



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 28 maja 2021 r.
(OR. en)

9052/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0353(COD)

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

NOTA

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Nr dok. Kom.: 13944/20 + ADD 1

Dotyczy: Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie baterii i zużytych baterii, uchylającego dyrektywę 2006/66/WE i zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1020
– Sprawozdanie z postępu prac

Z myślą o posiedzeniu ministrów środowiska 10 czerwca 2021 r. delegacje otrzymują w załączeniu sprawozdanie z postępu prac przygotowane przez prezydencję.

**Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie baterii i zużytych baterii, uchylającego dyrektywę 2006/66/WE i zmieniającego
rozporządzenie (UE) 2019/1020**

Sprawozdanie z postępu prac

Rada ds. Środowiska (10 czerwca 2021)

I. WPROWADZENIE

10 grudnia 2020 r. Komisja przyjęła wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie baterii i zużytych baterii w celu zastąpienia obecnej dyrektywy w sprawie baterii. Wniosek ma na celu zmodernizowanie unijnych ram prawnych dotyczących baterii w obliczu zwiększonego popytu na rozwój i produkcję baterii.

Podstawę prawną wniosku Komisji stanowi art. 114 TFUE.

Do głównych celów wniosku Komisja zalicza: wzmocnienie funkcjonowania rynku wewnętrznego, działanie na rzecz gospodarki o obiegu zamkniętym oraz zmniejszenie wpływu na środowisko i społeczeństwo na wszystkich etapach cyklu życia baterii.

Stanowi on integralną część celów Europejskiego Zielonego Ładu i opiera się na inicjatywach Komisji, takich jak strategiczny plan działania na rzecz baterii, nowy plan działania dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym, nowa strategia przemysłowa dla Europy oraz strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Wniosek wypływa także z opublikowanej w kwietniu 2019 r. oceny obecnej dyrektywy w sprawie baterii. W związku z tym Komisja proponuje jedno rozporządzenie obejmujące cały cykl życia baterii określające:

- wymogi w zakresie zrównoważonego charakteru i bezpieczeństwa, takie jak przepisy dotyczące śladu węglowego, minimalne poziomy materiałów z recyklingu, kryteria wydajności i trwałości oraz parametry bezpieczeństwa;
- wymogi dotyczące etykietowania i informacji, takie jak przechowywanie informacji na temat zrównoważonego charakteru oraz danych na temat stanu zdrowia i przewidywanej żywotności baterii;

- przepisy dotyczące gospodarowania zużytymi bateriami, takie jak wymogi dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta, organizacji i docelowych poziomów zbierania zużytych baterii, poziomów wydajności recyklingu i odzysku materiałów;
- obowiązki podmiotów gospodarczych w zakresie egzekwowania wymagań dotyczących produktu i systemów należytej staranności;
- elektroniczny system wymiany informacji i tworzenia paszportu baterii;
- obowiązkowe zielone zamówienia publiczne;
- inne przepisy mające na celu ułatwienie egzekwowania prawa, przepisy dotyczące oceny zgodności, notyfikowania jednostek oceniających zgodność, nadzoru rynku i instrumentów gospodarczych.

Proponowane rozporządzenie składa się z 79 artykułów, 14 załączników i przewiduje ponad 30 aktów prawa wtórnego.

W Parlamencie Europejskim, w świetle decyzji Konferencji Przewodniczących z 29 kwietnia 2021 r., za wnioski odpowiedzialne są – jako komisje zaangażowane, zgodnie z art. 57 Regulaminu Parlamentu Europejskiego – Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) wraz z Komisją Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (ITRE) i Komisją Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (IMCO), natomiast Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) ma wydać opinię. Oczekuje się, że Parlament Europejski będzie głosował w sprawie swojego stanowiska na sesji plenarnej w lutym 2022 r.

W konkluzjach z 17 grudnia 2020 r.¹ pt. „Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym” Rada z zadowoleniem przyjęła „wniosek legislacyjny Komisji w sprawie nowych ram regulacyjnych dotyczących baterii i akumulatorów, które to ramy mają zapewnić bezpieczny, oparty na obiegu zamkniętym i zrównoważony łańcuch wartości dla wszystkich baterii i akumulatorów i które obejmą środki na rzecz utrzymania i optymalizacji wartości od etapu projektu i produkcji przez użycie, ponowne użycie, regenerację i recykling, i w stosownych przypadkach, zachęcać do korzystania z baterii i akumulatorów wielokrotnego ładowania”.

¹ Dok. 14167/2020

II. PRACE W RADZIE

Analizę wniosku prowadzi Grupa Robocza ds. Środowiska. Wniosek został zaprezentowany 14 grudnia 2020 r. podczas prezydencji niemieckiej na nieformalnej wideokonferencji grupy. Komisja przedstawiła też swój wniosek na posiedzeniu Rady ds. Środowiska 17 grudnia 2020 r.

Podczas prezydencji portugalskiej wnioskowi poświęcono dotychczas 19 wideokonferencji grupy. Wniosek został też przedstawiony Grupie Roboczej ds. Konkurencyjności i Wzrostu (przemysł) 13 stycznia 2021 r.

W dniach 7–8 stycznia 2021 r. Komisja przedstawiła ocenę skutków, którą omówiono w tym samym czasie podczas wideokonferencji grupy. Analiza wniosku na tym forum rozpoczęła się od rozdziału II dotyczącego wymogów w zakresie zrównoważonego charakteru i bezpieczeństwa (art. 6–12, załączniki I–V i odpowiednie definicje); dyskusje nad rozdziałem II kontynuowano na posiedzeniu w dniach 18–19 stycznia 2021 r., na którym omówiono także art. 71 dotyczący procedury zmiany ograniczeń w odniesieniu do substancji niebezpiecznych, ze względu na jego znaczenie dla tego rozdziału.

19 stycznia 2021 r. zajęto się również rozdziałem III dotyczącym wymogów w zakresie etykietowania i wymogów informacyjnych (art. 13, 14 i załączniki VI i VII oraz odpowiednie definicje).

