



**RADA
UNII EUROPEJSKIEJ**

Bruksela, 14 stycznia 2005 r.

5267/05

**Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2003/0282 (COD)**

**ENV 10
ENT 8
CODEC 11**

NOTA

od: Sekretariat Generalny
do: Grupa Robocza ds. Środowiska

Nr poprz. dok.: 5156/05 ENV 2 ENT 2 CODEC 4
Nr wniosku Kom.: 15494/03 ENV 655 ENT 221 CODEC 1704 - COM(2003) 723 końcowy

Dotyczy: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie
baterii i akumulatorów oraz odpadów w postaci baterii i akumulatorów
- Motywy

Załącznik do niniejszej noty obejmuje poprawione motywy wyżej wymienionej dyrektywy odzwierciedlające wynik dyskusji przeprowadzonej w ramach Grupy Roboczej ds. Środowiska w dniu 13 stycznia.

Zgodnie z tym, co ogłosiła Prezydencja podczas tego spotkania, zakłada się, że delegacje mogą przyjąć załączone motywy, o ile nie wyrażą sprzeciwu przed godz. 17.00 w środę 19 stycznia 2005 r.

Wniosek dotyczący
DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie baterii i akumulatorów oraz odpadów w postaci baterii i akumulatorów
(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 ust. 1 oraz jego art. 95 ust. 1 w powiązaniu z art. 4, 5 i 18,

uwzględniając wniosek Komisji,¹

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno - Społecznego,²

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,³

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu,⁴

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wskazane jest, aby harmonizować środki krajowe dotyczące baterii i akumulatorów oraz odpadów w postaci baterii i akumulatorów. Podstawowym celem dyrektywy jest zminimalizowanie wpływu baterii i akumulatorów oraz odpadów w postaci baterii i akumulatorów na środowisko, a tym samym przyczynianie się do ochrony, utrzymania i poprawy jakości środowiska. Dlatego też podstawę prawną wniosku stanowi art. 175 ust. 1 Traktatu. Jednakże właściwym jest również podjęcie środków na poziomie Wspólnoty na podstawie art. 95 ust. 1 Traktatu, aby zharmonizować wymogi dotyczące zawartości metali ciężkich w bateriach i akumulatorach oraz wymogi dotyczące ich etykietowania oraz aby zapewnić sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i uniknąć zakłóceń konkurencji w ramach Wspólnoty.

¹ Dz.U. C 96 z 21.4.2004, str. 29.

² Dz.U. C 117 z 30.4.2004, str. 5.

³ Dz.U. C 121 z 30.4.2004, str. 35.

⁴ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 20 kwietnia 2004 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia (Dz.U. C) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia (Dz.U. C).

(2) Komunikat Komisji w sprawie przeglądu strategii wspólnotowej dotyczącej gospodarowania odpadami z dnia 30 lipca 1996 r. ustanowił wskazówki dla przyszłej wspólnotowej polityki w zakresie odpadów. Komisja podkreśliła potrzebę redukcji ilości substancji niebezpiecznych w odpadach oraz wskazuje na potencjalne korzyści wynikające z obejmujących całą Wspólnotę przepisów ograniczających obecność takich substancji w produktach i procesie produkcyjnym. Komisja oświadcza dalej, że w przypadku, gdy nie można uniknąć produkcji odpadów, takie odpady powinny być ponownie wykorzystane lub odzyskane z uwagi na ich materiał lub energię.

(3) Dyrektywa Rady 91/157/EWG z dnia 18 marca 1991 r. w sprawie baterii i akumulatorów zawierających niektóre substancje niebezpieczne⁵ spowodowała zbliżenie ustawodawstw Państw Członkowskich w tej dziedzinie. Jednakże cele niniejszej dyrektywy nie zostały w pełni osiągnięte.

Szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego oraz dyrektywa 2002/96/WE w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego⁶ również podkreślają potrzebę poddania jej przeglądowi.

Dlatego też dyrektywę 91/157/EWG należy poddać przeglądowi oraz nadać jej nowe brzmienie w celu osiągnięcia przejrzystości.

