarbejdet for Miljøministeriet. Estimerterne er behæftet med usikkerhed, da de specifikke krav eller standarder endnu ikke er fastlagte.

Der udestår konsekvensvurderinger af andre elementer, der kan medføre væsentlige omkostninger for erhverv. Det gælder omkostninger til etablering af IT-systemer i virksomhederne, som virksomhederne har til batteripasset samt forslagets due diligence-ordning.

¹¹ Udkast til konsulentrapport udarbejdet af Niras for Miljøministeriet, 2021.

¹² Aktivitetsbaseret måling af virksomhedernes administrative byrder

Artikel 7 (krav til CO₂-beregning):

For store batterier skal der foreligge en CO₂e-aftryk deklARATION, som skal verificeres af en tredjepart. Der er fortsat usikkerhed om, hvad kravene i art. 7 konkret kommer til at indebære. Derfor er der foretaget et skøn ud fra et worst case scenario på udgifterne til verifikationen, hvor batterifabrikantene skal leve op til kravene pr. batterimodel, hvilket kan beløbe sig til ca. 47 mio. kr. årligt. Omkostningerne vil dog blive væsentligt mindre, såfremt kravene udmøntes, så batterifabrikanten kan basere sine beregninger på tredjepartsverificerede battericeller fra en underleverandør og derved kun skal supplere med beregning af CO₂e-aftryk fra egen produktion. Hertil kommer, at batterifabrikanten også har en række interne administrative arbejdsgange, som det ikke har været muligt at estimere på datagrundlaget tilvejebragt af Teknologisk Institut.

Artikel 10 (teknisk performancekrav)

Der stilles med forslaget krav om, at batterifabrikanten (den virksomhed, der producerer et batteri klar til markedsføring.) kan dokumentere batteriets performance jf. artikel 10. Der har ikke tidligere været krav herom. Teknologisk Institut vurderer på baggrund af en markedsundersøgelse, at de fleste batterifabrikanter allerede i dag beregner batteriets performance på baggrund af testresultater på battericellerne foretaget af underleverandøren. Der er i forslaget ikke stillet krav om, at underleverandøren skal levere de nødvendige data. På baggrund af den nuværende praksis forventes kravet om teknisk performance at begrænse sig til batterifabrikanternes tidsforbrug til at samle dokumentationen for kravene i art. 10, hvilket ikke er muligt at estimere på nuværende tidspunkt, og Miljøministeriet vurderer, at der således ikke vil være tale om en væsentlig erhvervsøkonomisk meromkostning.

Idet der med forslaget ikke er tale om krav til underleverandørerne om at foretage test på battericeller og videreformidle disse resultater, kan batterifabrikanten komme i en situation, hvor det er nødvendigt selv at foretage test på batterimodellen for at leve op til kravet om dokumentation af teknisk performance, hvilket kan have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Artikel 12 (sikkerhedskrav)

De administrative omkostninger ved artikel 12 vurderes at være relativt små og beløbe sig til ca. 2 mio. kr., da en del af kravet allerede gælder i anden EU-regulering. Ydermere efterlever en del af virksomhederne allerede den resterende del af kravet som led i deres eksisterende forretning.

Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser fsva. skatter, afgifter, subsidier m.v.

Beskyttelsesniveauet

Forslaget vil have en positiv virkning på beskyttelsesniveauet i Danmark alene begrundet i de skærpede bindende krav til indsamling og genanvendelse af udtjente batterier. Derudover vil forslaget for flere af initiativerne have en positiv virkning på det globale beskyttelsesniveau i form af reducerede CO₂-emissioner og et lavere ressourcetryk på ikke-fornybare ressourcer. Disse effekter kan dog ikke kvantificeres og omregnes til et dansk beskyttelsesniveau.

Andre samfundsøkonomiske konsekvenser herunder beskæftigelse, arbejdsmarkedet og ligestilling

Kommissionens konsekvensvurdering omfatter ikke privatøkonomiske konsekvenser for borgerne. Generelt er det vanskeligt at vurdere, men det antages at en eventuel meromkostning for eksempelvis en producent eller en importør vil blive afspejlet i batterienes pris, mens lavere omkostninger vil betyde en prisreduktion.

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige konsekvenser for beskæftigelsen, arbejdsmarkedet og ligestilling.

Særlig konsekvenser for Grønland og Færøerne

Forslagets bestemmelser om due diligence for udvinding af råstoffer til batteriproduktion kan have konsekvenser for Grønland. Eventuelle konsekvenser kan ikke vurderes.

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 forslaget 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 ubureaukratisk 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 trafiksikkerhed ved omgang med traktionsbatterier, 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 sammenlægge 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.

Sagen har været i høring i EU Miljøspecialudvalget forud for møde i udvalget den 25. maj.

