

## Remissvar M2020/ 01583

Delegationen för cirkulär ekonomi önskar framföra följande synpunkter EU:s förslag till Batteriförordning.

*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council concerning batteries and waste batteries repealing Directive 2006/66/EC and amending Regulation /EU) No 2019/1020.*

### Generella synpunkter

Batterier spelar en viktig roll i samhället och i olika produkter, inte minst för klimatomställningen. Samtidigt består batterier av eftersökta, men ofta miljöskadliga, metaller såsom kobolt och nickel vilket gör det viktigt att hushålla med de jungfruliga resurserna och att öka självförsörjningsgraden i Europa. Det är med detta som bakgrund man ska se EU:s förslag om en ny batteriförordning.

Delegationen för cirkulär ekonomi välkomnar det nya förslaget till ny batteriförordning. Här tas, för första gången, ett helhetsgrepp med krav både på den försålda produktens sammansättning, märkning prestanda osv. och på hantering av den uttjänta produkten som avfall. Med andra ord en förordning som sträcker sig över hela produktens livscykel i linje med tankarna kring cirkulär ekonomi. Förordningen innehåller också tak för kadmium- och kvicksilverinnehåll i batterier, med syfte att minska såväl förekomst som cirkulation av sådana skadliga ämnen.

Det är lämpligt att batterier regleras i en förordning som innebär att reglerna blir exakt lika och träder i kraft samtidigt inom EU. Därmed undviks nationella särlösningar och det skapas förutsättningar för fungerande återvinning i stor skala inom EU.

Den nya batteriförordningen bygger på fördragets gemensamma regler för den inre marknaden till skillnad från tidigare direktiv om batterier, som utgått från fördragets regler för miljön. En förordning är nödvändigt för att fånga upp både specifika produktkrav och krav på avfallshantering i samma bestämmelser.

Delegationen för cirkulär ekonomi ser att den nya batteriförordningen kan bilda skola för att på ett nytt sätt skapa regler kring produkter och avfall. Det kommer naturligtvis att krävas anpassning för varje produktgrupp men angreppssättet är hoppfullt.

### Mer detaljerade synpunkter

Det nya förslaget till batteriförordning kommer att kräva betydande administrativa insatser från tillverkare, importörer, distributörer med flera och inte minst EU:s administration och svenska myndigheter för att skapa och följa upp de uppgifter avseende batterierna och deras hantering som systemet bygger på. Det är viktigt för **spårbarhet** och en naturlig följd av att etablera en långtgående och neutral batterihantering och som kräver en mångfald av reglering. Det gäller även batterier och tillverkare utanför EU.

Det är positivt med de nya kraven med en tydlig **CE märkning** och information om produkten och om avfallshanteringen, som ska säkerställa att den försålda produkten lever upp till bestämmelserna i förordningen. Ny teknik och digitalisering med QR koder ska kunna göra det enklare än tidigare att uppdatera märkningen. Detta är en nyckel för att slutanvändaren ska få rätt information inför sitt köp och sedermera hur de uttjänta batterierna ska hanteras som avfall.

Delegationen vill särskilt understödja batteriförordningens regler om **minimikrav avseende batteriers prestanda** och hållbarhet allt enligt principen om att öka produkternas livslängd. Ett intressant inslag är det nya batteripasset som, för större batterier, ska kunna följa specifika batterier under hela dess livslängd och som syftar till att underlätta en långsiktig fungerande andrahandsmarknad och återvinning. I samma anda föreslås en obligatorisk redovisning av klimatavtryck (carbon foot print) avseende batterier för elektrifierade bilar och andra uppladdningsbara industribatterier.

Det är vidare positivt med ett **obligatoriskt besiktningssystem** (due diligence) som ska följa batterierna genom hela försörjningskedjan. Då skapas enhetliga regler som kan ersätta olika frivilliga uppföljningssystem som idag finns på marknaden.

