



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 28 Μαΐου 2021
(OR. en)

9052/21

**Διοργανικός φάκελος:
2020/0353(COD)**

ENV 333
ENT 91
MI 380
IND 155
ENER 249
CODEC 748

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 13944/20 + ADD 1

Θέμα: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 – Έκθεση προόδου

Ενόψει της συνόδου των υπουργών Περιβάλλοντος στις 10 Ιουνίου 2021, επισυνάπτεται για τις αντιπροσωπίες έκθεση προόδου που εκπόνησε η Προεδρία.

**Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ
ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, την κατάργηση
της οδηγίας 2006/66/ΕΚ και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020**

Έκθεση προόδου

Συμβούλιο Περιβάλλοντος, 10 Ιουνίου 2021

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 10 Δεκεμβρίου 2020, η Επιτροπή ενέκρινε την πρόταση κανονισμού σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, με σκοπό την αντικατάσταση της ισχύουσας οδηγίας για τις μπαταρίες. Η πρόταση αποσκοπεί στον εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου της ΕΕ για τις μπαταρίες, στο πλαίσιο της αυξημένης ζήτησης για ανάπτυξη και παραγωγή μπαταριών.

Η πρόταση της Επιτροπής βασίζεται στο άρθρο 114 της ΣΛΕΕ.

Η Επιτροπή θεωρεί ως κύριους στόχους της πρότασης: την ενίσχυση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς· την προώθηση της κυκλικής οικονομίας· και τη μείωση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής των μπαταριών.

Αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των παραδοτέων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και βασίζεται σε πρωτοβουλίες της Επιτροπής, όπως το στρατηγικό σχέδιο δράσης για τις μπαταρίες, το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία, η νέα βιομηχανική στρατηγική για την Ευρώπη και η στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Η πρόταση ακολουθεί επίσης την αξιολόγηση της ισχύουσας οδηγίας για τις μπαταρίες, η οποία δημοσιεύτηκε τον Απρίλιο του 2019. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή προτείνει έναν ενιαίο κανονισμό που θα καλύπτει ολόκληρο τον κύκλο ζωής των μπαταριών, καθορίζοντας:

- Απαιτήσεις βιωσιμότητας και ασφάλειας, όπως κανόνες για το αποτύπωμα άνθρακα, ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο, κριτήρια επιδόσεων και ανθεκτικότητας και παραμέτρους ασφάλειας·
- Απαιτήσεις επισήμανσης και ενημέρωσης, όπως η αποθήκευση πληροφοριών σχετικά με τη βιωσιμότητα, και δεδομένα σχετικά με την κατάσταση της υγείας και την αναμενόμενη διάρκεια ζωής των μπαταριών·

- Διατάξεις για τη διαχείριση στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως απαιτήσεις σχετικά με τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού, την οργάνωση και τους στόχους για τη συλλογή αποβλήτων μπαταριών, την απόδοση ανακύκλωσης και την ανάκτηση υλικών·
- Υποχρεώσεις των οικονομικών φορέων όσον αφορά την επιβολή των απαιτήσεων για τα προϊόντα και των συστημάτων δέουσας επιμέλειας·
- Ηλεκτρονικό σύστημα για την ανταλλαγή πληροφοριών και τη δημιουργία του διαβατηρίου μπαταριών·
- Υποχρεωτικές πράσινες δημόσιες συμβάσεις·
- Άλλες διατάξεις που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της επιβολής, κανόνες σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, την κοινοποίηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, την εποπτεία της αγοράς και τα οικονομικά μέσα.

Ο προτεινόμενος κανονισμός αποτελείται από 79 άρθρα, 14 παραρτήματα και προβλέπει περισσότερες από 30 πράξεις παράγωγου δικαίου.

Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ύστερα από απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της 29^{ης} Απριλίου 2021, αρμόδιες επί της πρότασης είναι η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (ENVI), η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας (ITRE) και η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (IMCO) ως συνδεδεμένες επιτροπές, σύμφωνα με το άρθρο 57 του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ενώ η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) γνωμοδοτεί. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναμένεται να ψηφίσει επί της θέσης του κατά τη σύνοδο της ολομέλειας του Φεβρουαρίου του 2022.

Το Συμβούλιο, στα συμπεράσματά του της 17ης Δεκεμβρίου 2020¹ με τίτλο «Για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη», επικρότησε την πρόταση της Επιτροπής σχετικά με νέο κανονιστικό πλαίσιο για τις μπαταρίες που αποσκοπεί στην εξασφάλιση μιας αξιακής αλυσίδας για ασφαλείς, κυκλικές και βιώσιμες μπαταρίες κάθε τύπου, το οποίο θα θεσπίσει μέτρα για τη διατήρηση της αξίας και την εκ σχεδιασμού βελτιστοποίηση και την παραγωγή έως τη χρήση και την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή και την ανακύκλωση και την παροχή κινήτρων, κατά περίπτωση, για τη χρήση επαναφορτιζόμενων μπαταριών·

¹ έγγρ. 14167/2020

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η εξέταση της πρότασης διεξάγεται από την Ομάδα «Περιβάλλον». Η παρουσίασή της πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της γερμανικής Προεδρίας, στην άτυπη βιντεοδιάσκεψη της Ομάδας «Περιβάλλον» στις 14 Δεκεμβρίου 2020. Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων υπέβαλε επίσης την πρότασή της κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου Περιβάλλοντος στις 17 Δεκεμβρίου 2020.

Κατά τη διάρκεια της πορτογαλικής Προεδρίας, έχουν αφιερωθεί μέχρι στιγμής 19 βιντεοδιασκέψεις της Ομάδας «Περιβάλλον» στην πρόταση. Υποβλήθηκε επίσης στην Ομάδα «Ανταγωνιστικότητα και ανάπτυξη» (Βιομηχανία) στις 13 Ιανουαρίου 2021.

Η εκτίμηση επιπτώσεων παρουσιάστηκε από την Επιτροπή και συζητήθηκε κατά την βιντεοδιάσκεψη της Ομάδας «Περιβάλλον» στις 7-8 Ιανουαρίου 2021. Με την ευκαιρία αυτή, η ανάλυση της πρότασης ξεκίνησε με το κεφάλαιο II για τις απαιτήσεις βιωσιμότητας και ασφάλειας (άρθρα 6 έως 12, παραρτήματα I έως V και σχετικοί ορισμοί), η οποία συνέχισε να συζητείται κατά τη συνεδρίαση της 18ης και 19ης Ιανουαρίου 2021, καθώς και με το άρθρο 71 σχετικά με τη διαδικασία τροποποίησης των περιορισμών για τις επικίνδυνες ουσίες, λόγω της σημασίας του για το κεφάλαιο.

Στις 19 Ιανουαρίου 2021 εξετάστηκε επίσης το κεφάλαιο III σχετικά με τις απαιτήσεις επισήμανσης και ενημέρωσης (άρθρα 13, 14 και παραρτήματα VI και VII και σχετικοί ορισμοί).

Η Ομάδα «Περιβάλλον» ανέλυσε το κεφάλαιο VII σχετικά με τη διαχείριση των μπαταριών στο τέλος του κύκλου ζωής τους (άρθρα 46 έως 63, παραρτήματα XI, XII και σχετικοί ορισμοί) κατά τις συνεδριάσεις στις 2, 12, 15 και 19 Φεβρουαρίου 2021.

Στις 2 Φεβρουαρίου 2021, η Επιτροπή ενημέρωσε επίσης την Ομάδα «Περιβάλλον» σχετικά με τις εν εξελίξει εργασίες ως προς τον παγκόσμιο τεχνικό κανονισμό του ΟΗΕ για τη μακροβιότητα της μπαταρίας των οχημάτων.