(4) Aby osiągnąć swoje cele w zakresie środowiska, niniejsza dyrektywa zakazuje wprowadzania do obrotu niektórych baterii i akumulatorów zawierających rtęć lub kadm. Upowszechnia ona również wysoki poziom zbiórki i recyklingu odpadów w postaci baterii i akumulatorów, a także usprawnione działania na rzecz środowiska podejmowane przez operatorów zaangażowanych na jakimkolwiek etapie w cykl życia baterii i akumulatorów, np.: producentów, dystrybutorów i użytkowników końcowych, a w szczególności operatorów bezpośrednio zaangażowanych w przetwarzanie i recykling odpadów w postaci baterii i akumulatorów. Przepisy szczególne stanowią uzupełnienie istniejącego prawodawstwa wspólnotowego w zakresie odpadów, w szczególności dyrektywy 75/442/EWG w sprawie odpadów⁷, dyrektywy 1999/31/WE w sprawie składowania odpadów⁸ oraz dyrektywy 2000/76/WE w sprawie spalania odpadów⁹.

⁵ Dz.U. L 78 z 26.3.1991, str. 38. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 98/101/WE (Dz.U. L 1 z 5.1.1999, str. 1).

⁶ Dz.U. L 37 z 13.2.2003, str. 24.

⁷ Dz.U. L 194 z 25.7.1975, str. 39. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003. (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

⁸ Dz.U. L 182 z 16.7.1999, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003. (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

⁹ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 91.

- (5) W celu zapobieżenia przedostawania się baterii i akumulatorów do środowiska oraz, aby uniknąć dezorientacji użytkowników końcowych wynikającej z różnych wymogów dotyczących gospodarowania odpadami dla różnych baterii i akumulatorów, niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do wszystkich baterii i akumulatorów wprowadzanych do obrotu na obszarze Wspólnoty. Tak szeroko określony zakres stosowania powinien również zapewnić korzyści skali przy zbiórce i recyklingu, jak również optymalną oszczędność zasobów.
- (6) Niezawodne baterie i akumulatory mają podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa wielu produktów, urządzeń i usług, a także stanowią ważne źródło energii w naszym społeczeństwie.
- (7) Właściwym jest dokonanie rozróżnienia pomiędzy bateriami i akumulatorami przenośnymi z jednej strony a bateriami i akumulatorami przemysłowymi i samochodowymi z drugiej. Unieszkodliwianie baterii i akumulatorów przemysłowych i samochodowych w składowiskach ziemnych lub poprzez spalanie powinno być zabronione. Dla baterii i akumulatorów przenośnych należy ustanowić systemy zbierania osiągające wysoki wskaźnik zbiórki. Właściwe są również różne systemy zbierania i uzgodnienia finansowe dotyczące różnych typów baterii i akumulatorów.
- (8) Do baterii i akumulatorów przemysłowych zaliczyć należy wszystkie baterie i akumulatory przeznaczone wyłącznie do celów przemysłowych lub zawodowych. Obejmuje to baterie i akumulatory wykorzystywane do awaryjnego lub rezerwowego zasilania energetycznego w szpitalach, na lotniskach lub w biurach, baterie i akumulatory używane w pociągach lub w samolotach oraz baterie i akumulatory używane na morskich platformach wiertniczych i w latarniach morskich. Obejmuje to również baterie i akumulatory przeznaczone wyłącznie do podręcznych terminali płatniczych w sklepach i restauracjach, czytników kodów paskowych w sklepach, profesjonalnego sprzętu wideo dla stacji telewizyjnych i profesjonalnych studiów, latarek górniczych i latarek dla nurków umieszczonych na hełmach zawodowych górników i nurków, baterie i akumulatory rezerwowe do drzwi uruchamianych elektrycznie zapobiegające ich blokowaniu lub przytrzaśnięciu osób, baterie i akumulatory używane w oprzyrządowaniu lub w różnorodnych typach sprzętu pomiarowego i oprzyrządowania oraz baterii i akumulatorów używanych w powiązaniu z płytką ogniwa słonecznego, fotogalwanicznymi i innymi urządzeniami wykorzystującymi energię odnawialną. Definicja baterii i akumulatorów przemysłowych obejmuje również baterie i akumulatory używane w pojazdach z napędem elektrycznym, takich jak samochody, wózki inwalidzkie, rowery, pojazdy używane na lotnisku i pojazdy do przewozu automatycznego. Oprócz tej niewyczerpującej listy przykładów, za przemysłowe uznaje się wszystkie baterie

lub akumulatory, które nie są szczelnie zamknięte ani nie są bateriami lub akumulatorami samochodowym.

- (9) Do baterii lub akumulatorów przenośnych należy zaliczyć baterie i akumulatory szczelnie zamknięte, które przeciętna osoba może bez trudności przenosić w rękach i które nie są bateriami lub akumulatorami ani samochodowymi, ani przemysłowymi. Obejmują one baterie jednoogniwowe (takie jak baterie typu AA i AAA) oraz baterie i akumulatory używane przez konsumentów lub zawodowo w telefonach przenośnych, komputerach przenośnych, zasilaczach bezprzewodowych, zabawkach i sprzęcie gospodarstwa domowego takim jak szczoteczki i golarki elektryczne oraz odkurzacze przenośne (w tym podobny sprzęt używany w szkołach, sklepach, restauracjach, na lotniskach, w urzędach czy szpitalach), a także każdą baterię, którą konsument może używać w gospodarstwie domowym do zwykłych celów.
- (10) Komisja powinna ocenić potrzebę dostosowania dyrektywy, uwzględniając dostępne informacje techniczne i naukowe. W szczególności, Komisja powinna dokonać przeglądu, w terminie czterech lat od wejścia w życie dyrektywy, wyłączenia spod zakazu dotyczącego kadmu przyznanego bateriom i akumulatorom przenośnym przeznaczonym do użytku w zasilaczach bezprzewodowych. Zasilacze bezprzewodowe obejmują narzędzia, używane przez konsumentów oraz zawodowo do toczenia, frezowania, szlifowania, rozdrabniania, piłowania, cięcia, ścinania, wiercenia, przebijania otworów, wykrawania, uderzania młotkiem, nitowania, śrubowania, polerowania lub podobnej obróbki drewna, metalu i innych materiałów, jak również do koszenia, cięcia i innych prac ogrodowych.
- (11) Komisja powinna również monitorować, a Państwa Członkowskie powinny wspierać, postęp technologiczny, który powoduje, że baterie i akumulatory są bardziej przyjazne dla środowiska przez ich cały cykl życia, w tym poprzez uczestnictwo w systemie zarządzania środowiskiem i audytu środowiskowego we Wspólnocie (EMAS).
- (12) Aby chronić środowisko należy zbierać odpady w postaci baterii i akumulatorów. Oznacza to utworzenie systemów zbierania odpadów tak, aby użytkownicy końcowi mogli pozbywać się baterii lub akumulatorów przenośnych w dogodny sposób i nieodpłatnie.

- (13) Wskazane jest, aby Państwa Członkowskie osiągnęły wysokie wskaźniki zbiórki i recyklingu dla odpadów w postaci baterii i akumulatorów po to, aby osiągnąć wysoki poziom ochrony środowiska i odzysku materiałowego na obszarze Wspólnoty. Niniejsza dyrektywa powinna zatem wytyczyć minimalne cele zbiórki i recyklingu dla Państw Członkowskich. Właściwym jest obliczenie wskaźnika zbiórki na podstawie średniej rocznej sprzedaży w latach poprzedzających tak, aby określić dla wszystkich Państw Członkowskich porównywalne cele, które są proporcjonalne w stosunku do krajowego poziomu zużycia baterii.
- (14) Szczegółowe wymogi w zakresie recyklingu należy ustanowić dla baterii i akumulatorów kadmowych i ołowiowych w celu osiągnięcia na obszarze Wspólnoty wysokiego poziomu odzysku materiałowego oraz w celu zapobiegania rozbieżnościom między Państwami Członkowskimi.
- (15) Wszystkie zainteresowane strony powinny móc uczestniczyć w systemach zbierania, przetwarzania i recyklingu. Systemy te powinny być tak zaprojektowane, aby uniknąć dyskryminacji produktów przywożonych, ograniczeń w handlu lub zakłóceń konkurencji.
- (16) Systemy zbierania i recyklingu powinny być zoptymalizowane, w szczególności w celu zminimalizowania kosztów oraz negatywnego wpływu transportu na środowisko. Systemy przetwarzania i recyklingu powinny wykorzystywać najlepsze dostępne techniki, jak zostało to określone w art. 2 ust. 11 dyrektywy 96/61/WE dotyczącej zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli.¹⁰
- (17) Podstawowe zasady finansowania gospodarowania odpadami w postaci baterii i akumulatorów powinny zostać określone na poziomie wspólnotowym. Systemy finansowania powinny pomagać w osiągnięciu wysokich wskaźników zbiórki i recyklingu oraz wpływać na zasadę odpowiedzialności producenta. Producenci powinni zatem ponieść koszty zbierania, przetwarzania i recyklingu wszystkich zebranych baterii i akumulatorów po odliczeniu zysku ze sprzedaży odzyskanych materiałów. Jednakże stosowanie, pod pewnymi warunkami, zasad *de minimis* do małych producentów mogłoby być uzasadnione. Dlatego też właściwym jest, aby przewidzieć możliwe przyjęcie odpowiednich przepisów na podstawie procedury komitologii.