Na posiedzeniach 2, 12, 15 i 19 lutego 2021 r. Grupa Robocza ds. Środowiska analizowała rozdział VII dotyczący gospodarowania zużytymi bateriami (art. 46–63, załączniki XI, XII i odpowiednie definicje).

2 lutego 2021 r. Komisja poinformowała też grupę o pracach prowadzonych nad ogólnym przepisem technicznym ONZ dotyczącym trwałości baterii w pojazdach.

Przepisy dotyczące należytej staranności w łańcuchu dostaw (art. 39, 72 i załącznik X) omawiano 19 lutego i 1 marca 2021 r.

1 marca 2021 r. grupa odniosła się także do podstawy prawnej wniosku i do progu pojemności 2 kWh w zakresie wymogów mających zastosowanie do akumulatorów pojazdów elektrycznych i baterii przemysłowych wielokrotnego ładowania z magazynem wewnętrznym, w oparciu o dokumenty robocze dostarczone przez Komisję. Omówiono również zielone zamówienia publiczne (art. 70).

15 marca 2021 r. grupa zajęła się rozdziałem VIII dotyczącym elektronicznej wymiany informacji (art. 64, 65 i załącznik XIII).

22 marca 2021 r. omówiono rozdział IV dotyczący zgodności baterii (art. 15–20, załączniki VIII i IX) oraz rozdział V dotyczący notyfikowania jednostek oceniających zgodność (art. 21–37) i odpowiednie definicje.

Na posiedzeniu 29 marca 2021 r. Grupa Robocza ds. Środowiska przeanalizowała rozdział VI dotyczący obowiązków podmiotów gospodarczych innych niż obowiązki określone w rozdziale VII (art. 38–45, z wyjątkiem wcześniej omówionego art. 39), rozdział IX dotyczący nadzoru rynku Unii, kontroli baterii wprowadzanych do obrotu w Unii i unijnych procedur ochronnych (art. 66–69) oraz rozdział XII dotyczący zmian (art. 75).

13 kwietnia 2021 r. grupa zakończyła pierwsze czytanie artykułów, zajmując się rozdziałem I dotyczącym przepisów ogólnych (art. 1–5) i rozdziałem XIII dotyczącym przepisów końcowych (art. 76–79).

Prezydencja uznała, że przedwczesne byłoby zajmowanie się motywami przed omówieniem propozycji dotyczących brzmienia artykułów.

Podczas nieformalnej wideokonferencji ministrów środowiska 18 marca 2021 r. odbyła się debata orientacyjna na temat proponowanego rozporządzenia, której celem było uzyskanie wskazówek politycznych co do dalszych negocjacji. Debata skupiła się na podstawie prawnej i zakresie wniosku, wymogach dotyczących zrównoważonego charakteru i bezpieczeństwa, przepisach dotyczących należytej staranności w łańcuchu dostaw i gospodarowania zużytymi bateriami.

Po zakończeniu pierwszego czytania artykułów wszystkie późniejsze dyskusje opierały się na dokumentach roboczych prezydencji odzwierciedlających wytyczne polityczne ze strony ministrów, dotychczasowe rozmowy i dodatkowe uzupełniające uwagi pisemne państw członkowskich. W swoich dokumentach roboczych prezydencja dążyła do podsumowania głównych kwestii poruszonych przez państwa członkowskie, przedstawienia, w odpowiednich przypadkach, alternatywnych propozycji na etapie rozmów oraz sformułowania pytań na temat spraw wymagających dodatkowych informacji zwrotnych od państw członkowskich. Państwa członkowskie zostały zatem poproszone o ustosunkowanie się do przedstawionych propozycji lub o zaproponowanie konkretnych zmian redakcyjnych dotyczących spraw, o których mowa w dokumentach roboczych, oraz innych spraw, które uznają za konieczne poruszyć.

Prezydencja postanowiła skupić się na rozdziale II dotyczącym wymogów w zakresie zrównoważonego charakteru i bezpieczeństwa oraz na rozdziale VII dotyczącym gospodarowania zużytymi bateriami, ponieważ zawierają one kluczowe przepisy przedmiotowego wniosku dotyczącego rozporządzenia.

Dwa posiedzenia grupy (20–21 kwietnia 2021 r.) poświęcono dokumentowi roboczemu prezydencji traktującemu o rozdziale II². 21 kwietnia 2021 r. grupa zajęła się również możliwym przekrojowym podejściem do baterii zasilających lekkie środki transportu.

Dokument roboczy prezydencji w sprawie rozdziału VII³ omawiano na pięciu posiedzeniach grupy (27 i 28 kwietnia oraz 6, 11 i 20 maja 2021 r.).

Na posiedzeniu 26 maja 2021 r. grupa omówiła rozdział VII wraz z prezentacją Komisji na temat powiązań między art. 8A dyrektywy ramowej w sprawie odpadów a przepisami dotyczącymi rozszerzonej odpowiedzialności producenta zaproponowanymi w przedmiotowym wniosku dotyczącym rozporządzenia. Prezydencja zamierza powrócić do tego tematu w czerwcu, a także przeprowadzić dyskusję na temat wykorzystania baterii do innych celów i ich regeneracji, aby uzyskać od państw członkowskich konkretne informacje zwrotne na temat ewentualnych dalszych działań. Również w czerwcu Komisja ma przedstawić grupie przeprowadzoną przez Wspólne Centrum Badawcze analizę dotyczącą baterii zasilających lekkie środki transportu, a Służba Prawna Rady może przedstawić swoją opinię na temat podstawy prawnej wniosku.

Oprócz obszernych prezentacji na forum grupy Komisja przedstawiła dokumenty robocze dotyczące „podstawy prawnej, wyboru instrumentu prawnego i marginesu swobody dla państw członkowskich w nowych przepisach dotyczących baterii”⁴, a także „progu pojemności 2 kWh”⁵. Komisja przedstawiła również „tabelę korelacji wymogów dotyczących rozszerzonej odpowiedzialności producenta w art. 8a dyrektywy ramowej w sprawie odpadów i obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta wynikających z dyrektywy w sprawie baterii i wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie baterii”⁶; przewiduje się, że w związku z czerwcowymi dyskusjami na forum grupy przedstawi dokument roboczy na temat wykorzystania baterii do innych celów i ich regeneracji.