Rådet for Grøn Omstilling kommenterer på forskellen mellem genindvindingsprocenten for hele batteriets indhold og for genindvinding af selve metallerne i batterierne med særligt fokus på Lithium-ion batterierne, hvor genindvindingsprocenten for hele indholdet sættes til 65 pct. i 2025, mens genindvindingen for lithium sættes til 35 pct. i 2025. Herunder fremfører rådet også, at genindvindingsprocenten for selve metallerne bør skærpes. Rådet stillede spørgsmål til, om det ville give mening med genanvendelseskrav separat for små og store batterier.

Dansk Industri understregede nødvendigheden af, at kommende produktreguleringer kommer til at bygge på fælles standarder.

Batteriforeningen fandt det afgørende, at der var mulighed for at bygge videre på det eksisterende kommunale indsamlingssystem i relation til spørgsmålet om dobbelt hjemmel (i både artikel 114 og 192).

Sagen har været i høring i EU Miljøspecialudvalget forud møde i udvalget den 7. december.

Batteriforeningen kommenterer på definitionen af "almindelige" bærbare batterier, og fremfører i den forbindelse, at man ikke mener, at knapcelle batterier skal omfattes heraf. Batteriforeningen bakker op om en mere direkte finansiering af indsamlingen via producenterne og til en koordinering af de øvrige producentansvarsordninger ikke mindst på elektronik. Batteriforeningen finder, at en kommende opgørelse af indsamlingsprocenter skal baseres på, hvad der er tilgængelig for indsamling frem for tre års salg.

De Danske Bilimportører udtrykker opbakning til synspunkt fremført af ACEA (European Automobile Manufacturers' Association). Det anbefales, at regeringen tager bestik af ACEA's positionspapirer med de nøglebudskaber og anbefalinger, der fremgår heraf. Der gøres i den forbindelse opmærksom på en bekymring for, at det foreliggende forslag indeholder flere utilsigtede forhindringer for udviklingen af batterier til elbiler som følge af meget omfangsrige og detaljerede krav til batterierne, der er en kritisk komponent i elbiler. Desuden er der bekymring for, at forordningen medfører betydelige administrative byrder i form af krav om rapportering og mærkning. Dette kan risikere at forsinke udviklingen af batterier til elbiler – herunder bestræbelserne på at reducere prisen på batterierne, så de bliver økonomisk tilgængelige for flere europæiske forbrugere. Dermed kan fornyelsen af bilparken med elektriske biler også forsinkes. Derudover bakker De Danske Bilimportører op om synspunkterne fremført af Dansk Autogenbrug for så vidt angår behovet for, at der i forbindelse med reglerne for producentansvar, indtænkes person- og trafikikkerhed ved omgang med traktionsbatterier - herunder potentielt skadede batterier og transport, håndtering og opbevaring af sådanne batterier. De Danske Bilimportører finder ligeledes, at batteriforordningen for så vidt angår traktionsbatterier nøje bør sammentænkes med EU-reguleringen vedrørende udtjente køretøjer (ELV-direktivet).

Sagen har været i skriftlig høring i EU Miljøspecialudvalget fra 16. februar til 18. februar 2022.

Rådet for Grøn Omstilling anbefaler, at man støtter fremrykkelse af carbon footprint reglerne i artikel 7. Ligeledes anbefales det, at man arbejder på at fremrykke due diligence reglerne i Kapitel Via, så de ikke først implementeres i slutningen af 20erne, men ideelt set indenfor 24 måneder, samt at recycling targets i artikel 57/Annex XII skal træde i kraft i 2025/30 (Recycling efficiency targets) og i 2026/30 (metal recovery targets). Rådet for Grøn Omstilling henviser i øvrigt til tidligere kommentarer (forud for mødet i udvalget den 25. maj) vedrørende genindvindingsprocenten for hele batteriets indhold og selve metallerne i batterierne. Rådet for Grøn Omstilling noterer, at ansvarsfordelingen mellem producenter og aktører, der indsamler batterier, bør fremgå klart af forslaget samt, at det er positivt at producenterne skal have autorisation af deres indsamlingssystem for de bærbare batterier af de kompetente myndigheder. Rådet for Grøn Omstilling noterer endvidere, at det er velkomment, at der er krav om standardoplader, som kan oplade en række forskellige batterier samt at ambitionen om en højere indsamlingsprocent for bærebare batterier er hævet fra 70 til 80 %.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

De øvrige medlemslande har i forhandlingerne generelt udtrykt støtte til forslagets formål og indhold, men har været skeptiske over for totalharmonisering af affaldshåndtering herunder udvidet producentansvar for batterierne. Formandskabet har på den baggrund foreslået en dobbelthjemmel i forordningen, således at affaldshåndtering og producentansvar får ophæng i Traktatens art. 191. Det giver medlemslandene den ønskede fleksibilitet og Danmark såvel som de øvrige lande har herefter stillet sig positive overfor forordningens kapitel 7 om affaldshåndtering.