¹⁰ Dz.U. L 257 z 10.10.1996, str. 26. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003. (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

- (18) Aby zbiórka była udana konieczne jest zapewnienie informacji użytkownikom końcowym na temat zalet oddzielnego zbierania, dostępnych systemów zbierania oraz roli użytkowników końcowych w gospodarowaniu odpadami w postaci baterii i akumulatorów. Należy dokonać szczegółowych ustaleń w zakresie systemu etykietowania, który powinien zapewnić użytkownikom końcowym przejrzystą, rzetelną i zrozumiałą informację na temat baterii i akumulatorów oraz metali ciężkich, które zawierają.
- (19) Jeżeli Państwa Członkowskie używają instrumentów ekonomicznych, takich jak zróżnicowane stawki podatkowe, aby osiągnąć cele niniejszej dyrektywy, a w szczególności wysokie wskaźniki osobnej zbiórki i recyklingu, powinny odpowiednio poinformować o tym Komisję.
- (20) Rzetelne i porównywalne dane na temat ilości baterii i akumulatorów wprowadzanych do obrotu, zbieranych i poddawanych recyklingowi są niezbędne dla monitorowania postępu w osiąganiu celów niniejszej dyrektywy.
- (21) Państwa Członkowskie powinny ustanowić zasady karania stosowane w przypadku naruszenia postanowień niniejszej dyrektywy oraz zapewnić, aby zostały one wprowadzone w życie. Kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.
- (22) Zgodnie z ust. 34 międzyinstytucjonalnego porozumienia w sprawie lepszego stanowienia prawa, zachęca się Państwa Członkowskie do sporządzania, na własne potrzeby oraz w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie będą ilustrować związek między niniejszą dyrektywą a środkami służącymi transpozycji i podadzą je do wiadomości publicznej.
- (23) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji.

- (24) Z uwagi na fakt, iż cele niniejszej dyrektywy do których należą ochrona środowiska i zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary lub skutki proponowanych działań możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza ponad to, co jest konieczne dla osiągnięcia tych celów.
- (25) Niniejszą dyrektywę stosuje się bez uszczerbku dla prawodawstwa wspólnotowego w zakresie wymogów bezpieczeństwa, jakości i zdrowia oraz szczególnego prawodawstwa wspólnotowego w zakresie gospodarowania odpadami, w szczególności dla dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji¹¹ oraz dla dyrektywy 2002/96/WE w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego.
- (26) Odnośnie do odpowiedzialności producenta, producenci baterii i akumulatorów, a także producenci innych produktów, których część składową stanowi bateria lub akumulator są odpowiedzialni za gospodarowanie odpadami w postaci baterii i akumulatorów, które wprowadzają do obrotu. Aby umożliwić odzwierciedlenie różniących się między sobą uwarunkowań krajowych oraz aby uwzględnić istniejące systemy, w szczególności te, które zostały stworzone w celu osiągnięcia zgodności z dyrektywą 2000/53/WE i 2002/96/WE, unikając jednocześnie podwójnych obciążeń, właściwe jest elastyczne podejście.
- (27) Dyrektywa 2002/95/WE w sprawie ograniczenia stosowania niektórych niebezpiecznych substancji w sprzęcie elektrycznym i elektronicznym¹² nie znajduje zastosowania do baterii i akumulatorów używanych w sprzęcie elektrycznym i elektronicznym.
- (28) Baterie i akumulatory przemysłowe i samochodowe używane w pojazdach powinny spełniać wymagania określone w dyrektywie 2000/53/WE, w szczególności w jej art. 4. Dlatego też zakazuje się używania kadmu w bateriach i akumulatorach przemysłowych w pojazdach o napędzie elektrycznym, o ile nie są objęte wyłączeniem na podstawie załącznika II do tej dyrektywy.

¹¹ Dz.U. L 269 z 21.10.2000, str. 34.

¹² Dz.U. L 37 z 13.2.2003, str. 19.