Państwa członkowskie zgłosiły zastrzeżenia weryfikacji do całości lub części wniosku i podkreśliły potrzebę skoordynowania stanowisk przez niektóre podmioty odpowiedzialne za kwestie uregulowane we wniosku. Państwa członkowskie zwróciły się również do Służby Prawnej Rady o opinię na temat podstawy prawnej wniosku.

² Dok. 4964/2021.

³ Dok. 5372/2021.

⁴ Dok. 635/2021 REV 1.

⁵ Dok. 2440/2021.

⁶ Dok. 6858/2021.

Ze względu na złożoność techniczną, nowatorski charakter i szeroki zakres wniosku prezydencja starała się na wszystkich etapach rozmów zapewnić państwom członkowskim możliwość uzyskania od Komisji szczegółowych wyjaśnień na temat całości wniosku. Staranna analiza wniosku podczas cotygodniowych spotkań oraz uwagi uzupełniające przesłane przez państwa członkowskie umożliwiły rozpoznanie najważniejszych problematycznych kwestii w każdym rozdziale proponowanego rozporządzenia. Ponadto dodatkowa szczegółowa dyskusja na temat rozdziału II dotyczącego wymogów w zakresie zrównoważonego charakteru i bezpieczeństwa oraz rozdziału VII dotyczącego gospodarowania zużytymi bateriami pozwoliła na wskazanie kwestii, którymi należy się zająć, oraz ewentualnych dalszych działań.

III. MERITUM PRZEPROWADZONYCH DYSKUSJI

Podczas nieformalnej wideokonferencji ministrów środowiska 18 marca 2021 r. państwa członkowskie z zadowoleniem przyjęły wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie baterii i zużytych baterii. Ministrowie podkreślili nowatorski i ambitny charakter wniosku oraz to, jak ważne jest stworzenie w UE przyszłościowych ram prawnych dotyczących baterii, tak by można było osiągnąć cele w zakresie obniżenia emisyjności przy jednoczesnym zapewnieniu zrównoważonego charakteru baterii w całym cyklu ich życia.

Zwracając uwagę na to, jak wielkie znaczenie ma istnienie dobrze działającego rynku wewnętrznego baterii, ministrowie wyrazili zainteresowanie zbadaniem możliwości zapewnienia podwójnej podstawy prawnej (rynek wewnętrzny i środowisko), zważywszy na cele środowiskowe, do których dąży proponowane rozporządzenie.

Jeżeli chodzi o zakres wniosku, kilka delegacji zaapelowało o zapewnienie możliwości ustanowienia docelowego poziomu zbierania baterii z lekkich środków transportu. W odniesieniu do wymogów w zakresie zrównoważonego charakteru i bezpieczeństwa oraz przepisów dotyczących należytej staranności niektóre delegacje, choć dostrzegają znaczenie tych wymogów, wyraziły obawy dotyczące zaproponowanych przez Komisję terminów i metod, a także ewentualnego obciążenia administracyjnego. Jeżeli chodzi o gospodarowanie zużytymi bateriami, kilka delegacji zakwestionowało możliwość osiągnięcia docelowych poziomów w zaproponowanych terminach.

Dyskusje na forum grup umożliwiły szczegółową analizę wniosku i określenie szeregu kwestii, którymi należy się zająć z myślą o przyjęciu podejścia ogólnego. **Prezydencja podkreśla, że następujące kwestie mają szczególne znaczenie, bez uszczerbku dla innych kwestii o charakterze bardziej technicznym i dla dalszych wkładów poszczególnych państw członkowskich:**

Podstawa prawna

Wiele państw członkowskich zakwestionowało wybór przez Komisję jednej podstawy prawnej wynikającej z art. 114 TFUE i zwróciło się do Służby Prawnej Rady o opinię w tej sprawie. Państwa członkowskie wyraziły zainteresowanie zbadaniem możliwości wprowadzenia podwójnej podstawy prawnej poprzez dodanie art. 192 TFUE, ponieważ uznały, że kwestie dotyczące środowiska również stanowią główny element wniosku. W szczególności kwestionowano odesłanie do art. 114 TFUE w odniesieniu do rozdziału VII dotyczącego gospodarowania zużyтыми bateriami. Podkreślano, że obecna dyrektywa w sprawie baterii opiera się na podwójnej podstawie prawnej, wynikającej z równoważnych art. 192 i 114 TFUE.

Przepisy ogólne (Rozdział I)

W odniesieniu do **definicji (art. 2)** państwa członkowskie zwróciły się o ich dostosowanie – w miarę możliwości – do definicji stosowanych w odpowiednich obowiązujących już przepisach. Niektóre państwa członkowskie zakwestionowały zasadność określenia minimalnego progu 5 kg w definicji baterii przenośnych. Państwa członkowskie poparły zaproponowane przez prezydencję zmiany w następujących definicjach: bateria z magazynem wewnętrznym (6); substancje niebezpieczne (41); producent (37); organizacja odpowiedzialności producenta (39); podmiot zajmujący się recyklingiem (46); skreślenie definicji „poziom recyklingu” (48); posiadanie osobnego „upoważnionego przedstawiciela” (53) w odniesieniu do rozdziału VII. Ponadto państwa członkowskie uznały, że należy wprowadzić definicję „regeneracji”.

Niektóre państwa członkowskie zwróciły się o przedłużenie terminu zgłaszania Komisji danych **właściwego organu (art. 5)**.

Zakwestionowano również **próg pojemności 2 kWh** – ze względu na jego przekrojowy charakter – względem wymogów mających zastosowanie do akumulatorów pojazdów elektrycznych i baterii przemysłowych wielokrotnego ładowania z magazynem wewnętrznym. Komisja przedstawiła dokument roboczy⁷ uzasadniający decyzję w oparciu o analizę kosztów i korzyści przedstawioną w ocenie skutków.

⁷ Dok. 2440/2021.

Jeżeli chodzi o podejście do **baterii zasilających lekkie środki transportu**, prezydencja zapytała państwa członkowskie, czy warto byłoby odnieść się do kategorii pojazdów objętych rozporządzeniem (UE) 168/2013; państwa członkowskie uznały jednak, że takie podejście nie pozwoliłoby na uwzględnienie wszystkich kategorii baterii zasilających lekkie środki transportu. Komisja poinformowała, że zwróciła się do Wspólnego Centrum Badawczego o przygotowanie sprawozdania na temat baterii zasilających lekkie środki transportu. Oczekuje się, że sprawozdanie centrum pozwoli na wprowadzenie nowej, pośredniej kategorii baterii dla lekkich środków transportu, a także lepiej uzasadnionych progów dotyczących pojemności i wagi, rozgraniczających kategorię baterii przenośnych od kategorii baterii zasilających lekkie środki transportu oraz kategorię baterii zasilających lekkie środki transportu od kategorii akumulatorów pojazdów elektrycznych. Oczekuje się, że kwestia ta zostanie poddana dalszej analizie po przedstawieniu dokumentu Grupie Roboczej ds. Środowiska.

Wymogi w zakresie zrównoważonego charakteru i bezpieczeństwa (rozdział II i art. 71)

Państwa członkowskie zakwestionowały potrzebę i wartość dodaną nowych przepisów szczegółowych dotyczących **ograniczeń stosowania substancji niebezpiecznych w odniesieniu do baterii (art. 6, załącznik I i art. 71)**, biorąc pod uwagę procedury obowiązujące na mocy rozporządzenia REACH. Państwa członkowskie wyraziły zaniepokojenie powielaniem istniejących przepisów i struktur. Nie zgodziły się również na brak możliwości wszczęcia procedury przewidzianej w art. 71, co stanowiłoby różnicę w stosunku do rozporządzenia REACH. Wspomniano również, że ważny jest udział ekspertów ds. odpadów. Zakwestionowano też stosowanie aktu delegowanego do zmiany ograniczeń przewidzianych w załączniku I. Państwa członkowskie uznały, że wprowadzenie nowego artykułu przewidującego konsultacje z Komitetem ds. Gospodarki Odpadami, zanim Komisja zwróci się do ECHA o przygotowanie dokumentacji zgodnie z art. 71, nie będzie wystarczające. Wyraziły natomiast zainteresowanie zbadaniem możliwości skreślenia art. 71 i odesłaniem do obowiązującej procedury służącej do dokonywania zmian ograniczeń w zakresie substancji niebezpiecznych, ustanowionej w rozporządzeniu REACH.

Komisja uzasadniła potrzebę włączenia szczegółowych przepisów do rozporządzenia w sprawie baterii, zaznaczając że rozporządzenie REACH nie obejmuje odpadów, a także wskazując na specyfikę baterii i na bardziej ograniczoną liczbę odnośnych substancji. Opowiedziała się również za potrzebą solidnej i sprawnej procedury wprowadzania zmian ograniczeń dotyczących substancji niebezpiecznych i zazaczyła, że przed przyjęciem aktu delegowanego przeprowadzone zostaną konsultacje z państwami członkowskimi, w szczególności z ekspertami ds. odpadów, jak wskazano w art. 73 ust. 4.

Wyrażono różne opinie na temat **wymogów dotyczących śladu węglowego (art. 7, załącznik II)** oraz zaproponowanych terminów. Chociaż niektóre państwa członkowskie poparły podejście zaproponowane przez Komisję, kilka z nich wyraziło obawy dotyczące wpływu na przemysł i opowiedziało się za dłuższymi okresami dostosowania do wymogów, co zapewniłoby wystarczająco dużo czasu po przyjęciu metodyki obliczeń.

Jeśli chodzi o **zawartość materiałów z recyklingu (art. 8)**, państwa członkowskie uznały, że trudno jest ocenić wpływ i możliwość osiągnięcia minimalnych poziomów docelowych dla odzyskanego kobaltu, ołowiu, litu lub niklu przed przyjęciem metodyki ich obliczania i weryfikacji z uwagi na niepewność co do dostępności wystarczających ilości materiałów pochodzących z recyklingu. Komisja wyjaśniła, że zaproponowane podejście stopniowe oraz możliwość zmiany poziomów docelowych za pomocą prawodawstwa wtórnego mają na celu utrzymanie proponowanego harmonogramu, a tym samym zagwarantowanie pewności rynku. Niektóre państwa członkowskie poparły dłuższe okresy na dostosowanie się do wymogów i zmniejszenie obciążeń administracyjnych związanych z ich stosowaniem. Pewne państwa członkowskie zaproponowały wprowadzenie systemu zamkniętego obiegu materiałów pochodzących z recyklingu, podczas gdy inne wyraziły zastrzeżenia ze względu na wpływ takiego działania na możliwość osiągnięcia proponowanych poziomów docelowych.

Wyrażono ogólne poparcie dla ustanowienia wymogów dotyczących **wydajności i trwałości baterii prądozładowanych (art. 9 i załącznik III)**, chociaż zdania na temat czasu potrzebnego podmiotom gospodarczym i organom na dostosowanie się do nich były podzielone.

Jeżeli chodzi o **wymogi w zakresie wydajności i trwałości dotyczące baterii przemysłowych i akumulatorów pojazdów elektrycznych (art. 10 i załącznik IV)** państwa członkowskie zakwestionowały zakres stosowania, a mianowicie wyłączenie baterii zasilających lekkie środki transportu. Ponadto zaproponowano, aby akt delegowany nie ograniczał się do kryteriów ustanowionych na mocy załącznika IV, ale obejmował też możliwość zmiany wymogów – w razie potrzeby. Komisja wyjaśniła wzajemne powiązania między tymi przepisami a przepisami ONZ w sprawie trwałości baterii w pojazdach i bezpieczeństwa baterii.

W odniesieniu do **możliwości usuwania i wymiany baterii prądozładowanych (art. 11)** niektóre państwa członkowskie wyraziły zaniepokojenie możliwymi lukami wynikającymi z pewnych przewidzianych wyłączeń i uznały, że ważne jest ustalenie planowanej daty przyjęcia wytycznych, tak aby ułatwić zharmonizowane stosowanie odstępstw.

Państwa członkowskie zakwestionowały **zakres art. 12 i załącznika V dotyczącego bezpieczeństwa stacjonarnych systemów magazynowania energii** i zaproponowały stosowanie przepisów bezpieczeństwa na wszystkich etapach cyklu życia baterii. Państwa członkowskie zaproponowały również uzupełnienie parametrów bezpieczeństwa określonych w załączniku V. Komisja argumentowała, że zakres ten opierał się na ocenie skutków, i zauważyła, że parametry bezpieczeństwa akumulatorów pojazdów elektrycznych są objęte prawodawstwem ramowym UE dotyczącym homologacji typu pojazdów oraz że bezpieczeństwo zbierania baterii jest przedmiotem rozdziału VII. Komisja uściśliła również, że bezpieczeństwo baterii przenośnych ogólnego stosowania jest objęte dyrektywą 2001/95/WE w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów.

Państwa członkowskie poparły szereg zmian o charakterze technicznym zaproponowanych przez prezydencję w dokumencie roboczym⁸.

Wymogi w zakresie etykietowania i wymogi informacyjne (rozdział III).

Pojawiły się obawy co do możliwości dotrzymania zaproponowanego harmonogramu wejścia w życie obowiązków dotyczących **etykietowania baterii (art. 13 i załącznik VI)** z uwagi na krótkie terminy przewidziane na przyjęcie prawodawstwa wtórnego. Niektóre państwa członkowskie wyrażały wątpliwości co do tego, czy informacje, które należy uwzględnić, są istotne z uwagi na związane z tym obciążenie administracyjne; inne natomiast proponowały uwzględnienie dodatkowych informacji, takich jak masa i skład chemiczny baterii. Komisja zaproponowała przedstawienie dokumentu porównawczego określającego różne warianty informacji, które należałoby umieszczać na etykietach, kodach QR i w cyfrowych paszportach baterii. Komisja potwierdziła, że brak odniesienia do rtęci w art. 13 ust. 4 wynika z przeoczenia, które należy skorygować w sprostowaniu. W odniesieniu do **informacji na temat stanu zdrowia i przewidywanej żywotności baterii (art. 14 i załącznik VII)** jedno państwo członkowskie zwróciło się o rozszerzenie zakresu stosowania tego artykułu na akumulatory sprzętu elektronicznego. Komisja uzasadniła umieszczenie w tym artykule jedynie baterii przemysłowych i akumulatorów pojazdów elektrycznych tym, że są to baterie mające potencjalnie drugi cykl życia i w ich przypadku istotne są informacje na temat ich stanu zdrowia.

⁸ Dok. 4964/2021.

Zgodność baterii i notyfikowanie jednostek oceniających zgodność (rozdziały IV i V)

Niektóre państwa członkowskie zgłosiły zastrzeżenia weryfikacji do rozdziału IV dotyczącego zgodności baterii (art. 15–20, załączniki VIII i IX) oraz rozdziału V dotyczącego notyfikowania jednostek oceniających zgodność (art. 21–37), zauważając, że wciąż trwają wewnętrzne konsultacje. Pewne państwa członkowskie opowiedziały się za tym, by mechanizm przewidziany we **wspólnych specyfikacjach (art. 16)** był wykorzystywany jedynie jako wariant awaryjny – w wyjątkowych przypadkach lub w przypadku ekstremalnych opóźnień – i stwierdziły, że preferują przyjęcie norm zharmonizowanych. Komisja potwierdziła, że zamierza korzystać z procedury jedynie w wyjątkowych przypadkach, kiedy brak norm mógłby zagrozić wykonaniu rozporządzenia, lub na zasadzie tymczasowej. W odniesieniu do rozdziału V Komisja podkreśliła, jak istotne są przepisy mające na celu wzmocnienie niezależności jednostek oceniających zgodność, w szczególności w odniesieniu do wymogów weryfikowanych przez podmioty zewnętrzne, takich jak ślad węglowy, zawartość materiałów z recyklingu i należyta staranność w łańcuchu dostaw.

Obowiązki podmiotów gospodarczych inne niż obowiązki określone w rozdziale VII (rozdział VI)

Państwa członkowskie zadały kilka pytań o charakterze technicznym. Dyskusje koncentrowały się głównie na obowiązkach upoważnionych przedstawicieli (art. 40), przy czym państwa członkowskie uznały, że należy odróżnić definicję upoważnionych przedstawicieli od definicji stosowanej w dyrektywie w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (WEEE). Komisja zauważyła, że upoważnionym przedstawicielom nie przyznano w rozdziale VII żadnych kompetencji.

Do art. 39 odniesiono się poniżej w przepisach dotyczących należytej staranności.

Gospodarowanie zużytymi bateriami (rozdział VII)

Państwa członkowskie podkreśliły fundamentalne znaczenie tego rozdziału. Najważniejsze kwestie budzące obawy dotyczyły powiązań z istniejącym prawodawstwem dotyczącym odpadów, a mianowicie z dyrektywą ramową w sprawie odpadów, oraz potrzeby elastyczności w odniesieniu do istniejących i dobrze funkcjonujących systemów odpowiedzialności producenta już wdrożonych na szczeblu krajowym. Wyrażano różne poglądy na temat zakresu ambicji poziomów docelowych oraz terminów zbierania zużytych baterii przenośnych. Ogólnie rzecz biorąc, państwa członkowskie kwestionowały wyłączenie baterii zasilających lekkie środki transportu z poziomów docelowych dotyczących zbierania. Zwrócono się o dalsze wyjaśnienia na temat przepisów dotyczących wykorzystania baterii do innych celów i ich regeneracji. Ponadto państwa członkowskie przekazały dalsze informacje zwrotne na temat pewnych kwestii o charakterze technicznym, określonych w dokumencie roboczym prezydencji.

W odniesieniu do **rozszerzonej odpowiedzialności producenta (art. 47)** państwa członkowskie zakwestionowały potrzebę ustanowienia szczególnych środków uzupełniających wymogi określone w art. 8 i 8a dyrektywy ramowej w sprawie odpadów. Uznały, że podejście przyjęte w rozporządzeniu jest zbyt normatywne, i zwróciły się o zapewnienie elastyczności w odniesieniu do specyfiki różnych systemów, które są już eksploatowane i funkcjonują prawidłowo na szczeblu krajowym. Podejście to uznano również za sprzeczne z celem dyrektywy ramowej w sprawie odpadów, którym jest harmonizacja systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta między różnymi strumieniami odpadów. Niektóre państwa członkowskie wyraziły zainteresowanie włączeniem do rozporządzenia przepisów, które byłyby uzupełnieniem tej dyrektywy. Zasugerowano również zbadanie możliwości ustanowienia w rozporządzeniu minimalnych wymogów i zapewnienia państwom członkowskim możliwości ustanowienia przepisów uzupełniających. Te same obawy wyrażono w odniesieniu do **rejestrów producentów (art. 46)**, przy czym państwa członkowskie podkreśliły, że należy uwzględnić systemy rejestracji już istniejące na szczeblu krajowym wraz z ich specyfiką. Komisja podkreśliła, jak ważne jest ustanowienie we wszystkich państwach członkowskich wspólnych zasad w celu promowania obiegu zamkniętego baterii.

Opinie na temat **zbierania zużytych baterii przenośnych (art. 48, 55 i załącznik XI)** były rozbieżne – niektóre państwa członkowskie uznały terminy za zbyt ambitne, inne poparły wniosek Komisji, a jeszcze inne wyraziły elastyczność w odniesieniu do ewentualnego przedłużenia terminu pośredniego. Komisja przyznała, że proponowane poziomy docelowe są ambitne, ale na podstawie doświadczeń i wartości zgłoszonych już przez niektóre państwa członkowskie uważa je za możliwe do osiągnięcia. Część państw członkowskich zakwestionowała metodę wyznaczania poziomów zbierania w oparciu o baterie dostępne na rynku, wyrażając poparcie dla metodyki opierającej się na liczbie baterii, jaką można zebrać, tak aby uwzględnić coraz dłuższy cykl życia baterii przenośnych. Niektóre państwa członkowskie uznały również za problematyczne dublowanie obowiązków zarówno producentów, jak i państw członkowskich, w odniesieniu do wypełniania obowiązku zbierania zużytych baterii i podkreśliły, jak ważne jest precyzyjne określenie odpowiedzialności za osiągnięcie tych poziomów docelowych, w świetle tego, że instrumentem prawnym jest rozporządzenie. Zaproponowano skreślenie art. 55, ponieważ uznano, że za osiągnięcie takich poziomów docelowych odpowiedzialni powinni być producenci. Komisja sprzeciwiła się temu skreśleniu, uznając, że taki obowiązek ciążyący na państwach członkowskich jest potrzebny, aby zapewnić możliwość wyegzekwowania osiągnięcia docelowych poziomów zbierania.

Niektóre państwa członkowskie zakwestionowały wyłączenie baterii zasilających lekkie środki transportu z docelowych poziomów zbierania. Komisja powtórzyła, że poświęcone temu zagadnieniu badanie Wspólnego Centrum Badawczego ma zostać ukończone w trakcie procesu legislacyjnego, co może dać podstawę do dalszych analiz w celu ustalenia docelowego poziomu zbierania dla tych baterii.

Jeżeli chodzi o **zbieranie zużytych akumulatorów samochodowych, baterii przemysłowych i akumulatorów pojazdów elektrycznych (art. 49)** niektóre państwa członkowskie poprosiły o wskazanie wyraźnie określonego docelowego poziomu zbierania lub o możliwość podejmowania przez państwa członkowskie decyzji o wprowadzeniu takiego poziomu na szczeblu krajowym. Komisja uznała, że wyraźnie określony poziom docelowy dla tych baterii i akumulatorów nie może być niższy niż 100 %.

Przekazano informacje zwrotne na temat pewnych kwestii o charakterze technicznym w celu wyjaśnienia **obowiązków dystrybutorów (art. 50), obowiązków użytkowników końcowych (art. 51), obowiązków zakładów przetwarzania (art. 52), uczestnictwa publicznych organów gospodarowania odpadami (art. 53) oraz uczestnictwa punktów dobrowolnego zbierania (art. 54)**. Niektóre państwa członkowskie uznały, że zebrane baterie powinny być przekazywane producentom lub organizacjom odpowiedzialności producenta jedynie w celu zapewnienia zrównoważonego charakteru systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Z drugiej strony Komisja podkreśliła, jak ważne jest otwarcie rynku recyklingu dla nowych podmiotów, aby przyczynić się do zwiększenia zbierania baterii. Państwa członkowskie podkreśliły również trudności w egzekwowaniu obowiązku segregowania zużytych baterii przez konsumentów.

Jeżeli chodzi o **przetwarzanie i recykling (art. 56 i załącznik XII)**, państwa członkowskie przedstawiły kilka propozycji w celu uzupełnienia części A załącznika XII w odniesieniu do szczególnych środków ostrożności i środków bezpieczeństwa mających zastosowanie do przechowywania i przetwarzania zużytych baterii litowych podczas obchodzenia się z nimi, sortowania i składowania.

W czasie rozmów o **poziomach wydajności recyklingu i poziomach docelowych odzysku materiałów (art. 57 i załącznik XII)** państwa członkowskie podkreśliły powiązania z przepisami dotyczącymi wykorzystania do innych celów i regeneracji oraz uznały za konieczne precyzyjne określenie tego, kiedy baterię uznaje się za przekazaną do recyklingu. Niektóre państwa członkowskie zakwestionowały fakt, że poziomy docelowe zostały już ustalone, skoro metodyka ich obliczania zostanie określona dopiero później; zaproponowano też włączenie do rozporządzenia zasad, na których ta metodyka ma się opierać. Ponadto państwa członkowskie uznały, że wprowadzenie docelowych poziomów recyklingu na 2025 r. powinno być uzależnione od przyjęcia w planowanym terminie aktu wykonawczego określającego szczegółowe zasady ich obliczania. Zaproponowano również umożliwienie unieszkodliwiania niektórych baterii, które nie powinny być poddawane recyklingowi (np. baterii zawierających rtęć).

Państwa członkowskie zasygnalizowały potrzebę rozważenia przepisów dotyczących **przemieszczania zużytych baterii (art. 58)** w świetle spodziewanej zmiany rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów. Zaproponowano dodanie odniesienia do baterii wywożonych z myślą o wykorzystaniu do innych celów i regeneracji.

Za szczególnie istotne uznano **wymogi związane z wykorzystaniem do innych celów i regeneracją baterii przemysłowych i akumulatorów pojazdów elektrycznych (art. 59 i załącznik VII)**. Państwa członkowskie obstawiały przy tym, że niezbędne jest doprecyzowanie charakteru tych działań, jak również procedur rejestracji lub wydawania zezwoleń, których powinny przestrzegać podmioty gospodarcze, oraz uściślenie momentu zniesienia statusu odpadu, a także zwróciły się o wprowadzenie definicji „regeneracji”. Państwa członkowskie wyraziły poparcie dla ram przedstawionych we wniosku, takich jak wymóg spełniania wszystkich obowiązujących wymogów przez baterie, które mają być wykorzystywane do innych celów i regenerowane, i zauważyły, że istotne jest precyzyjne określenie rozszerzonej odpowiedzialności producenta w odniesieniu do baterii podlegających tym działaniom. Przewiduje się, że Grupa Robocza ds. Środowiska będzie dalej omawiać tę kwestię w oparciu o dokument roboczy, który ma przygotować Komisja.

Państwa członkowskie uznały, że prowadzenie kampanii uświadamiających wśród użytkowników końcowych powinno być obowiązkowe w ramach **informacji dotyczących wycofania z użytku (art. 60)**. Niektóre państwa członkowskie wyraziły obawy dotyczące „widocznej opłaty”, informującej osobno użytkownika końcowego w punkcie sprzedaży nowych baterii, jakie koszty ponosi producent, i zaproponowały skreślenie tego przepisu.

Jeżeli chodzi o **zgłaszanie danych właściwym organom (art. 61)** i **składanie sprawozdań Komisji (art. 62)**, państwa członkowskie poruszyły szereg kwestii, a mianowicie dotyczących wykonalności i odpowiedzialności za sprawozdawczość w zakresie baterii przenośnych, które opuściły terytorium państwa członkowskiego w kolejnym roku, oraz wymiany informacji na temat operacji gospodarowania odpadami prowadzonych w innym państwie członkowskim. Poruszono w szczególności kwestie dotyczące możliwości zastosowania obowiązku składania przez państwa członkowskie sprawozdań na temat poziomów wydajności recyklingu i odzysku materiałów z baterii zebranych na ich terytorium – w odniesieniu do państw członkowskich, które nie posiadają zakładów recyklingu baterii. Komisja wyjaśniła, że postępowała zgodnie z aktualnymi obowiązkami sprawozdawczymi (decyzja 2008/763/WE), ale dostrzegła złożoność tej kwestii i ewentualną potrzebę zaostżenia przepisów, tak aby właściwe organy mogły zapewnić wypełnienie obowiązku przez pierwszy podmiot prowadzący zakład przetwarzania. Wyrażano również obawy co do terminów wypełnienia obowiązków sprawozdawczych.

I wreszcie, jeżeli chodzi o **zastosowanie rozdziału VII (art. 63)**, niektóre państwa członkowskie zwróciły się o odroczenie daty rozpoczęcia stosowania rozdziału VII. Komisja podkreśla konsekwencje takiego odroczenia dla niektórych przepisów rozporządzenia.

Oprócz wyżej wymienionych kwestii państwa członkowskie poparły pewne zmiany o charakterze technicznym zaproponowane przez prezydencję w dokumencie roboczym⁹.

Elektroniczna wymiana informacji (rozdział VIII)

Ogólnie rzecz biorąc, państwa członkowskie odniosły się do tego rozdziału przychylnie. Reakcje państw członkowskich dotyczyły głównie próśb o doprecyzowanie powiązania między **elektronicznym systemem wymiany informacji (art. 64 i załącznik XIII) a paszportem baterii (art. 65)** w odniesieniu do innych obowiązków sprawozdawczych i informacyjnych określonych w rozdziałach III i VII. Komisja uściśliła, że elektroniczny system wymiany będzie odnosił się do poszczególnych modeli baterii, natomiast paszport baterii będzie rejestrowany specjalnie dla każdej baterii i oprócz informacji przewidzianych w załączniku XIII będzie zawierał informacje dynamiczne. Komisja będzie udostępniać dodatkowe informacje na temat współzależności między poszczególnymi przepisami. Inne kwestie budzące obawy dotyczyły dostępu do gromadzonych informacji (zwłaszcza przez producenta i podmioty przeprowadzające czynności związane z naprawą, wykorzystaniem do innych celów lub regeneracją oraz przez potencjalnych nabywców), a także przeniesienia odpowiedzialności za paszport w zależności od zmiany statusu baterii.

Nadzór rynku Unii, kontrola baterii wprowadzanych do obrotu w Unii i unijne procedury ochronne (rozdział IX) oraz zmiany (rozdział XII)

Niektóre państwa członkowskie zgłosiły zastrzeżenia weryfikacji do tych rozdziałów. Interwencje państw członkowskich były minimalne i polegały na złożeniu próśb o doprecyzowanie i bardzo ukierunkowanych propozycji. Komisja podkreśliła, że przepisy dostosowane są do „nowych” ram prawnych dotyczących produktów (NLF). Konieczne byłoby dalsze analizowanie tego rozdziału w celu oceny potencjalnych kwestii budzących obawy.