Οι διατάξεις σχετικά με τη δέουσα επιμέλεια της αλυσίδας εφοδιασμού (άρθρα 39, 72 και παράρτημα X) συζητήθηκαν στις 19 Φεβρουαρίου και την 1η Μαρτίου 2021.

Την 1η Μαρτίου 2021, η Ομάδα «Περιβάλλον» εξέτασε επίσης τη νομική βάση της πρότασης και το όριο χωρητικότητας των 2 KWh για τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και τις επαναφορτιζόμενες βιομηχανικές μπαταρίες με εσωτερική αποθήκευση, με βάση ανεπίσημα έγγραφα που προσκόμισε η Επιτροπή. Συζητήθηκαν επίσης οι πράσινες δημόσιες συμβάσεις (άρθρο 70).

Στις 15 Μαρτίου 2021, η Ομάδα «Περιβάλλον» εξέτασε το κεφάλαιο VIII σχετικά με την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών (άρθρα 64, 65 και παράρτημα XIII).

Το κεφάλαιο IV σχετικά με τη συμμόρφωση των μπαταριών (άρθρα 15 έως 20, παραρτήματα VIII και IX) και το κεφάλαιο V σχετικά με την κοινοποίηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης (άρθρα 21 έως 37) και οι σχετικοί ορισμοί συζητήθηκαν στις 22 Μαρτίου 2021.

Κατά τη συνεδρίασή της στις 29 Μαρτίου 2021, η Ομάδα «Περιβάλλον» εξέτασε το κεφάλαιο VI σχετικά με τις υποχρεώσεις των οικονομικών φορέων πλην των υποχρεώσεων του κεφαλαίου VII (άρθρα 38 έως 45, με εξαίρεση το άρθρο 39 που είχε συζητηθεί προηγουμένως), το κεφάλαιο IX σχετικά με την εποπτεία της αγοράς της Ένωσης, τον έλεγχο των μπαταριών που εισέρχονται στην αγορά της Ένωσης και τις ενωσιακές διαδικασίες διασφάλισης (άρθρα 66 έως 69) και το κεφάλαιο XII σχετικά με τις τροποποιήσεις (άρθρο 75).

Στις 13 Απριλίου 2021, η Ομάδα «Περιβάλλον» ολοκλήρωσε την πρώτη ανάγνωση των άρθρων εξετάζοντας το κεφάλαιο I ως προς τις γενικές διατάξεις (άρθρα 1 έως 5) και το κεφάλαιο XIII σχετικά με τις τελικές διατάξεις (άρθρα 76 έως 79).

Η Προεδρία έκρινε ότι θα ήταν πρόωρο να εξεταστούν οι αιτιολογικές παράγραφοι προτού συζητηθούν οι προτάσεις διατύπωσης των άρθρων.

Κατά την άτυπη βιντεοδιάσκεψη των υπουργών Περιβάλλοντος στις 18 Μαρτίου 2021, πραγματοποιήθηκε συζήτηση προσανατολισμού σχετικά με τον προτεινόμενο κανονισμό με στόχο να δοθεί πολιτική καθοδήγηση σχετικά με τη μελλοντική πορεία των διαπραγματεύσεων. Η συζήτηση επικεντρώθηκε στη νομική βάση και το πεδίο εφαρμογής της πρότασης, στις απαιτήσεις βιωσιμότητας και ασφάλειας, στις διατάξεις σχετικά με τη δέουσα επιμέλεια στην αλυσίδα εφοδιασμού και στη διαχείριση του τέλους του κύκλου ζωής.

Μετά την ολοκλήρωση της πρώτης ανάγνωσης των άρθρων, οι περαιτέρω συζητήσεις καθοδηγήθηκαν έκτοτε από ανεπίσημα έγγραφα της Προεδρίας που αντικατοπτρίζουν την πολιτική καθοδήγηση που παρείχαν οι υπουργοί, τις συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν μέχρι σήμερα και πρόσθετες συμπληρωματικές γραπτές παρατηρήσεις των κρατών μελών. Στα ανεπίσημα έγγραφα της, η Προεδρία έχει ως στόχο να συνοψίσει τα κύρια ζητήματα που έθιξαν τα κράτη μέλη, να υποβάλει εναλλακτικές προτάσεις, κατά περίπτωση, στο στάδιο της συζήτησης και να εντοπίσει ερωτήματα σχετικά με ζητήματα για τα οποία απαιτούνται πρόσθετες πληροφορίες από τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη κλήθηκαν να αντιδράσουν στις προτάσεις που υποβλήθηκαν και/ή να υποβάλουν συγκεκριμένες προτάσεις διατύπωσης για τα ζητήματα που προσδιορίζονται στα ανεπίσημα έγγραφα καθώς και για άλλα θέματα που θα έκριναν αναγκαίο να εξεταστούν.

Η Προεδρία επέλεξε να επικεντρωθεί στο Κεφάλαιο II για τις απαιτήσεις βιωσιμότητας και ασφάλειας και στο Κεφάλαιο VII για τη διαχείριση των μπαταριών στο τέλος του κύκλου ζωής τους, δεδομένου ότι περιέχουν βασικές διατάξεις της πρότασης κανονισμού.

Δύο συνεδριάσεις της Ομάδας «Περιβάλλον» αφιερώθηκαν στο ανεπίσημο έγγραφο της Προεδρίας² με θέμα το κεφάλαιο II (20 και 21 Απριλίου 2021). Στις 21 Απριλίου 2021 η Ομάδα «Περιβάλλον» εξέτασε επίσης ενδεχόμενη οριζόντια προσέγγιση των μπαταριών ελαφρών μέσων μεταφοράς.

Το ανεπίσημο έγγραφο της Προεδρίας για το κεφάλαιο VII³ συζητήθηκε σε πέντε συνεδριάσεις της Ομάδας «Περιβάλλον» (27 και 28 Απριλίου, 6, 11 και 20 Μαΐου 2021).

Κατά τη συνεδριάσή της στις 26 Μαΐου 2021, η Ομάδα «Περιβάλλον» συζήτησε περαιτέρω το κεφάλαιο VII, με παρουσίαση της Επιτροπής για τις διασυνδέσεις μεταξύ του άρθρου 8α της οδηγίας πλαίσιο για τα απόβλητα και των προτεινόμενων διατάξεων για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού στο πλαίσιο του προτεινόμενου κανονισμού. Πρόθεση της Προεδρίας είναι να επανέλθει στο θέμα αυτό τον Ιούνιο, καθώς και να διεξαγάγει συζήτηση για την αναπροσαρμογή χρήσης και την ανακατασκευή μπαταριών, προκειμένου να λάβει συγκεκριμένες παρατηρήσεις από τα κράτη μέλη ως προς πιθανά μέτρα για την επίτευξη προόδου. Επίσης τον Ιούνιο, η Επιτροπή αναμένεται να παρουσιάσει στην Ομάδα «Περιβάλλον» τη μελέτη του Κοινού Κέντρου Ερευνών σχετικά με τις μπαταρίες ελαφρών μέσων μεταφοράς και η Νομική Υπηρεσία του Συμβουλίου ενδέχεται να υποβάλει τη γνώμη της σχετικά με τη νομική βάση της πρότασης.

Πέραν των εκτενών παρουσιάσεων στην Ομάδα «Περιβάλλον», η Επιτροπή υπέβαλε ανεπίσημο έγγραφο ως προς τη νομική βάση, την επιλογή του νομικού μέσου και το περιθώριο ελιγμών των κρατών μελών όσον αφορά τη νέα νομοθεσία για τις μπαταρίες⁴ και ως προς το κατώτατο όριο χωρητικότητας 2kWh⁵. Η Επιτροπή υπέβαλε επίσης πίνακα αντιστοιχίας των απαιτήσεων ως προς τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού βάσει του άρθρου 8α της οδηγίας πλαίσιο για τα απόβλητα και των υποχρεώσεων ως προς τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού βάσει της οδηγίας για τις ηλεκτρικές στήλες και της πρότασης κανονισμού για τις μπαταρίες⁶, ενώ αναμένεται να κοινοποιήσει ανεπίσημο έγγραφο σχετικά με την αναπροσαρμογή χρήσης και την ανακατασκευή μπαταριών ενόψει των συζητήσεων της Ομάδας «Περιβάλλον» τον Ιούνιο.