Danmark har under forhandlingerne arbejdet for at minimere de administrative og økonomiske byrder for små og mellemstore virksomheder, som producerer specialdesignede batterier baseret på batterimoduler fra store producenter. Danmark har stået relativt alene med denne prioritet, men nu er andre små medlemslande, som ikke har store batteriproducenter begyndt at interessere sig for problemstillingen. Der arbejdes stadig på at skaffe opbakning til en løsning, som både sikrer et højt ambitionsniveau og en administrativ og økonomisk proportionalitet for små og mellemstore virksomheder.

Et flertal af medlemslande, herunder Danmark har under forhandlingerne lagt vægt på, at der udarbejdes ambitiøse krav som understøtter øget genbrug og genanvendelse. Det oprindelige forslag er blevet skærpet så reglerne omkring genbrug, herunder levetidsforlængelse og genanvendelse er klarere og hermed bidrager til at fremme den cirkulære økonomi. Medlemslandene har været delt på tidshorizonten for de ambitiøse indsamlingsmål. En række af de lande som Danmark normalt sammenligner sig med arbejder for at fastholde den ambitiøse tidsplan. Forhandlingerne om tidsplanen er ikke afsluttet.

Der er under forhandlingerne opnået enighed om kravene til due diligence, som i høj grad hviler på internationale retningslinjer fra OECD, ILO og FN.

Danmarks har foreslået, at begrænsninger af kemiske stoffer udvides til også at kunne omfatte stoffer, som kan hindre genvinding og genanvendelse af batterierne. I forhandlingerne drøftes endvidere, hvorvidt kemikalierne skal reguleres under REACH eller om der er særlige forhold, der berettiger særskilt lovgivning i batteriforordningen, herunder om REACH kan udvides til også at dække affaldsfasen. Der tegner sig endnu ikke et entydigt billede af medlemslandene position.

Regeringens 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 omstillingen til en cirkulær økonomi, øget vækst, jobskabelse, forsyningssikkerhed i Europa, gennem øget genanvendelse, mindsket deponering og forøget ressourceeffektivitet og mindre CO₂-udledning. I den forbindelse finder regeringen det vigtigt, at batteriforordningen understøtter en omkostningseffektiv grøn omstilling, herunder gennem elektrificering. Det gælder blandt andet i forbindelse med omstillingen af vejtransporten til nulemissionskøretøjer, hvor batterier spiller en vigtig rolle, hvilket vil afstedkomme en stigende efterspørgsel efter batterier.

Regeringen støtter i udgangspunktet forslaget ambitioner vedrørende:

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

Regeringen mener, det er vigtigt, at udfordringerne med oprindelsen af råstofferne og de dermed forbundne miljømæssige og sociale risici adresseres. Regeringen støtter, at der indføres sektorspecifikke due diligence-krav i forsyningskæder for så vidt angår råstoffer til elbilbatterier og større industribatterier. De administrative omkostninger for erhvervsdrivende og for håndhævende myndigheder skal også tages i betragtning ved udformningen af kravene med henblik på at opnå et afbalanceret system uden uforholdsmæssige administrative byrder. Regeringen finder det positivt, at kravene bygger på internationalt anerkendte due diligence-retningslinjer, herunder særligt OECD's retningslinjer for Multinationale Virksomheder samt ILO's treparts-erklæring om principperne for multinationale virksomheder og socialpolitik. Regeringen finder det endvidere vigtigt, at der sikres den nødvendige sammenhæng mellem de sektorspecifikke regler og de muligt kommende horisontale regler om due diligence.

Regeringen finder det væsentligt, at forordningens bestemmelser om affaldshåndtering og udvidet producentansvar for batterier ikke hindrer, at det kan sammentænkes og koordineres med øvrige producentansvarsordninger, herunder særligt producentansvaret for elektronik, således at forpligtelserne kan opfyldes miljømæssigt og økonomisk effektivt.

Regeringen finder som udgangspunkt, at dele af forslaget, som omhandler affaldsområdet, der er afhængig af den nationale infrastruktur med fordel kan hjemles i TEUF art. 192 (miljø), og afventer i øvrigt et nyt udspil på løsning af denne problemstilling.

Regeringen hilser genbrug, ændret anvendelse og reformering af større batterier velkommen, idet det kan bidrage til at fremme den cirkulære økonomi. I den forbindelse finder Regeringen det væsentligt, at forordningen sikrer, at data om batteriernes tilstand gøres tilgængelige for de personer, der enten skal erhverve eller reparere batteriet.

Regeringen finder det væsentligt, at målene for indsamling, genanvendelse og indhold af genanvendt materiale i nye batterier er ambitiøse, så de kan bidrage til lukkede ressourcekredsløb og fremme Europas uafhængighed af ressourcer, som er udvundet under socialt, etisk og miljømæssigt uacceptable forhold.