Zielone zamówienia publiczne (art. 70)

Państwa członkowskie zasadniczo z zadowoleniem przyjęły włączenie do rozporządzenia przepisów dotyczących zielonych zamówień publicznych. Pojawiły się jednak pytania dotyczące wypełniania obowiązków przewidzianych w tym artykule przed przyjęciem aktów delegowanych ustanawiających minimalne obowiązkowe kryteria lub poziomy docelowe w zakresie zielonych zamówień publicznych. Komisja zauważyła, że państwa członkowskie były w stanie dostosować się do wymogów określonych w art. 7–10.

⁹ Dok. 5372/2021.

Należyta staranność w łańcuchu dostaw (art. 39, 72 i załącznik X)

Państwa członkowskie przyznały, że kwestia ta jest istotna, ale zakwestionowały powiązania z wnioskiem ustawodawczym w sprawie zrównoważonego ładu korporacyjnego i należytej staranności, który ma zostać niedługo przedstawiony. Wyraziły również obawy co do związanego z tym obciążenia administracyjnego, zwłaszcza dla MŚP, oraz co do możliwości egzekwowania i weryfikacji łańcuchów wartości w państwach trzecich. Komisja rozpoznała procedury administracyjne niezbędne do weryfikacji, ale zauważyła, że w świetle oceny skutków przewiduje się, iż przepisami objęte będą jedynie duże przedsiębiorstwa. Podkreśliła również zawarte w motywie 70 odniesienie do ewentualnego dostosowania rozporządzenia do przyszłych zmian legislacyjnych.

Podczas dyskusji na temat art. 4 dotyczącego wymogów w zakresie zrównoważonego charakteru, bezpieczeństwa, etykietowania i wymogów informacyjnych Komisja wyjaśniła, że przepisy dotyczące należytej staranności nie zostały w tym artykule ujęte, ponieważ nie są to wymogi ściśle dotyczące produktów, lecz obowiązki podmiotów gospodarczych.

Przekazane uprawnienia i procedura komitetowa (rozdział XI)

Akty delegowane przewidziane w art. 73 były omawiane na wszystkich etapach analizy odpowiednich artykułów. Państwa członkowskie zgłosiły zastrzeżenia do niektórych aktów delegowanych, zwłaszcza w kontekście rozdziału II, a w niektórych przypadkach prezydencja zaproponowała zmianę w odniesieniu do przekazania uprawnień. Ogólnie rzecz biorąc, państwa członkowskie wyraziły poważne zaniepokojenie proponowanymi terminami przyjęcia niektórych aktów delegowanych i wykonawczych oraz wejścia w życie powiązanych z nimi przepisów.

Przepisy końcowe (rozdział XIII)

Państwa członkowskie kwestionują współzależność między przepisami dotyczącymi uchylecia i przepisami przejściowymi obowiązującej dyrektywy w sprawie baterii, wymogami dotyczącymi rozszerzonej odpowiedzialności producenta ustanowionymi dyrektywą ramową w sprawie odpadów i rozporządzeniem będącym przedmiotem wniosku.

Datę rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (styczeń 2022 r.) uznano za nierealistyczną, w szczególności biorąc pod uwagę złożoność negocjacji w jego sprawie; państwa członkowskie zwróciły się zatem o przesunięcie tego terminu.

IV. PODSUMOWANIE

Zgodnie z obecnymi planami prezydencji portugalskiej do końca czerwca Grupa Robocza ds. Środowiska poświęci rozporządzeniu w sprawie baterii 21 nieformalnych wideokonferencji.

Prezydencja uważa, że dogłębna analiza wniosku pozwoliła na doprecyzowanie jego pełnego zakresu i umożliwiła określenie głównych kwestii budzących obawy państw członkowskich, umożliwiając usprawnienie przyszłych prac niezbędnych do przyjęcia podejścia ogólnego.

Na podstawie dotychczasowych dyskusji, bez uszczerbku dla dalszych niezbędnych prac nad sprawami opisanymi w sekcji III, prezydencja wskazuje na następujące główne kwestie wymagające dalszych prac z politycznego i prawnego punktu widzenia:

- Podstawa prawna
- Podejście, które należy przyjąć w odniesieniu do baterii zasilających lekkie środki transportu
- Procedura zmiany ograniczeń w odniesieniu do substancji niebezpiecznych
- Zaproponowane terminy dotyczące wymogów w zakresie zrównoważonego charakteru i bezpieczeństwa, związane z koniecznymi, szeroko zakrojonymi pracami dotyczącymi prawodawstwa wtórnego
- Powiązanie z istniejącym prawodawstwem dotyczącym odpadów i poziom elastyczności dla państw członkowskich w odniesieniu do rozszerzonej odpowiedzialności producenta za baterie
- Poziom ambicji docelowych poziomów zbierania
- Przepisy dotyczące należytej staranności w świetle wniosku ustawodawczego w sprawie zrównoważonego ładu korporacyjnego i należytej staranności, który ma zostać niedługo przedstawiony

Prezydencja portugalska jest zdecydowana ściśle współpracować z nadchodzącą prezydencją słoweńską, aby ułatwić kontynuowanie dyskusji na forum Grupy Roboczej ds. Środowiska i zapewnić sprawny przebieg prac nad tym *dossier* w Radzie. W tym celu prezydencja zamierza do końca półroczia pracować nad kompromisową propozycją dotyczącą rozdziału II i rozdziału VII.

Prezydencja jest bardzo wdzięczna Komisji za doskonałą współpracę z Grupą Roboczą ds. Środowiska oraz za przedstawione szczegółowe wyjaśnienia i dokumenty robocze, a państwom członkowskim za ich zaangażowanie i cenny wkład podczas cotygodniowych posiedzeń oraz za dodatkowe obszerne uwagi pisemne.

Coreper jest proszony o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem z postępu prac przygotowanym przez prezydencję z myślą o przedłożeniu go Radzie ds. Środowiska na posiedzeniu 10 czerwca 2021 r.