Delegationen ser positivt på de nya **skärpta kraven för insamling** av s.k. bärbara batterier, mindre än 5 kg, som innebär att nuvarande mål 45% höjs succesivt och till minst 75% insamlingsgrad år 2030. Kanhända borde ambitionen kunna sättas högre än så, givet batteriernas miljöpåverkan och innehåll av viktiga metaller.

Delegationen instämmer i att **bärbara batterier** på lång sikt borde kunna **fasas ut** och ersättas med uppladdningsbara. Det är emellertid svårt att förstå varför en sådan prövning med åtföljande åtgärdsförslag ska vänta tills 2030. Det borde kunna gå att göra tidigare.

Delegationen anser vidare att **batterier för s.k. lätta transporter**, mindre än 750 Wh energilagringkapacitet, elcyklar, elmopeder osv. **inte ska undantas** från insamlingsmålet utan tvärtom åsättas en målsättning att alla sådana batterier ska samlas in. Detta i linje med de krav som ställs för större batterier, mer än 2 kWh

energilagringsskapacitet, nämligen att alla sådana industribatterier, bilbatterier och batterier för elektrifierade bilar (ny kategori) ska samlas in.

Det är värdefullt att förordningen tar höjd för att underlätta, men ändå följa och reglera, när ett uttjänt industriellt batteri, batteri för elbilar osv. eller liknande får ett andra liv genom en **ny användning (repurposing)** exempelvis för energilagring, utan att tappa kontrollen för om ett sådant förfarande är lämpligt. Ett sådant system med s.k. **produktpass** får samtidigt inte bli för krävande då det kan leda till att hämma nya fungerande marknadslösningar

Delegationen stödjer de krav som ställs på tillverkare och andra och med innebörden att batterier ska kunna **demonteras ur en produkt** och att det ska kunna utföras av en från tillverkaren oberoende aktör. Självfallet blir det viktigt att definiera i detalj hur och när demontering ska ske t.ex. avseende batteri för eldrift av en bil.

Förslaget till batteriförordning när det gäller själva insamlingen. Det betyder att insamling ska ske så nära brukarna som möjligt och innefatta kommunernas verksamhet, återvinningscentraler, skolor och andra mottagningsplatser och täcka hela landet. Det är bra att batterier ska kunna samlas in tillsammans med elavfall och att det ställs krav på att genomföra plockanalyser med syfte att identifiera läckage från insamlingen.

Insamling och återvinning av uttjänta batterier ska, som innan, organiseras av och finansieras genom producenterna, antingen genom en enskild producent eller genom en sammanslutning av producenter, och kan ske genom samarbeten med olika aktörer exempelvis kommuner.

Delegationen välkomnar särskilt de nya kraven på **effektivitet i återvinningsprocesser**, alltså att det ställs krav på att en återvinningsprocess ska leda till en lägsta nivå återvunnet material. Det är en nödvändighet för att undvika miljö- och konkurrensvidrig dålig återvinning. Krav på återvinningseffektivitet kommer att leda till utveckling av bättre processanläggningar och mindre spill.

Det är även positivt på de succesivt ökade kraven som ställs på **minimiinnehåll av återvunnet material, avseende bly, kobolt, litium och nickel**, i industribatterier, batterier för elbilar med flera. Det kommer tillsammans med **standardiserade specifikationer (conformity specifications)** att leda till en effektivare och långsiktigt hållbar återvinningsmarknad inom EU. Liknande krav på minimiinnehåll bör även kunna ställas på bärbara batterier och batterier för s.k. lätta transporter.

Delegationen välkomnar till slut att batteriförordning vill underlätta för **grön upphandling** i upphandlande myndigheter. Detta genom att upphandlande enheter bör se till batteriet hela livscykel och ta fasta på de krav som ställs avseende prestanda, hållbarhet, minimiinnehåll av återvunnet material och klimatavtryck.