Regeringen finder det i forbindelse med etablering af lukkede ressourcekredsløb væsentligt, at bestemmelserne om nye begrænsninger af kemiske stoffer udvides fra at kunne begrundes med risici for sundhed og miljø til også at kunne begrænse stoffer, som kan hindre genvinding og genanvendelse af batterierne og deres indholdsstoffer. Herudover er det muligt, at visse kemiske stoffer i batterier vil kunne påvirke batteriernes bæredygtighed. I den forbindelse vil Regeringen arbejde for, at der i den foreslåede procedure for begrænsning af stoffer ud over risikotilgangen også udvikles og indføres kriterier for bæredygtighed. Kriterier for bæredygtighed af kemikalier skal udvikles under arbejdet med implementering af Kommissionens handlingsplan for cirkulær økonomi (CEAP) og Kemikaliestrategi for bæredygtighed (CSS).

Regeringen finder det yderligere væsentligt, at kategoriseringen af batterier er så simpel og konsistent, at det ikke giver anledning til tvivl om kategorisering i henholdsvis markedsføring og affaldshåndtering, således at fejlsortering i affaldsledet og dermed fejl i indberettede affaldsmængder minimeres. Dette har særligt betydning for, at producenterne – og dermed Danmark som helhed – kan dokumentere, at affaldsmålene opfyldes.

Regeringen finder, at der skal være en entydig definition af de aktører, som er involveret i batteriværdikæden. Dermed sikres, at ansvarsfordelingen og informations- og dokumentationsforpligtigelser kan placeres på de rette aktører.

Regeringen vurderer, at der specifikt i forhold til forordningens sikkerhedskrav udestår en nærmere præcisering og afklaring af rækkevidden af de fysisk-mekaniske sikkerhedskrav. Disse krav er ikke beskrevet i kapitlet netop omhandlende sikkerhedskrav (med undtagelse af stationære batterier), men alene refereret til i udkastets artikel 4, stk. 2. Regeringen finder, at disse sikkerhedskrav, som bl.a. skal sikre, at der ikke opstår brandfare eller lignende, ikke kun bør omfatte de stationære batterier, men også bør omfatte alle andre batterier, dog med undtagelse af bærbare batterier til almindelig anvendelse.

Regeringen finder, at det er nødvendigt med en række informations- og dokumentationsforpligtelser for at kunne etablere og vedligeholde en cirkulær økonomi for batterier, såvel som for andre produkttyper. For at forpligtelserne ikke skal blive en uoverstigelig byrde for erhvervslivet og myndigheder, er det væsentligt at etablere datasystemer, som underbygger disse forpligtelser. I den forbindelse hilser Regeringen forslaget om mærkning med brug af digital teknologi som fx QR-koder på batterierne velkomment, da mærkning med brug af digital teknologi vil kunne referere til en del af den information, der skal indsamles og deles om batterierne. Regeringen finder det i den forbindelse vigtigt, at information og data gøres lettilgængelig, maskinlæsbar og interoperabel gennem brug af åbne standarder og en åben infrastruktur for datadeling. Der er dog samtidig vigtig at sikre, at kravene om mærkning i batteriforordningen hænger sammen med mærkningskrav og øvrige krav til information om produkter, som findes i anden lovgivning. Det bør herunder sikres, at mærkningen hænger sammen med eventuelle øvrige digitale løsninger om informationsoplysning, som er under udvikling. Herunder vil regeringen arbejde for, at en erhvervsdrivende så vidt muligt kun skal anvende én QR-kode eller anden digital løsning til at oplyse alle krav, som gælder på tværs af lovgivning.

Regeringen støtter anvendelsen af ”ny metode” til udvikling af harmoniserede standarder for batterier i regi af det europæiske standardiseringssystem og med tæt inddragelse af interessenter. Regeringen finder, at forslagets artikel 16, hvormed Kommissionen kan anvende gennemførelsesretsakter til at definere tekniske specifikationer for batterier som alternativ til ”ny metode” og harmoniserede standarder, kun bør tages i brug som en absolut nødløsning. Regeringen ønsker i øvrigt en horisontal tilgang til spørgsmålet om tekniske specifikationer, således at ordlyden i artikel 16 ensrettes med lignende artikler i andre retsakter, som nævnt i Kommissionens nye standardiseringsstrategi.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 16. december 2021 forud for rådsmødet (miljø) den 20. december, jf samlenotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 8. december 2021

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. juni 2021 forud for rådsmødet (miljø) den 10. juni 2021, jf samlenotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 25. maj 2021.

Der er oversendt grundnotat til Folketingets Europaudvalg den 29. januar 2021.

Notaterne er ligeledes sendt til Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg.