

Avdelningen för resurseffektivt samhälle
Enheten för resurseffektiva produkter
Eva-Lotta Lindholm
016-542 06 70
Eva-Lotta.lindholm@energimyndigheten.se

Miljödepartementet, Kemikalieenheten
m.remissvar@regeringskansliet.se;
maria.wallin@regeringskansliet.se;
malin.johansson@regeringskansliet.se

Yttrande angående Remiss av EU-kommissionens förslag till förordning om batterier

Statens energimyndighet har i skrivelse, daterad 2020-12-17, beretts möjlighet att avge yttrande i rubricerat ärende.

Sammanfattning

Energimyndigheten välkomnar Europeiska kommissionens förslag till förordning om batterier men vill särskilt betona följande:

- Energimyndigheten stödjer generellt förslaget att införa krav kring koldioxidavtryck. Reglerna för att verifiera elanvändning i batteriproduktionskedjan bör dock möjliggöra additionalitet.
- Energimyndigheten välkomnar förslagets återvinningsmål. Kraven på minsta andel återvunnet innehåll i batterier bör dock sättas så att de inte utgör ett tak för volymen batterier som kan sättas på marknaden.
- Energimyndigheten stödjer förslaget att införa informationskrav för prestanda och livslängd för elektriska vägfordonsbatterier och industribatterier över 2 kWh. Batteriteknikens snabba teknikutveckling och den stora bredden av applikationer behöver dock beaktas i framtagna lagkrav och standarder så att teknikutveckling inte hindras.
- Energimyndigheten anser dessutom att EU-kommissionen bör utreda om även mindre batterier under 2 kWh bör omfattas av prestanda- och livslängdskrav, eventuellt med informationskrav som ett första steg.
- Energimyndigheten välkomnar krav på att information tillgängliggörs i hela värdekedjan.
- Energimyndigheten stödjer förslaget att inbyggda bärbara batterier ska vara löstagbara och utbytbara.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten välkomnar EU-kommissionens förslag till ny batteriförordning då det syftar till att modernisera dagens batterilagstiftning samt

bidra till ökad elektrifiering vilket är en förutsättning för att uppnå Sveriges och EU:s klimatmål. Då Energimyndigheten verkar för utvecklingen av ett ekologiskt hållbart energisystem är det av stor vikt att förslaget stödjer elektrifieringen av transportsystemet, bidrar till flexibilitet i ett elsystem med en hög andel förnybart, koldioxidneutral energilagring och en hållbar batterivärdekedja.

Energimyndigheten vill betona att Sverige i förhandlingarna även behöver arbeta för väl avvägda krav i förordningen som säkerställer lika villkor på marknaden, inte hotar konkurrenskraften hos europeiska tillverkare eller bromsar takten i elektrifieringen.

Krav på koldioxidavtryck

Energimyndigheten stödjer generellt förslaget att införa en koldioxidavtryckdeklaration, prestandamärkning av koldioxidavtryck och maxnivåer för koldioxidavtryck. Genom tillförlitlig, jämförbar och verifierbar information om koldioxidavtrycket relaterat till produktionen av batterier främjas elektriska vägfordon och industribatterier producerade med lägre koldioxidavtryck. Det är viktigt för att uppnå både Sveriges och EU:s klimatmål.

Energimyndigheten anser dock att reglerna för att verifiera elanvändning i batteriproduktionskedjan bör möjliggöra additionalitet, dvs att det kan leda till att faktiskt ny förnybar elproduktion etableras och används.

Tillvägagångssättet med prestandamärkning och maxnivåer är likt den push-pull-effekt som finns mellan ekodesign och energimärkning för energirelaterade produkter som främjat utvecklingen av energieffektiva produkter i 25 år. Genom minimikrav i ekodesign hindras de sämsta produkterna från att komma ut på marknaden samtidigt som energimärkning möjliggör för konsumenter att välja energieffektiva produkter.

Återvinningsmål - krav på återvunnet innehåll i batterier och utökade krav på materialåtervinning av batteriet

Energimyndigheten välkomnar både krav på återvunnet innehåll i batterier och utökade krav på materialåtervinning av batterier eftersom det är viktiga signalvärden för aktörer att utveckla mer cirkulära materialflöden och därmed minska behovet av jungfruligt material. Energimyndigheten anser emellertid att det är av vikt att krav på minsta andel återvunnet innehåll i batterier inte sätts så att de utgör ett tak för volymen batterier som kan sättas på marknaden eftersom det kan riskera att bromsa takten i elektrifieringen. Energimyndigheten anser inte att det är nödvändigt att varje batterimodell och sats per tillverkningsanläggning fysiskt måste innehålla återvunnen metall utan att EU-kommissionen bör bedöma om ett certifikatsystem kan införas.

Prestanda- och livslängdskrav

Energimyndigheten stödjer förslaget att som första steg införa informationskrav av prestanda och livslängd för elektriska vägfordonsbatterier och industribatterier över 2 kWh för att i ett senare skede införa minimikrav för industribatterier.

Energimyndigheten stödjer att elektriska vägfordonsbatterier inte omfattas av minimikrav för prestanda och livslängd inledningsvis vilket även bör vara fallet för batterier för sjöfart, flyg, tåg och arbetsmaskiner. Energimyndigheten anser att det bör tilläggas i förordningsförslaget att EU-kommissionen ska följa hur batteriers prestanda och livslängd generellt utvecklas för elektriska vägfordon, sjöfart, flyg, tåg och arbetsmaskiner med möjligheten att ompröva lämpligheten att sätta minimikrav på prestanda- och livslängd för dessa applikationer. Detta för att förhindra att batterier av låg kvalitet släpps ut på marknaden.

Energimyndigheten stödjer förslaget att bärbara batterier för allmänt bruk, både engångs och uppladdningsbara, som ett första steg omfattas av informationskrav och att det sedan införs minimikrav på prestanda och livslängd.

Energimyndigheten anser dessutom att EU-kommissionen bör utreda om även olika mindre batterier under 2 kWh, så som stationära, inbyggda, sådana som följer med produkter samt ersättningsbatterier, bör omfattas av prestanda- och livslängdskrav, eventuellt med informationskrav som ett första steg. Detta skulle även inkludera batterier för lättmobilitet (elcyklar, elmopeder, elsparkcyklar m.m.), vissa batterier som används i verktyg samt mindre stationära batterier exempelvis mindre solcellssystem (mindre än 2 kWh).

Erfarenheter från energirelaterade produkter inom Ekodesigndirektivet EC/2009/125 visar att väl avvägda minimikrav kan vara en effektiv åtgärd för att säkerställa lika villkor på marknaden och driva utvecklingen mot produkter med bättre miljöprestanda.

Eftersom batteritekniken är ett produktområde med en snabb utveckling och med en stor bredd av applikationer anser Energimyndigheten att detta måste tas i beaktande i utveckling av både lagkrav och standarder för att inte hindra teknikutveckling. Energimyndigheten anser att det är viktigt att det finns harmoniserade standarder för att mäta och beräkna prestanda och livslängd för att kunna säkerställa att kraven är tydliga och kan verifieras för att garantera konkurrensneutralitet mellan ekonomiska aktörer.

Löstagbara och utbytbara bärbara batterier

Energimyndigheten stödjer förslaget att inbyggda bärbara batterier ska vara löstagbara och utbytbara och gör bedömningen att kravet i kombination med förbättrad märkning av batterier kan förlänga produkters livslängd, förenkla reparation och bidra till att en större andel batterier samlas in och återvinns. Energimyndigheten anser att det är viktiga åtgärder för att främja cirkulär ekonomi på en marknad där innovationscykler blir allt kortare och produkter byts ut allt snabbare.

Krav på information till slutanvändare samt till oberoende aktörer inom reparation, återanvändning, återtillverkning och återvinning

Energimyndigheten välkomnar förordningsförslagets krav på att information om batteriet tillgängliggörs i hela värdekedjan eftersom detta saknas idag. De olika informationskraven gör det möjligt för aktörer i värdekedjan att kunna fatta

välinformerade beslut vilket främjar reparation, återanvändning, återtillverkning och återvinning av batterier.

Specifika synpunkter

Artikel 1 Omfattning

Energimyndigheten stödjer att alla batterier omfattas av förordningen.

Energimyndigheten välkomnar att elektriska vägfordonsbatterier föreslås få en egen kategori till skillnad från dagens batteridirektiv där de ingår i ”industriebatterier”. Det medför att det är möjligt att sätta specifika mål och rapporteringskrav för elektriska vägfordonsbatterier och industriebatterier.

Artikel 2 Definitioner

Energimyndigheten anser att det finns oklarheter i definitionerna av olika batterityper och att det bör tydliggöras. Följande i definitionerna bör tydliggöras:

Definition (8) av allmänna batterier (‘portable batteries of general use’) bör tydliggöras då det saknas många små batterityper, exempelvis knappcellsbatterier.

Definition (9) inkluderar endast lätta elektriska fordon med en elektrisk motor med mindre än 750 watt där resenären sitter ned och utesluter t ex elsparkcyklar och hoverboards. Det är inte tydligt för Energimyndigheten varför dessa applikationer utesluts.

Det är oklart till vilken kategori arbetsmaskiner och elektriska fordon som inte är för vägtransport tillhör, t ex sjöfart, flyg, järnväg, arbetsmaskiner och skotrar.

Det är oklart till vilken kategori större typer av ”bilbatterier (startbatterier)” som är utvecklade för andra applikationer än som bilbatteri (automotive battery) tillhör, t ex olika typer av fritidsbatterier som kan väga över 5 kg (vilket är gränsen för bärbara batterier).

I artikel 59.5 finns "battery holder" som saknar definition.

Artikel 7 Koldioxidavtryck av elektriska vägfordonsbatterier och uppladdningsbara industriebatterier (inklusive bilaga II)

Energimyndigheten stödjer EU-kommissionens förslag på ett stegvis införande av denna reglering. Batterier kommer vara en av de första produktgrupper som använder EU:s metod för miljöavtryck (Product Environmental Footprint, PEF). Det saknas därför både erfarenhet av metoden och dataunderlag för att sätta prestandaklasser och maxvärden.

Energimyndigheten stödjer förslaget att följa EU PEF-Category Rules (CR) för uppladdningsbara batterier för att garantera information som är reproducerbar, jämförbar och verifierbar. Eftersom livscykelanalyser på batterier visar att

energikällan som används i utvinning av råvaror och produktionen av litiumjonbatterier har en stor påverkan på koldioxidavtrycket så är reglerna för att verifiera vilken energimix som används av stor betydelse. Energimyndigheten anser att förnybar el ska främjas och stödjer generellt reglerna för modellering av el för koldioxidavtryck enligt EU-kommissionens PEF-category guidelines¹. För batterier anser dock Energimyndigheten att första alternativet, leverantörsspecifik el med ett 100% spårningssystem med ursprungsgarantier, bör utökas med även bilateralt avtal med en leverantör som säkerställer timmätning av den levererade elen. Energimyndigheten motiverar det med att produktionen av batterier kommer att ske i stora anläggningar med omfattande energianvändning. Genom både ursprungsgarantier för el och bilaterala avtal möjliggörs additionalitet, dvs att det kan leda till att faktiskt ny förnybar elproduktion etableras och används i dessa anläggningar.

Energimyndigheten stödjer även att EU-kommissionen tillhandahåller sekundärdata och PEF-mjukvara (beräkningsverktyg) för att minska kostnaderna för företagen och förenkla tredjepartsverifiering och marknadskontroll.

Återvinningsmål - Artikel 8 Återvunnet innehåll i industribatterier, elektriska vägfordonsbatterier och bilbatterier och Artikel 57

Återvinningseffektivitet och mål för materialåtervinning

Energimyndigheten anser att återvinningen av värdefulla metaller bör utvecklas och välkomnar både artikel 8:s krav på återvunnet innehåll i aktivt material i batterier (kobolt, bly, litium och nickel) och artikel 57:s krav på materialåtervinning av batteriet som helhet samt för specifika metaller (kobolt, koppar, bly, litium och nickel). Särskilt som prognoserna visar att batteritillverkning blir en av de viktigaste drivkrafterna för utvinning av råvaror och att EU är beroende av import för de mest kritiska råvarorna från i vissa fall politiskt instabila regioner. Det utökade producentansvaret (artikel 47) och att alla insamlade batterier ska återvinnas (artikel 48) bör leda till att volymen av insamlade uttjänta batterier ökar och tillsammans med återvinningsmålen i artikel 8 och 57 ger det incitament för aktörer att investera i nya tekniker för återvinning. Ökade volymer är en förutsättning för investeringar i förbättrade återvinningsprocesser i Europa.

Energimyndigheten stödjer ett stegvis införande av krav på återvunnet innehåll av metaller i batterier där det första steget är ett informationskrav, sedan ett minimikrav 2030 och en skärpning 2035. Kraven bör följa ökningen av volymen uttjänta batterier och därmed möjligheten att tillgå återvunna material.

Samtidigt som krav på återvunnet innehåll är ett viktigt signalvärde för aktörer att utveckla mer cirkulära materialflöden och därav minska behovet av jungfruligt material, anser Energimyndigheten att det är viktigt att nivån inte utgör ett tak för volymen batterier som kan sättas på marknaden, då det kan riskera att bromsa takten i elektrifieringen. Energimyndigheten noterar att nivåerna i

¹ https://ec.europa.eu/environment/eussd/smgp/pdf/PEFCR_guidance_v6.3.pdf (maj 2018)

förordningsförslaget är baserade på uppskattningar med många osäkerheter. Energimyndigheten anser därför att det är av största betydelse att det är en tydlig och transparent process framåt för hur dessa nivåer av återvunnet material ska bestämmas och att EU-kommissionen bör noga följa tillgången på återvunna material. I dagsläget finns det flera osäkerheter både vad gäller ökning av efterfrågan på batterier, möjligheten att återvinna metallerna med tillfredställande kvalitet samt när batterier når sin slutliga livslängd.

Energimyndigheten anser att det, för både materialåtervinning och innehåll av återvunna metaller, är viktigt med ett kontrollsystem med strikta regler och verifiering av data för systemets trovärdighet. Oberoende tredjepartsrevisioner är avgörande för att säkerställa efterlevnad av krav på spårbarhet av återvunna metaller.

Energimyndigheten ställer sig också frågande till varför inte bilbatterier (blybatterier) under 2 kWh omfattas av artikel 8 eftersom de kommer att sättas på den europeiska marknaden lång tid framöver enligt EU-kommissionens konsekvensanalys².

Artikel 10 Prestanda och livslängd för laddningsbara industribatterier och elektriska vägfordonsbatterier

Energimyndigheten stödjer förslaget att som första steg införa informationskrav av prestanda och livslängd för elektriska vägfordonsbatterier och industribatterier över 2 kWh för att i ett senare skede införa minimikrav för industribatterier. Kraven möjliggör mer informerade köpbeslut för konsument och andra inköpare och minimikraven att batterier håller en viss garanterad kvalitet under dess livslängd.

Energimyndigheten anser att batterier för sjöfart, flyg, tåg och arbetsmaskiner inte inledningsvis bör omfattas av minimikrav eftersom det kan vara ett hinder för utvecklingen då tekniken är omogen, dataunderlag saknas och att lagkrav kan medföra optimering mot specifika applikationer och överkompensation för att säkerställa att lagkraven uppfylls, vilket kan leda till situationer där det inte är resurseffektivt. Energimyndigheten gör bedömningen att för en stor del av den professionella marknaden för sjöfart, flyg, tåg och arbetsmaskiner kommer batteriernas prestanda baseras på avtalskrav mellan tillverkare och aktören med specifika prestanda ("batterirecept") för särskilda applikationer. Energimyndigheten anser även att det finns en risk att det kommer att saknas lämpliga standardiserade testmetoder för många av dessa applikationer och att det är viktigt att sådana standarder tas fram.