Τα κράτη μέλη διατύπωσαν επιφύλαξη εξέτασης για ολόκληρη την πρόταση ή μέρη αυτής και τόνισαν την ανάγκη συντονισμού των θέσεων μεταξύ διαφόρων φορέων αρμόδιων για θέματα που ρυθμίζονται με την πρόταση. Τα κράτη μέλη ζήτησαν επίσης τη γνώμη της Νομικής Υπηρεσίας του Συμβουλίου σχετικά με τη νομική βάση της πρότασης.

² Έγγραφο 4964/2021

³ Έγγραφο 5372/2021

⁴ Έγγραφο 2635/2021 REV 1

⁵ Έγγραφο 2440/2021

⁶ Έγγραφο 6858/2021

Καθ' όλη τη διάρκεια των συζητήσεων, η Προεδρία επεδίωξε να παράσχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να λαμβάνουν λεπτομερείς διευκρινίσεις από την Επιτροπή σχετικά με ολόκληρο το φάσμα της πρότασης, λόγω της τεχνικής πολυπλοκότητας, της καινοτόμου φύσης και του ευρέος πεδίου εφαρμογής της. Η προσεκτική ανάλυση της πρότασης κατά τη διάρκεια εβδομαδιαίων συνεδριάσεων και μέσω των επακόλουθων παρατηρήσεων από τα κράτη μέλη κατέστησαν δυνατό τον εντοπισμό των κύριων ζητημάτων που προκαλούν ανησυχία σε κάθε ένα από τα κεφάλαια του προτεινόμενου κανονισμού. Επιπλέον, η πρόσθετη ενδελεχής συζήτηση σχετικά με το κεφάλαιο II για τις απαιτήσεις βιωσιμότητας και ασφάλειας και το κεφάλαιο VII για τη διαχείριση των μπαταριών στο τέλος του κύκλου ζωής τους είχε ως αποτέλεσμα τον εντοπισμό ζητημάτων που χρήζουν εξέτασης και πιθανών μέτρων για την επίτευξη προόδου.

III. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Με την ευκαιρία της άτυπης βιντεοδιάσκεψης των υπουργών Περιβάλλοντος στις 18 Μαρτίου 2021, τα κράτη μέλη χαιρέτισαν την πρόταση κανονισμού για τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών. Οι υπουργοί επεσήμαναν την καινοτόμο και φιλόδοξη φύση της πρότασης και τη σημασία να εφοδιαστεί η ΕΕ με ένα μελλοντικά βιώσιμο νομικό πλαίσιο για τις μπαταρίες, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, αλλά και να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα των μπαταριών καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.

Μολονότι τόνισαν τη σημασία της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς για τις μπαταρίες, οι υπουργοί εκδήλωσαν ενδιαφέρον να εξετάσουν το ενδεχόμενο διπλής νομικής βάσης (εσωτερική αγορά και περιβάλλον), δεδομένων των περιβαλλοντικών στόχων που επιδιώκονται με τον προτεινόμενο κανονισμό.

Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της πρότασης, αρκετές αντιπροσωπίες ζήτησαν να προβλεφθεί ο ορισμός στόχου συλλογής για μπαταρίες ελαφρών μέσων μεταφοράς. Μολονότι αναγνωρίζεται η σημασία των απαιτήσεων βιωσιμότητας και ασφάλειας και των διατάξεων περί δέουσας επιμέλειας, ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν την ανησυχία τους ως προς τα χρονοδιαγράμματα και τις μεθοδολογίες που προτείνει η Επιτροπή, καθώς και ως προς τον πιθανό διοικητικό φόρτο. Σε ό,τι αφορά τη διαχείριση του τέλους του κύκλου ζωής, αρκετές αντιπροσωπίες εξέφρασαν αμφιβολίες ως προς τη σκοπιμότητα της επίτευξης των στόχων εντός του προτεινόμενου χρονοδιαγράμματος.

Οι συζητήσεις στην Ομάδα «Περιβάλλον» κατέστησαν δυνατή τη λεπτομερή ανάλυση της πρότασης και τον εντοπισμό ορισμένων ζητημάτων που χρήζουν εξέτασης, ενόψει της έγκρισης της γενικής προσέγγισης. **Η Προεδρία επισημαίνει τα ακόλουθα ζητήματα ως ιδιαίτερα σημαντικά, με την επιφύλαξη άλλων σημείων ενδιαφέροντος περισσότερο τεχνικής φύσης και περαιτέρω παρατηρήσεων εκ μέρους μεμονωμένων κρατών μελών:**

Νομική βάση

Πολλά κράτη μέλη εξέφρασαν επιφυλάξεις για την απόφαση της Επιτροπής να επιλέξει ως ενιαία νομική βάση το άρθρο 114 της ΣΛΕΕ και ζήτησαν την γνώμη της Νομικής Υπηρεσίας του Συμβουλίου επί του θέματος. Τα κράτη μέλη εκδήλωσαν ενδιαφέρον να εξετάσουν το ενδεχόμενο διπλής νομικής βάσης, προσθέτοντας το άρθρο 192 της ΣΛΕΕ, καθώς θεώρησαν ότι οι περιβαλλοντικές ανησυχίες βρίσκονται επίσης στο επίκεντρο της πρότασης. Αμφισβητήθηκε ιδιαίτερα η αναφορά στο άρθρο 114 της ΣΛΕΕ όσον αφορά το κεφάλαιο VII για τη διαχείριση των μπαταριών στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Επισημάνθηκε ότι η ισχύουσα οδηγία για τις μπαταρίες έχει διπλή νομική βάση, με άρθρα που αντιστοιχούν στα άρθρα 192 και 114 της ΣΛΕΕ.

Γενικές διατάξεις (Κεφάλαιο I)

Όσον αφορά τους **Ορισμούς (άρθρο 2)** τα κράτη μέλη ζήτησαν να ευθυγραμμιστούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό με τους ορισμούς που ήδη χρησιμοποιούνται στην υφιστάμενη σχετική νομοθεσία. Ορισμένα κράτη μέλη αμφισβήτησαν το σκεπτικό για τον προσδιορισμό ανώτατου ορίου 5 κιλών στον ορισμό των φορητών μπαταριών. Τα κράτη μέλη εξέφρασαν την υποστήριξή τους για τις αλλαγές που προτείνει η Προεδρία στους ακόλουθους ορισμούς: μπαταρία με εσωτερική αποθήκευση (6)· επικίνδυνες ουσίες (41)· παραγωγός (37)· οργάνωση ευθύνης του παραγωγού (39)· φορέας ανακύκλωσης (46)· αφαίρεση του «επιπέδου ανακύκλωσης» (48)· ορισμός διακριτού «εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου» (53) όσον αφορά το κεφάλαιο VII. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θεώρησαν απαραίτητο να εισαχθεί ορισμός για την «ανακατασκευή».

Ορισμένα κράτη μέλη ζήτησαν την παράταση της προθεσμίας για να γνωστοποιήσουν στην Επιτροπή την **αρμόδια αρχή (άρθρο 5)**.

Δεδομένου του οριζόντιου χαρακτήρα του, αμφισβητήθηκε επίσης το **κατώτατο όριο χωρητικότητας 2KWh** για τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και τις επαναφορτιζόμενες μπαταρίες βιομηχανικού τύπου με εσωτερική αποθήκευση. Η Επιτροπή υπέβαλε ανεπίσημο έγγραφο⁷ με το οποίο αιτιολογεί την απόφαση με βάση ανάλυση κόστους-οφέλους που παρουσιάστηκε στην εκτίμηση επιπτώσεων.

⁷ Έγγραφο 2440/2021

Όσον αφορά την προσέγγιση για τις **μπαταρίες ελαφρών μέσων μεταφοράς**, η Προεδρία ρώτησε τα κράτη μέλη αν θα ήταν σκόπιμη η αναφορά στις κατηγορίες οχημάτων που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 168/2013. Ωστόσο τα κράτη μέλη έκριναν ότι μια τέτοια προσέγγιση δεν θα επέτρεπε να καλυφθούν όλες οι κατηγορίες μπαταριών ελαφρών μέσων μεταφοράς. Η Επιτροπή ανέφερε ότι ζήτησε από το Κοινό Κέντρο Ερευνών να εκπονήσει έκθεση σχετικά με τις μπαταρίες ελαφρών μέσων μεταφοράς. Η έκθεση του Κοινού Κέντρου Ερευνών αναμένεται να επιτρέψει την εισαγωγή μιας νέας, ενδιάμεσης κατηγορίας μπαταριών για ελαφρά μέσα μεταφοράς, καθώς και τεκμηριωμένων ορίων χωρητικότητας και βάρους μεταξύ φορητών μπαταριών και μπαταριών για ελαφρά μέσα μεταφοράς, καθώς και μεταξύ μπαταριών για ελαφρά μέσα μεταφοράς και μπαταριών για ηλεκτρικά οχήματα. Το θέμα αναμένεται να εξεταστεί περαιτέρω μετά την υποβολή του εγγράφου στην Ομάδα «Περιβάλλον».

Απαιτήσεις βιωσιμότητας και ασφάλειας (Κεφάλαιο II και άρθρο 71)

Τα κράτη μέλη αμφισβήτησαν την αναγκαιότητα και την προστιθέμενη αξία των νέων ειδικών διατάξεων σχετικά με **περιορισμούς επικίνδυνων ουσιών όσον αφορά τις μπαταρίες (άρθρο 6, παράρτημα I και άρθρο 71)**, λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων διαδικασιών βάσει του κανονισμού REACH. Τα κράτη μέλη εξέφρασαν ανησυχία για τυχόν επικάλυψη της υφιστάμενης νομοθεσίας και των υφιστάμενων δομών. Τα κράτη μέλη εξέφρασαν επίσης την απογοήτευσή τους για το γεγονός ότι δεν τους παρέχεται η δυνατότητα να κινήσουν τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 71, η οποία διαφέρει, ως εκ τούτου, από τη διαδικασία που προβλέπει ο κανονισμός REACH. Έγινε επίσης αναφορά στη σημασία της συμμετοχής εμπειρογνομόνων σε θέματα αποβλήτων. Αμφισβητήθηκε επίσης η χρήση κατ' εξουσιοδότηση πράξης για την τροποποίηση των περιορισμών του παραρτήματος I. Σύμφωνα με τα κράτη μέλη, η εισαγωγή νέου άρθρου που προβλέπει τη διαβούλευση με την επιτροπή για τα απόβλητα προτού η Επιτροπή ζητήσει από τον ECHA να καταρτίσει φάκελο σε εφαρμογή του άρθρου 71 δεν είναι επαρκής. Αντ' αυτού, τα κράτη μέλη εξέφρασαν ενδιαφέρον για τη διερεύνηση του ενδεχόμενου διαγραφής του άρθρου 71 και παραπομπής στην καθιερωμένη διαδικασία επιβολής περιορισμών για την τροποποίηση των περιορισμών για επικίνδυνες ουσίες του κανονισμού REACH.

Η Επιτροπή αιτιολόγησε την ανάγκη προσθήκης ειδικών διατάξεων στον κανονισμό για τις μπαταρίες επικαλούμενη το γεγονός ότι ο κανονισμός REACH δεν καλύπτει τα απόβλητα και επισημαίνοντας τις ιδιαιτερότητες των μπαταριών και τον πιο περιορισμένο αριθμό συναφών ουσιών. Υπεραμύνθηκε επίσης της ανάγκης για αρραγή και ευέλικτη διαδικασία τροποποίησης των περιορισμών για επικίνδυνες ουσίες, και επισήμανε ότι θα διεξαχθούν διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη, ιδίως με εμπειρογνώμονες σε θέματα αποβλήτων, προτού εκδοθεί η κατ' εξουσιοδότηση πράξη, όπως αναφέρεται στο άρθρο 73 παράγραφος 4.

Διατυπώθηκαν διαφορετικές απόψεις σχετικά με τις **απαιτήσεις για το αποτύπωμα άνθρακα (άρθρο 7, παράρτημα II)** και τα προτεινόμενα χρονοδιαγράμματα. Μολονότι ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν την υποστήριξή τους στην προσέγγιση που πρότεινε η Επιτροπή, αρκετά κράτη μέλη διατύπωσαν ανησυχίες ως προς τις επιπτώσεις στη βιομηχανία και τάχθηκαν υπέρ μεγαλύτερων περιόδων για την προσαρμογή στις απαιτήσεις, παρέχοντας έτσι επαρκή χρόνο μετά τη θέσπιση της μεθοδολογίας υπολογισμού.

Όσον αφορά το **ανακυκλωμένο περιεχόμενο (άρθρο 8)**, τα κράτη μέλη, δεδομένης της αβεβαιότητας γύρω από τη διαθεσιμότητα επαρκών ποσοτήτων ανακυκλωμένων υλικών, έκριναν δύσκολη την εκτίμηση των επιπτώσεων και της δυνατότητας επίτευξης των ελάχιστων στόχων ανακτημένου κοβαλτίου, μολύβδου, λιθίου ή νικελίου προτού θεσπιστεί μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευσή τους. Η Επιτροπή εξήγησε την προτεινόμενη κλιμακωτή προσέγγιση και τη δυνατότητα αναθεώρησης των στόχων μέσω πράξεων παράγωγου δικαίου προκειμένου να διατηρηθεί το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα και, ως εκ τούτου, να παρασχεθεί ασφάλεια στην αγορά. Ορισμένα κράτη μέλη τάχθηκαν υπέρ μεγαλύτερων περιόδων για την προσαρμογή στις απαιτήσεις, καθώς και υπέρ της μείωσης του διοικητικού φόρτου για την εφαρμογή τους. Ορισμένα κράτη μέλη πρότειναν την εισαγωγή συστήματος κλειστού βρόχου για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο, ενώ άλλα διατύπωσαν επιφυλάξεις λόγω των επιπτώσεων στην επίτευξη των προτεινόμενων στόχων.

Η θέσπιση **απαιτήσεων απόδοσης και ανθεκτικότητας για τις φορητές μπαταρίες (άρθρο 9 και παράρτημα III)** έτυχε γενικής υποστήριξης, μολονότι διατυπώθηκαν διαφορετικές απόψεις ως προς το διάστημα που απαιτείται για να προσαρμοστούν οι οικονομικοί φορείς και οι αρχές σε αυτές.

Όσον αφορά τις **απαιτήσεις απόδοσης και ανθεκτικότητας για τις μπαταρίες βιομηχανικού τύπου και τις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων (άρθρο 10 και παράρτημα IV)**, τα κράτη μέλη αμφισβήτησαν το πεδίο εφαρμογής, και συγκεκριμένα την εξαίρεση των μπαταριών από ελαφρά μέσα μεταφοράς. Επιπλέον, προτάθηκε η κατ' εξουσιοδότηση πράξη να μην περιοριστεί στα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα IV αλλά να περιλάβει τη δυνατότητα αναθεώρησης των απαιτήσεων, εφόσον είναι αναγκαίο. Η Επιτροπή αποσαφήνισε τις διασυνδέσεις μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και των κανονισμών του ΟΗΕ για τη μακροβιότητα της μπαταρίας του οχήματος και των κανονισμών περί ασφάλειας των μπαταριών.

Όσον αφορά τη **δυνατότητα αφαίρεσης και αντικατάστασης φορητών μπαταριών (άρθρο 11)**, ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν την ανησυχία τους ως προς κενά που ενδέχεται να προκύψουν από τις προβλεπόμενες εξαιρέσεις και θεώρησαν σημαντικό να καθοριστεί η προβλεπόμενη ημερομηνία έκδοσης των κατευθυντήριων γραμμών προκειμένου να διευκολυνθεί η εναρμονισμένη εφαρμογή των παρεκκλίσεων.

Τα κράτη μέλη αμφισβήτησαν το πεδίο εφαρμογής του **άρθρου 12 και του παραρτήματος V σχετικά με την ασφάλεια των σταθερών συστημάτων αποθήκευσης ενέργειας από μπαταρία** και πρότειναν την εφαρμογή των διατάξεων ασφαλείας σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής της μπαταρίας. Τα κράτη μέλη πρότειναν επίσης τη συμπλήρωση των παραμέτρων ασφαλείας που ορίζονται στο παράρτημα V. Η Επιτροπή υποστήριξε ότι το πεδίο εφαρμογής βασίστηκε στην εκτίμηση επιπτώσεων και επισήμανε ότι οι παράμετροι ασφαλείας για τις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων καλύπτονταν από τη νομοθεσία πλαίσιο της ΕΕ για την έγκριση τύπου οχημάτων και ότι η ασφάλεια της συλλογής μπαταριών εξετάστηκε στο πλαίσιο του κεφαλαίου VII. Η Επιτροπή διευκρίνισε επίσης ότι η ασφάλεια των φορητών μπαταριών γενικής χρήσης καλύπτεται από την οδηγία 2001/95/ΕΚ για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων.

Τα κράτη μέλη εξέφρασαν την υποστήριξή τους ως προς μια σειρά αλλαγών τεχνικής φύσεως που πρότεινε η Προεδρία στο ανεπίσημο έγγραφο της⁸.

Απαιτήσεις επισήμανσης και ενημέρωσης (κεφάλαιο III)

Εκφράστηκαν ανησυχίες σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής των προτεινόμενων προθεσμιών για την έναρξη ισχύος των υποχρεώσεων **επισήμανσης των μπαταριών (άρθρο 13 και παράρτημα VI)**, δεδομένου του σύντομου χρονικού πλαισίου που προβλέπεται για τη θέσπιση παράγωγου δικαίου. Ορισμένα κράτη μέλη αμφισβήτησαν τη συνάφεια των πληροφοριών που πρέπει να περιλαμβάνονται λόγω του σχετικού διοικητικού φόρτου, ενώ άλλα πρότειναν να συμπεριληφθούν πρόσθετες πληροφορίες, όπως το βάρος και η χημική σύνθεση των μπαταριών. Η Επιτροπή προσφέρθηκε να παρουσιάσει συγκριτικό έγγραφο με τις διάφορες διατάξεις σχετικά με τις πληροφορίες που πρέπει να περιέχονται στις ετικέτες, τους κωδικούς QR και τα ψηφιακά διαβατήρια των μπαταριών. Η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι η απουσία αναφοράς στον υδράργυρο στο άρθρο 13 παράγραφος 4 ήταν παράλειψη που πρέπει να διορθωθεί με διορθωτικό. Όσον αφορά τις **πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση της υγείας και την αναμενόμενη διάρκεια ζωής των μπαταριών (άρθρο 14 και παράρτημα VII)** ένα κράτος μέλος ζήτησε την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του άρθρου στις μπαταρίες ηλεκτρονικών προϊόντων. Η Επιτροπή αιτιολόγησε τη συμπερίληψη μόνο βιομηχανικών μπαταριών και μπαταριών για ηλεκτρικά οχήματα, δεδομένου ότι πρόκειται για μπαταρίες με πιθανή δεύτερη ζωή, για τις οποίες η κατάσταση της υγείας αποτελεί σχετική πληροφορία.

⁸ Έγγραφο 4964/2021

Συμμόρφωση των μπαταριών και κοινοποίηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης (κεφάλαια IV και V)

Αρκετά κράτη μέλη διατύπωσαν επιφυλάξεις εξέτασης για το κεφάλαιο IV σχετικά με τη συμμόρφωση των μπαταριών (άρθρα 15 έως 20 και παραρτήματα VIII και IX) και το κεφάλαιο V σχετικά με την κοινοποίηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης (άρθρα 21 έως 37), σημειώνοντας ότι οι εσωτερικές διαβουλεύσεις ήταν ακόμη σε εξέλιξη. Αρκετά κράτη μέλη υποστήριξαν ότι ο μηχανισμός που προβλέπεται από τις **κοινές προδιαγραφές (άρθρο 16)** πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο ως εφεδρική επιλογή, σε εξαιρετικές περιπτώσεις ή σε ακραίες καθυστερήσεις, εκφράζοντας την προτίμησή τους για τη θέσπιση εναρμονισμένων προτύπων. Η Επιτροπή επιβεβαίωσε την πρόθεσή της να προσφεύγει στη διαδικασία μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν η απουσία προτύπων θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την εφαρμογή του κανονισμού, ή προσωρινά. Όσον αφορά το κεφάλαιο V, η Επιτροπή τόνισε τη σημασία των διατάξεων για την ενίσχυση της ανεξαρτησίας των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, ιδίως όσον αφορά τις απαιτήσεις που επαληθεύονται από εξωτερικούς φορείς, όπως το αποτύπωμα άνθρακα, το ανακυκλωμένο περιεχόμενο και η δέουσα επιμέλεια της αλυσίδας εφοδιασμού.

Υποχρεώσεις των οικονομικών φορέων πέραν των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο κεφάλαιο VII (κεφάλαιο VI)

Τα κράτη μέλη υπέβαλαν διάφορα ερωτήματα τεχνικής φύσεως. Οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν κυρίως στις υποχρεώσεις των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων (άρθρο 40), με τα κράτη μέλη να θεωρούν σημαντικό να γίνεται διάκριση μεταξύ του ορισμού των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων και του ορισμού που χρησιμοποιείται στην οδηγία WEEE. Η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν έχει ανατεθεί αρμοδιότητα στους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους βάσει του κεφαλαίου VII.

Το άρθρο 39 εξετάζεται κατωτέρω στο πλαίσιο των διατάξεων περί δέουσας επιμέλειας.

Διαχείριση των μπαταριών στο τέλος του κύκλου ζωής τους (κεφάλαιο VII)

Τα κράτη μέλη τόνισαν τη θεμελιώδη σημασία του κεφαλαίου αυτού. Τα κύρια ζητήματα που προκαλούν ανησυχία αφορούσαν τη σύνδεση με την ισχύουσα νομοθεσία για τα απόβλητα, και συγκεκριμένα την οδηγία-πλαίσιο για τα απόβλητα, και την ανάγκη για ευελιξία σε σχέση με τα υφιστάμενα και εύρυθμα λειτουργούντα συστήματα ευθύνης των παραγωγών που εφαρμόζονται ήδη σε εθνικό επίπεδο. Εκφράστηκαν διαφορετικές απόψεις σχετικά με το επίπεδο φιλοδοξίας των στόχων και των προθεσμιών για τη συλλογή αποβλήτων φορητών μπαταριών. Συνολικά, τα κράτη μέλη αμφισβήτησαν την εξαίρεση των μπαταριών ελαφρών μεταφορικών μέσων από τους στόχους συλλογής. Ζητήθηκαν περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τις διατάξεις που αφορούν την αναπροσαρμογή χρήσης και την ανακατασκευή μπαταριών. Επιπλέον, τα κράτη μέλη υπέβαλαν περαιτέρω παρατηρήσεις σχετικά με ορισμένα ζητήματα τεχνικής φύσεως που προσδιορίζονται στο ανεπίσημο έγγραφο της Προεδρίας.

Όσον αφορά τη **διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού (άρθρο 47)**, τα κράτη μέλη αμφισβήτησαν την ανάγκη θέσπισης ειδικών μέτρων επιπλέον των απαιτήσεων που ορίζονται στα άρθρα 8 και 8α της οδηγίας-πλασιού για τα απόβλητα (WFD). Θεώρησαν την προσέγγιση του κανονισμού υπερβολικά περιοριστική, ζητώντας ευελιξία για τις ιδιαιτερότητες των διαφόρων συστημάτων που λειτουργούν ήδη και εύρυθμα σε εθνικό επίπεδο. Η προσέγγιση κρίθηκε επίσης αντίθετη προς τον στόχο της WFD για την εναρμόνιση των συστημάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού σε διάφορες κατηγορίες αποβλήτων. Ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν ενδιαφέρον να συμπεριληφθούν στον κανονισμό διατάξεις που θα συμπληρώνουν την WFD. Προτάθηκε επίσης να διερευνηθεί η δυνατότητα του κανονισμού να θεσπίζει ελάχιστες απαιτήσεις και να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να θεσπίζουν συμπληρωματικές διατάξεις. Οι ίδιες ανησυχίες εκφράστηκαν όσον αφορά το **μητρώο παραγωγών (άρθρο 46)**, ενώ τα κράτη μέλη τόνισαν την ανάγκη προσαρμογής όσον αφορά τα συστήματα καταχώρισης που ήδη εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο με τις ιδιαιτερότητές τους. Η Επιτροπή τόνισε τη σημασία της θέσπισης κοινών κανόνων σε όλα τα κράτη μέλη για την προώθηση της κυκλικότητας των μπαταριών.

Όσον αφορά τη **συλλογή αποβλήτων φορητών μπαταριών (άρθρα 48, 55 και παράρτημα XI)**, εκφράστηκαν διαφορετικές απόψεις, με ορισμένα κράτη μέλη να θεωρούν υπερβολικά φιλόδοξες τις προθεσμίες, κάποια να υποστηρίζουν την πρόταση της Επιτροπής και άλλα να εκφράζουν ευελιξία όσον αφορά την πιθανή παράταση της ενδιάμεσης προθεσμίας. Η Επιτροπή αναγνώρισε τον φιλόδοξο χαρακτήρα των προτεινόμενων στόχων, αλλά θεώρησε ότι μπορούν να επιτευχθούν με βάση την εμπειρία και τις αξίες που έχουν ήδη καταγραφεί σε ορισμένα κράτη μέλη. Κάποια κράτη μέλη αμφισβήτησαν τη μεθοδολογία υπολογισμού για τα ποσοστά συλλογής με βάση τις μπαταρίες που διατίθενται στην αγορά, εκφράζοντας την υποστήριξή τους για μια μεθοδολογία που να βασίζεται στις μπαταρίες που είναι διαθέσιμες για συλλογή, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η αυξανόμενη διάρκεια ζωής των φορητών μπαταριών. Ορισμένα κράτη μέλη θεώρησαν επίσης προβληματική την αλληλεπικάλυψη υποχρεώσεων τόσο για τους παραγωγούς όσο και για τα κράτη μέλη όσον αφορά την εκπλήρωση της υποχρέωσης συλλογής αποβλήτων μπαταριών και τόνισαν τη σημασία του σαφούς καθορισμού της ευθύνης για την επίτευξη των εν λόγω στόχων, δεδομένου ότι το νομικό μέσο είναι κανονισμός. Προτάθηκε να διαγραφεί το άρθρο 55, καθώς θεωρήθηκε ότι οι παραγωγοί θα πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την επίτευξη αυτών των στόχων. Η Επιτροπή αντιτάχθηκε στη διαγραφή αυτή, λαμβάνοντας υπόψη την αναγκαία υποχρέωση των κρατών μελών να επιβάλουν την υλοποίηση των στόχων συλλογής.

Ορισμένα κράτη μέλη αμφισβήτησαν την εξαίρεση των αποβλήτων μπαταριών ελαφρών μεταφορικών μέσων από τα ποσοστά συλλογής. Η Επιτροπή επανέλαβε ότι μελέτη του JRC για το θέμα αυτό που πρόκειται να ολοκληρωθεί κατά τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για περαιτέρω εξέταση με σκοπό τον καθορισμό στόχου συλλογής για τις εν λόγω μπαταρίες.

Όσον αφορά τη **συλλογή αποβλήτων μπαταριών αυτοκινήτων, μπαταριών βιομηχανικού τύπου και μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων (άρθρο 49)**, ορισμένα κράτη μέλη ζήτησαν τη συμπερίληψη ρητού στόχου συλλογής ή τη δυνατότητα των κρατών μελών να αποφασίζουν τη θέσπιση στόχου συλλογής σε εθνικό επίπεδο. Η Επιτροπή έκρινε ότι ένας ρητός στόχος γι' αυτούς τους τύπους μπαταριών δεν θα μπορούσε να είναι κατώτερος του 100 %.

Υποβλήθηκαν παρατηρήσεις σχετικά με ορισμένα ζητήματα τεχνικού χαρακτήρα με σκοπό την παροχή διευκρινίσεων σχετικά με **τις υποχρεώσεις των διανομέων (άρθρο 50), τις υποχρεώσεις των τελικών χρηστών (άρθρο 51), τις υποχρεώσεις των εγκαταστάσεων επεξεργασίας (άρθρο 52), τη συμμετοχή των δημόσιων αρχών διαχείρισης αποβλήτων (άρθρο 53) και τη συμμετοχή εθελοντικών σημείων συλλογής (άρθρο 54)**. Ορισμένα κράτη μέλη έκριναν ότι οι συλλεγόμενες μπαταρίες θα πρέπει να παραδίδονται μόνο στους παραγωγούς ή στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, προκειμένου να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα των συστημάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Από την άλλη πλευρά, η Επιτροπή υπογράμμισε τη σημασία του ανοίγματος της αγοράς ανακύκλωσης σε νέους φορείς εκμετάλλευσης, με σκοπό την αύξηση της συλλογής μπαταριών. Τα κράτη μέλη τόνισαν επίσης τη δυσκολία επιβολής της υποχρέωσης διαχωρισμού των αποβλήτων μπαταριών εκ μέρους των καταναλωτών.

Όσον αφορά την **επεξεργασία και την ανακύκλωση (άρθρο 56 και παράρτημα XII)**, τα κράτη μέλη υπέβαλαν διάφορες προτάσεις για τη συμπλήρωση του μέρους Α του παραρτήματος XII σχετικά με ειδικές προφυλάξεις και ειδικά μέτρα ασφαλείας για την αποθήκευση και την επεξεργασία αποβλήτων μπαταριών με βάση το λίθιο κατά τον χειρισμό, τη διαλογή και την αποθήκευση.

Κατά τη συζήτηση σχετικά με τις **αποδόσεις ανακύκλωσης και τους στόχους ανάκτησης υλικών (άρθρο 57 και παράρτημα XII)**, τα κράτη μέλη τόνισαν τη σύνδεση με τις διατάξεις σχετικά με την αναπροσαρμογή χρήσης και την ανακατασκευή και θεώρησαν αναγκαίο να υπάρχει σαφής ορισμός του πότε μια μπαταρία θεωρείται ότι εισέρχεται σε διαδικασία ανακύκλωσης. Αρκετά κράτη μέλη αμφισβήτησαν το γεγονός ότι οι στόχοι έχουν ήδη τεθεί, δεδομένου ότι η μεθοδολογία υπολογισμού τους θα καθοριστεί μόνο αργότερα, και προτάθηκε να συμπεριληφθούν στον κανονισμό οι αρχές που θα πρέπει να διέπουν τη μεθοδολογία. Επιπλέον, τα κράτη μέλη έκριναν ότι οι στόχοι ανακύκλωσης για το 2025 θα πρέπει να εξαρτώνται από την έκδοση εκτελεστικής πράξης που θα καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για τον υπολογισμό τους εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. Προτάθηκε επίσης να επιτραπεί η διάθεση ορισμένων μπαταριών που δεν θα πρέπει να ανακυκλώνονται (π.χ. μπαταρίες που περιέχουν υδράργυρο).

Τα κράτη μέλη επισήμαναν την ανάγκη να εξεταστούν οι διατάξεις **σχετικά με τη μεταφορά αποβλήτων μπαταριών (άρθρο 58)** υπό το πρίσμα της αναμενόμενης αναθεώρησης του κανονισμού για τις μεταφορές αποβλήτων. Προτάθηκε η προσθήκη αναφοράς στις μπαταρίες που εξάγονται για αναπροσαρμογή χρήσης και ανακατασκευή.

Οι απαιτήσεις που σχετίζονται με την αναπροσαρμογή χρήσης και την ανακατασκευή μπαταριών βιομηχανικού τύπου και μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων (άρθρο 59 και παράρτημα VII) θεωρήθηκαν ιδιαίτερα σημαντικές. Τα κράτη μέλη επέμειναν στην ανάγκη να αποσαφηνιστούν η φύση αυτών των εργασιών, οι διαδικασίες καταχώρισης ή αδειοδότησης που θα πρέπει να ακολουθούν οι φορείς εκμετάλλευσης καθώς και ο χρόνος εφαρμογής του αποχαρακτηρισμού αποβλήτων, ενώ επίσης ζήτησαν την εισαγωγή ορισμού για την έννοια της «ανακατασκευής». Τα κράτη μέλη εξέφρασαν την υποστήριξή τους για το πλαίσιο της πρότασης, όπως η απαίτηση συμμόρφωσης των αναπροσαρμοσμένων και ανακατασκευασμένων μπαταριών με το σύνολο των εφαρμοστέων απαιτήσεων, και σημείωσαν ότι είναι σημαντικό να οριοθετηθεί με σαφήνεια η διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού για τις μπαταρίες στο πλαίσιο των εν λόγω εργασιών. Η Ομάδα «Περιβάλλον» αναμένεται να εξετάσει περαιτέρω το θέμα με βάση ανεπίσημο έγγραφο που θα καταρτίσει η Επιτροπή.

Τα κράτη μέλη έκριναν ότι οι εκστρατείες ευαισθητοποίησης των τελικών χρηστών θα πρέπει να καταστούν υποχρεωτικές στο πλαίσιο των **πληροφοριών σχετικά με το τέλος του κύκλου ζωής (άρθρο 60)**. Ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με το «ορατό τέλος», δηλαδή το γεγονός ότι το κόστος που καλύπτεται από τον παραγωγό παρουσιάζεται χωριστά στον τελικό χρήστη στο σημείο πώλησης νέας μπαταρίας, και πρότειναν να διαγραφεί η εν λόγω διάταξη.

Όσον αφορά την **υποβολή στοιχείων στις αρμόδιες αρχές (άρθρο 61)** και την **υποβολή στοιχείων στην Επιτροπή (άρθρο 62)**, τα κράτη μέλη έθεσαν διάφορα ερωτήματα, ιδίως όσον αφορά τη σκοπιμότητα και την ευθύνη υποβολής στοιχείων σχετικά με φορητές μπαταρίες που εξήχθησαν από το έδαφος κράτους μέλους κατά το επόμενο έτος και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις εργασίες διαχείρισης αποβλήτων που πραγματοποιούνται σε άλλο κράτος μέλος. Τέθηκαν ερωτήματα ιδίως όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής της υποχρέωσης των κρατών μελών να υποβάλλουν στοιχεία σχετικά με τις αποδόσεις ανακύκλωσης και την ανάκτηση υλικών από μπαταρίες που συλλέγονται στην επικράτειά τους όσον αφορά τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν εγκαταστάσεις ανακύκλωσης μπαταριών. Η Επιτροπή διευκρίνισε ότι ακολούθησε τις τρέχουσες υποχρεώσεις υποβολής στοιχείων (απόφαση 2008/763/EK) αλλά αναγνώρισε την πολυπλοκότητα του θέματος και την ενδεχόμενη ανάγκη ενίσχυσης των διατάξεων προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι αρμόδιες αρχές μπορούν να εγγυηθούν την εκπλήρωση της υποχρέωσης από τον πρώτο φορέα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων επεξεργασίας. Εκφράστηκαν επίσης ανησυχίες σχετικά με τις προθεσμίες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων.

Τέλος, όσον αφορά την **εφαρμογή του κεφαλαίου VII (άρθρο 63)**, ορισμένα κράτη μέλη ζήτησαν τη μετάθεση της ημερομηνίας έναρξής της. Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι μια τέτοια μετάθεση θα έχει συνέπειες για αρκετές διατάξεις του κανονισμού.

Εκτός από τα προαναφερόμενα θέματα, τα κράτη μέλη εξέφρασαν την υποστήριξή τους ως προς μια σειρά αλλαγών τεχνικής φύσεως που πρότεινε η Προεδρία στο ανεπίσημο έγγραφο της⁹.

Ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών (κεφάλαιο VIII)

Σε γενικές γραμμές, τα κράτη μέλη εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για το κεφάλαιο.

Οι αντιδράσεις των κρατών μελών επικεντρώθηκαν κυρίως στις διευκρινίσεις που ζητήθηκαν σχετικά με τη διάρθρωση μεταξύ του **ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγής (άρθρο 64 και παράρτημα XIII) και του διαβατηρίου μπαταρίας (άρθρο 65)** σε σχέση με άλλες υποχρεώσεις υποβολής στοιχείων και ενημέρωσης που προβλέπονται στα κεφάλαια III και VII. Η Επιτροπή διευκρίνισε ότι, ενώ το ηλεκτρονικό σύστημα ανταλλαγής θα αναφέρεται στο μοντέλο μπαταρίας, το διαβατήριο μπαταρίας θα είναι ένα μητρώο ειδικά για κάθε μπαταρία, το οποίο θα περιέχει ένα σύνολο δυναμικών πληροφοριών επιπλέον εκείνων που προβλέπονται στο παράρτημα XIII.

Η Επιτροπή θα παράσχει πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την αλληλεπίδραση μεταξύ των διαφόρων διατάξεων. Άλλα ζητήματα που προκάλεσαν προβληματισμό αφορούσαν την πρόσβαση στις πληροφορίες που συλλέγονται (ιδίως από τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού και τους φορείς που εκτελούν δραστηριότητες επισκευής, αναπροσαρμογής χρήσης ή ανακατασκευής από δυνητικούς αγοραστές), καθώς και τη μεταβίβαση της ευθύνης για το διαβατήριο ανάλογα με την αλλαγή της κατάστασης της μπαταρίας.

Εποπτεία της ενωσιακής αγοράς, έλεγχος των εισερχόμενων στην ενωσιακή αγορά μπαταριών και διαδικασίες διασφάλισης της Ένωσης (κεφάλαιο IX) και τροποποιήσεις (κεφάλαιο XII)

Ορισμένα κράτη μέλη διατύπωσαν επιφυλάξεις εξέτασης για τα κεφάλαια. Οι παρεμβάσεις των κρατών μελών ήταν ελάχιστες, συνίσταντο δε σε αιτήματα παροχής διευκρινίσεων και πολύ στοχευμένες προτάσεις. Η Επιτροπή υπογράμμισε την ευθυγράμμιση των διατάξεων με το «νέο» νομοθετικό πλαίσιο για τα προϊόντα (NNT). Η περαιτέρω εξέταση του κεφαλαίου κρίνεται αναγκαία για την αξιολόγηση ζητημάτων πιθανής ανησυχίας.

Πράσινες δημόσιες συμβάσεις (άρθρο 70)

Τα κράτη μέλη εξέφρασαν εν γένει ικανοποίηση για τη συμπερίληψη των διατάξεων σχετικά με τις πράσινες δημόσιες συμβάσεις στον κανονισμό. Ωστόσο, τέθηκαν ερωτήματα όσον αφορά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του άρθρου πριν από την έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για τη θέσπιση ελάχιστων υποχρεωτικών κριτηρίων ή στόχων για τις πράσινες δημόσιες συμβάσεις. Η Επιτροπή σημείωσε ότι τα κράτη μέλη θα μπορούν να τηρούν τις απαιτήσεις που θεσπίζονται στα άρθρα 7 έως 10.

⁹ Έγγραφο 5372/2021

Δέουσα επιμέλεια στην αλυσίδα εφοδιασμού (άρθρο 39, άρθρο 72 και παράρτημα X)

Τα κράτη μέλη αναγνώρισαν μεν τη σημασία του ζητήματος, αλλά αμφισβήτησαν τη σύνδεσή του με την επικείμενη νομοθετική πρόταση για τη βιώσιμη εταιρική διακυβέρνηση και τη δέουσα επιμέλεια. Τα κράτη μέλη εξέφρασαν επίσης ανησυχία σχετικά με τον συνεπαγόμενο διοικητικό φόρτο, ιδίως για τις ΜΜΕ, καθώς και τη δυνατότητα επιβολής και την επαλήθευση όσον αφορά τις αλυσίδες αξίας σε τρίτες χώρες. Η Επιτροπή αναγνώρισε μεν τις διοικητικές διαδικασίες που απαιτούνται για την επαλήθευση, αλλά σημείωσε ότι, σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων, αναμενόταν ότι μόνο μεγάλες εταιρείες θα ενέπιπταν στην εφαρμογή των σχετικών διατάξεων. Υπογράμμισε επίσης την αναφορά, στην αιτιολογική σκέψη 70, στη δυνατότητα προσαρμογής του κανονισμού με βάση μελλοντικές τροποποιήσεις της νομοθεσίας.

Κατά τη συζήτηση για το άρθρο 4 σχετικά με τις απαιτήσεις βιωσιμότητας, ασφάλειας, επισήμανσης και ενημέρωσης, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι οι διατάξεις σχετικά με τη δέουσα επιμέλεια δεν περιλήφθηκαν στο εν λόγω άρθρο, καθώς δεν αποτελούν, κατ' αυστηρή έννοια, απαιτήσεις προϊόντος, αλλά υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους οικονομικούς φορείς.

Αρμοδιότητες κατ' εξουσιοδότηση και διαδικασία επιτροπής (Κεφάλαιο XI)

Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που προβλέπονται στο άρθρο 73 συζητήθηκαν καθ' όλη την εξέταση των σχετικών άρθρων. Τα κράτη μέλη διατύπωσαν επιφυλάξεις όσον αφορά ορισμένες από τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, ιδίως στο πλαίσιο του κεφαλαίου II, και, σε ορισμένες περιπτώσεις, η Προεδρία πρότεινε την αναθεώρηση της σχετικής εξουσιοδότησης. Σε γενικές γραμμές, τα κράτη μέλη εξέφρασαν σοβαρές ανησυχίες σχετικά με τις προτεινόμενες προθεσμίες για την έκδοση διαφόρων κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων και την έναρξη ισχύος των σχετικών διατάξεων.

Τελικές διατάξεις (κεφάλαιο XIII)

Τα κράτη μέλη αμφισβητούν την αλληλεπίδραση μεταξύ της κατάργησης και των μεταβατικών κανόνων της ισχύουσας οδηγίας για τις ηλεκτρικές στήλες, των απαιτήσεων για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού που ορίζονται στην οδηγία πλαίσιο για τα απόβλητα και της πρότασης κανονισμού.

Η ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού (Ιανουάριος 2022) θεωρήθηκε μη ρεαλιστική, ιδίως λόγω της πολυπλοκότητας των σχετικών διαπραγματεύσεων, και τα κράτη μέλη ζήτησαν τη μετάθεσή της.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Βάσει του τρέχοντος προγραμματισμού της πορτογαλικής Προεδρίας, η Ομάδα «Περιβάλλον» θα πραγματοποιήσει 21 άτυπες βιντεοδιασκέψεις με αποκλειστικό θέμα τον κανονισμό για τις μπαταρίες έως το τέλος Ιουνίου.

Η Προεδρία θεωρεί ότι η διεξοδική εξέταση της πρότασης προσέφερε διευκρινίσεις σχετικά με το πλήρες εύρος της και κατέστησε δυνατό τον προσδιορισμό των κύριων ζητημάτων που απασχολούν τα κράτη μέλη, και, ως εκ τούτου, τον εξορθολογισμό των μελλοντικών εργασιών που απαιτούνται για την έγκριση γενικής προσέγγισης.

Με βάση τις συζητήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής, και με την επιφύλαξη των περαιτέρω εργασιών που απαιτούνται για τα θέματα που περιγράφονται στο τμήμα III, η Προεδρία προσδιορίζει τα ακόλουθα κύρια ζητήματα για τα οποία απαιτούνται περαιτέρω εργασίες, από πολιτική και νομική άποψη:

- Νομική βάση
- Προσέγγιση που πρέπει να υιοθετηθεί όσον αφορά τις μπαταρίες από ελαφρά μέσα μεταφοράς
- Διαδικασία τροποποίησης περιορισμών σχετικά με επικίνδυνες ουσίες
- Προτεινόμενες προθεσμίες για τις απαιτήσεις βιωσιμότητας και ασφάλειας, σε συνδυασμό με τις εκτενείς εργασίες που απαιτούνται όσον αφορά το παράγωγο δίκαιο
- Συνάρθρωση με την ισχύουσα νομοθεσία για τα απόβλητα και το επίπεδο ευελιξίας για τα κράτη μέλη όσον αφορά τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού για τις μπαταρίες
- Επίπεδο φιλοδοξίας των στόχων συλλογής
- Διατάξεις για τη δέουσα επιμέλεια ενόψει της επικείμενης νομοθετικής πρότασης για τη βιώσιμη εταιρική διακυβέρνηση και τη δέουσα επιμέλεια

Η πορτογαλική Προεδρία δεσμεύεται να συνεργαστεί στενά με την αναλαμβάνουσα σλοβενική Προεδρία προκειμένου να διευκολυνθεί η συνέχιση των συζητήσεων στην Ομάδα «Περιβάλλον» και να εξασφαλιστεί η ομαλή πρόοδος επί του φακέλου στο Συμβούλιο. Προς τούτο, η Προεδρία σκοπεύει να εργαστεί με σκοπό την εκπόνηση συμβιβαστικής πρότασης για τα κεφάλαια II και VII έως το τέλος του εξαμήνου.

Η Προεδρία ευχαριστεί θερμά την Επιτροπή για την εξαιρετική συνεργασία της με την Ομάδα «Περιβάλλον» και για τις λεπτομερείς εξηγήσεις και τα ανεπίσημα έγγραφα που παρασχέθηκαν, καθώς και τα κράτη μέλη για τον ζήλο τους, τις πολύτιμες εισηγήσεις τους κατά τις εβδομαδιαίες συνεδριάσεις, καθώς και τις πρόσθετες εκτενείς γραπτές παρατηρήσεις που υπέβαλαν.

Η EMA καλείται να λάβει υπό σημείωση την παρούσα έκθεση προόδου της Προεδρίας, προκειμένου να την υποβάλει στο Συμβούλιο Περιβάλλοντος κατά τη σύνοδό του στις 10 Ιουνίου 2021.