Energimyndigheten stödjer att elektriska vägfordonsbatterier (personbilar, lastbilar, bussar) inte omfattas av minimikrav inledningsvis. Detta eftersom de kommer att omfattas av andra regelverk (UN ECE etc.) och att det kan bli

² Enligt EU-kommissionens Impact assessment uppskattas 1,6 miljoner ton sättas på marknaden 2020 för att minska till 1,4 miljoner ton 2035. Mängden blybatterier som förväntas samlas in 2035 uppskattas till mer än 1,2 miljoner ton.

kontraproduktivt med liknande krav i batteriförordningen. Batteritekniken i elektriska vägfordon är fortfarande under utveckling och ett lagkrav kan medföra optimering mot specifika applikationer och överkompensation för att säkerställa att kraven uppfylls vilket inte är resurseffektivt.

Energimyndigheten anser att det bör tilläggas i förordningsförslaget att EU-kommissionen ska följa hur batteriers prestanda och livslängd generellt utvecklas för elektriska vägfordon, sjöfart, flyg, tåg och arbetsmaskiner med möjligheten att ompröva lämpligheten att sätta minimikrav på prestanda och livslängd för dessa applikationer. Detta för att förhindra att batterier av låg kvalitet släpps ut på marknaden.

Energimyndigheten föreslår att kommissionen undersöker om det finns möjlighet att underlätta för aktörer som säljer tjänster för att premiera resurseffektiva system. Detta om det säkerställs att den som säljer tjänsten är ansvarig för att kontrakten uppfylls.

Artikel 11 Löstagbara och utbytbara bärbara batterier

Energimyndigheten stödjer att existerande krav på att kunna avlägsna bärbara inbyggda batterier ur elektronisk utrustning stärks, samt att nya krav på att användaren eller en professionell aktör ska kunna byta ut bärbara inbyggda batterier införs. Energimyndigheten anser att det behöver förtydligas vilka produktkategorier som kommer att omfattas och vilka undantag från kraven som kommer att gälla.

Artikel 12 Säkerhet för stationära batterilagringssystem

Energimyndigheten stödjer att stationära batterilagringssystem utformade för att lagra och leverera elektrisk energi till nätet omfattas av krav så att de kan fungera och användas säkert under normal drift och användning. Energimyndigheten bedömer att det möjliggör en ansvarsfull återanvändning av uttjänta batterier för andra ändamål, exempelvis som stationära energilagringsbatterier, vilket kan bidra till en ökad resurseffektivitet.

Energimyndigheten noterar att det i dagsläget saknas testmetoder och standarder för många av de parametrar som ska testas och att det är viktigt att sådana standarder tas fram.

Krav på information till slutanvändare, aktörer inom reparation, återanvändning, återtillverkning och återvinning (Artiklarna 13, 14, 64, 65)

Energimyndigheten välkomnar krav på att information tillgängliggörs i hela värdekedjan eftersom det gör det möjligt för alla aktörer att kunna fatta välinformerade beslut. Det främjar också andrahandsförsäljning, reparation, återvinning, återanvändning och återtillverkning av batterier.

Energimyndigheten har svårt att få överblick av informationskraven då beskrivningen i EU-kommissionens konsekvensanalys inte överensstämmer på

alla punkter med artiklarna i förordningsförslaget. Myndigheten förstår kraven i artiklarna 13, 14, 64 och 65 enligt följande:

- Artikel 13 krav på märkning och krav på att mer information om batteriet finns fritt tillgängligt via en QR-kod som pekar på tillverkarens valda webbsida.
- Artikel 14 krav på att tillverkaren tillgängliggör data i batterihanteringssystem (BMS) för industribatterier och elektriska vägfordonsbatterier över 2 kWh till ägaren av batteriet eller oberoende aktör som agerar för dess räkning samt i artikel 59 till oberoende aktör inom återanvändning eller återtillverkning av batterier.
- Artikel 64 EU-gemensamt elektroniskt informationssystem om batterier med sökbar information för industribatterier och elektriska vägfordonsbatterier över 2 kWh.
- Artikel 65 Produktpass med ett unikt digitalt ID för varje industribatteri och elektriska vägfordonsbatteri över 2 kWh som även länkar till generell information om batteriet i EU-gemensamt elektroniskt informationssystem enligt artikel 64. Den ekonomiska aktören som sätter ett batteri på marknaden ska ansvara för att information i produktpasset stämmer, är komplett och uppdateras. Enligt EU-kommissionens konsekvensanalys kan det ställas krav på både statisk information samt att viss information ska vara dynamisk, t ex med information om datum för utsläppande på marknaden, resultat av underhåll och återanvändningsåtgärder, o.s.v.

Energimyndigheten har följande synpunkter på informationskraven i förordningsförslaget:

Energimyndigheten anser att det kan finnas fördelar om QR-koden enligt artikel 13 pekar på det EU-gemensamma elektroniska informationssystemet enligt artikel 64 med sökbar information. Det skulle då likna energimärkningen där en QR-kod på märkningen pekar på databasen EPREL (European Product Registry for Energy Labelling). Energimyndigheten stödjer förslaget att det elektroniska informationssystemet består av tre delar, en publik del, en för tredjepartsackrediterade yrkesverksamma inom återanvändning, återtillverkning och återvinning, samt en för marknadskontrollmyndigheter. Det underlättar informationsinhämtning för dessa aktörer, eftersom informationen i de olika delarna kan anpassas efter mottagaren.

Energimyndigheten noterar att det enligt Annex XIII är många parametrar om varje batteri som EU-kommissionen vill att den ekonomiska aktören ska publicera i det elektroniska informationssystemet. Energimyndigheten anser att det är viktigt att det finns erkända testmetoder och standarder för alla parametrar som tillverkarna ska ange i databasen. Energimyndigheten anser att bara de parametrar som är nödvändiga för respektive aktörsgrupp att ta del av bör publiceras, för att om möjligt minimera den administrativa bördan för

tillverkarna, samt kostnaden för att mäta. Vidare bör informationskraven följa standarder för material- och produktinformation för att harmonisera kraven i hela leveranskedjan och för att underlätta överföring och bearbetning av data mellan olika aktörer.

Energimyndigheten anser att det av säkerhetsskäl bör klargöras vilka krav som ska ställas på ackrediterade ekonomiska operatörer inom återanvändning, återtillverkning och återvinning för att de ska ges tillgång till informationen i databasen enligt annex XIII (2) liksom till information i BMS (artikel 14 och 59).

Produktpass för batterier

Energimyndigheten välkomnar förslaget om ett produktpass för batterier (artikel 65). Produktpass kan ge material- och produktinformation, innehåll av farliga ämnen och prestanda på ett ställe för alla aktörer i värdekedjan, utöver den information som ges på själva batteriet eller förpackningen. Det möjliggör även att information om batteriets egenskaper kan föras vidare i värdekedjan på ett transparent sätt och därmed förbättra potentialen att ge batterier ett andra liv. Genom möjligheten att spåra ett batteri under dess livslängd är det möjligt att göra en rättvisare fördelning av avgifterna för utvidgat producentansvar (EPR) när äganderätten överförs och större möjlighet för återvinnare att planera effektivare återvinningsaktiviteter baserat på information om de tekniska egenskaperna hos olika batterityper.

Batterihanteringssystem (BMS)

Energimyndigheten stödjer även krav på att tillgängliggöra information om industri- och elektriska vägfordonsbatteriers hälsotillstånd från batteriets batterihanteringssystem (Battery Management System) (artikel 14 och 59) eftersom det främjar andrahandsanvändning, reparation, återvinning, återanvändning eller återtillverkning av batteriet. Energimyndigheten anser att artikel 14 (2) bör omformuleras så att det inte ställs krav på att hela BMS måste sitta i batteriet. Syftet med artikeln är att viktiga data om batteriet lagras och är läsbart så att det är möjligt att bedöma batteriets hälsotillstånd och förväntade återstående livslängd. Det spelar i det sammanhanget ingen roll var intelligensen (BMS) sitter. För exempelvis system med utbytbara batterier kan hela eller delar av BMS sitta i verktyget/maskinen/fordonet dvs utanför batteriet.

Producentansvar (Artikel 47), insamlingsmål (Artikel 48,49) och insamlingssystem

I artikel 47 föreslås ett utökat producentansvar som innebär att alla batterier måste samlas in kostnadsfritt på EU-nivå. Energimyndigheten stödjer förslaget som bör leda till att en större volym batterier samlas in och återvinns än idag. Energimyndigheten anser att det bör klargöras vilken aktör som har producentansvaret för batterier som återanvänds eller återtillverkas då det är otydligt i förordningsförslaget. Energimyndigheten tolkar emellertid EU-kommissionens konsekvensanalys som att det är aktören som behandlar ett batteri för ändrad användning (enligt artikel 59) som har producentansvaret.

Energimyndigheten stödjer förslaget om höjda insamlingsmål för bärbara batterier och rapportering vilket är en viktig del i ett cirkulärt system. Energimyndigheten gör bedömningen att krav på att inbyggda bärbara batterier ska vara löstagbara och utbytbara enligt artikel 11 samt att bättre märkning (artikel 13) bör underlätta måluppfyllelse.

Artikel 59 Krav relaterade till återanvändning och återtillverkning av industribatterier och elektriska vägfordonsbatterier

Energimyndigheten är positiva till att regelverket blir tydligt för återanvändning och återtillverkning av industribatterier och elektriska vägfordonsbatterier genom artikel 59. Energimyndigheten stödjer förslaget att ett batteri som återanvänds eller återtillverkas upphör att vara avfall. Energimyndigheten stödjer också förslaget att aktören som sätter ett sådant batteri på marknaden inte behöver uppfylla alla produktkrav (artikel 7 koldioxidavtryck, artikel 8 återvunnet innehåll, artikel 10 prestanda och livslängd (10.1-2) samt artikel 39 due diligence) som ett batteri som sätts på marknaden för första gången behöver uppfylla men omfattas av minimikrav för prestanda och livslängd enligt artikel 10.3. Förslaget kan bidra till en ökad resurseffektivitet och bidra till en cirkulär ekonomi.

Energimyndigheten anser att marknadskontroll av denna nya marknad för återanvändning och återtillverkning av batterier måste säkerställas både för att garantera säkerhet för slutanvändarna enligt artikel 12 och för att inte batterier felbehandlas och försvinner utan att återvinnas korrekt.

Delegerade akter - genomförandeakter (artikel 7, 9 och 10)

I flera av artiklarna ska de slutliga produktkraven tas fram genom en delegerad akt. Energimyndigheten anser att det i stället bör ske genom en genomförandeakt för ett flertal situationer. Det gäller följande produktkrav:

- Både metoden för bestämning av koldioxidavtryck, prestandamärkning av koldioxidavtryck och maxnivåer för koldioxidavtryck enligt artikel 7.
- Minimivärden för prestanda och livslängd för bärbara batterier för allmänt bruk enligt artikel 9.
- Minimivärden för prestanda och livslängd för industribatterier enligt artikel 10.

Kommittéförfarandet som används i genomförandeakter är erfarenhetsmässigt det förfarande som bäst når stora och små företag, internationellt såväl som regionalt inom hela EU. Det möjliggör att flera olika perspektiv kan bidra till lagstiftningsprocessen. Genom den formella omröstningen kommer medlemsstaterna att vara engagerade under hela processen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andrén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Lena Callermo, chefsjuristen Rikard Janson och enhetschefen Linn Stengård. Föredragande har varit handläggaren Eva-Lotta Lindholm.

Robert Andrén

Eva-Lotta Lindholm

Beslutet har fattats elektroniskt i myndighetens handläggningssystem och saknar därför namnunderskrifter.