



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 28 maj 2021
(OR. en)

9052/21

**Interinstitutionellt ärende:
2020/0353(COD)**

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

NOT

från: Rådets generalsekretariat
till: Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet

Komm. dok. nr: 13944/20 + ADD 1

Ärende: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om batterier och förbrukade batterier, om upphävande av direktiv 2006/66/EG och om ändring av förordning (EU) 2019/1020
– Lägesrapport

Inför miljöministrarnas möte den 10 juni 2021 bifogas för delegationerna en lägesrapport som har utarbetats av ordförandeskapet.

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om batterier och förbrukade batterier, om upphävande av direktiv 2006/66/EG och om ändring av förordning (EU) 2019/1020

Lägesrapport

Miljörådet den 10 juni 2021

I. INLEDNING

Den 10 december 2020 antog kommissionen förslaget till förordning om batterier och förbrukade batterier i syfte att ersätta det nuvarande batteridirektivet. Förslaget syftar till att modernisera EU:s regelverk för batterier, mot bakgrund av den ökade efterfrågan på utveckling och tillverkning av batterier.

Kommissionens förslag grundas på artikel 114 i EUF-fördraget.

I kommissionens förslag fastställs följande huvudmål: att stärka den inre marknadens funktion, att främja en cirkulär ekonomi, och att minska de miljömässiga och sociala konsekvenserna under alla stadier av batteriers livscyklar.

Det är en integrerad del av den europeiska gröna given resultat och bygger på kommissionens initiativ, t.ex. den strategiska handlingsplanen för batterier, den nya handlingsplanen för den cirkulära ekonomin, den nya industristrategin för EU samt strategin för hållbar och smart mobilitet. Förslaget följer också den utvärdering av det nuvarande batteridirektivet som offentliggjordes i april 2019. Därför föreslår kommissionen en enda förordning som omfattar batteriers hela livscykel och där följande fastställs:

- Hållbarhets- och säkerhetskrav, såsom regler för koldioxidavtryck, minimiandel återvunnet material, prestanda- och hållbarhetskriterier samt säkerhetsparametrar.
- Märknings- och informationskrav, t.ex. lagring av information om hållbarhet, och data om hälsotillstånd och batteriers förväntade livslängd.

- Bestämmelser om hantering av förbrukade batterier, såsom krav på utökat producentansvar, organisation av och mål för insamling av förbrukade batterier, materialåtervinningsgrad och resursåtervinning.
- De ekonomiska aktörernas skyldigheter när det gäller genomdrivande av produktkrav och system för tillbörlig aktsamhet.
- Elektroniskt system för informationsutbyte och inrättande av batteripasset.
- Obligatorisk miljöanpassad offentlig upphandling
- Andra bestämmelser som syftar till att underlätta efterlevnaden, regler om bedömning av överensstämmelse, anmälan av organ för bedömning av överensstämmelse, marknadskontroll och ekonomiska instrument.

Den föreslagna förordningen består av 79 artiklar och 14 bilagor och pekar framåt mot mer än 30 sekundärrättsakter.

Efter ett beslut av talmanskonferensen den 29 april 2021 är Europaparlamentets utskott för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (ENVI) ansvarigt utskott för förslaget, tillsammans med utskottet för industrifrågor, forskning och energi (ITRE) och utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd (IMCO) som associerade utskott, i enlighet med artikel 57 i Europaparlamentets arbetsordning, och med utskottet för transport och turism (TRAN) som rådgivande utskott. Europaparlamentet förväntas rösta om sin ståndpunkt vid plenarsammanträdet i februari 2022.

I sina slutsatser av den 17 december 2020 om en cirkulär och grön återhämtning välkomnade rådet ”kommissionens förslag till ett nytt regelverk för batterier¹ som syftar till att säkerställa en säker, cirkulär och hållbar värdekedja för alla batterier och som kommer att innehålla åtgärder för optimering av värdet från design och produktion till användning och återanvändning, återtillverkning och materialåtervinning och som ska stimulera till användning av uppladdningsbara batterier, där så är lämpligt”.

¹ Dok. 14167/2020.

II. ARBETET INOM RÅDET

Förslaget behandlas för närvarande i arbetsgruppen för miljön. Presentationen ägde rum under det tyska ordförandeskapet vid arbetsgruppens informella videokonferens den 14 december 2020.

Kommissionen lade också fram sitt förslag vid mötet i rådet (miljö) den 17 december 2020.

Under det portugisiska ordförandeskapet har förslaget hittills behandlats vid 19 videokonferenser i arbetsgruppen för miljön. Det lades också fram för arbetsgruppen för konkurrenskraft och tillväxt (industri) den 13 januari 2021.

Konsekvensbedömningen lades fram av kommissionen och diskuterades vid arbetsgruppens videokonferens den 7–8 januari 2021. Vid det tillfället inleddes analysen av förslaget med kapitel II om hållbarhets- och säkerhetskrav (artiklarna 6–12, bilagorna I–V och relevanta definitioner), som fortsatte att diskuteras vid mötet den 18–19 januari 2021, samt artikel 71 om förfarandet för att ändra begränsningarna avseende farliga ämnen, på grund av dess relevans för kapitlet.

Den 19 januari 2021 behandlades även kapitel III om märknings- och informationskrav (artiklarna 13 och 14, bilagorna VI och VII samt relevanta definitioner).

Arbetsgruppen analyserade kapitel VII om hantering av förbrukade batterier (artiklarna 46–63, bilagorna XI, XII och relevanta definitioner) vid mötena den 2, 12, 15 och 19 februari 2021.

Den 2 februari 2021 informerade kommissionen även arbetsgruppen om det pågående arbetet med FN:s globala tekniska föreskrifter om batteritiden i fordon.

Bestämmelserna om tillbörlig aktsamhet i leveranskedjan (artiklarna 39 och 72 samt bilaga X) diskuterades den 19 februari och den 1 mars 2021.

Den 1 mars 2021 behandlade arbetsgruppen också förslagets rättsliga grund och kapacitetströskeln på 2 kWh för de krav som gäller för elfordonsbatterier och laddningsbara industribatterier med intern lagring, på grundval av icke-officiella dokument från kommissionen. Man diskuterade också miljöanpassad offentlig upphandling (artikel 70).

Den 15 mars 2021 behandlade arbetsgruppen kapitel VIII om elektroniskt informationsutbyte (artiklarna 64 och 65 samt bilaga XIII).

Kapitel IV om batteriers överensstämmelse (artiklarna 15–20 samt bilagorna VIII och IX), kapitel V om anmälan av organ för bedömning av överensstämmelse (artiklarna 21–37) och relevanta definitioner diskuterades den 22 mars 2021.

Vid sitt möte den 29 mars 2021 behandlade arbetsgruppen för miljön kapitel VI om andra skyldigheter för ekonomiska aktörer än de skyldigheter som anges i kapitel VII (artiklarna 38–45, med undantag för den tidigare diskuterade artikel 39), kapitel IX om marknadskontroll i unionen, kontroll av batterier som förs in på unionsmarknaden och unionens skyddsförfaranden (artiklarna 66–69) och kapitel XII om ändringar (artikel 75).

Den 13 april 2021 avslutade arbetsgruppen för miljön första behandlingen av artiklarna genom att behandla kapitel I om allmänna bestämmelser (artiklarna 1–5) och kapitel XIII om slutbestämmelser (artiklarna 76–79).

Ordförandeskapet ansåg att det var för tidigt att behandla skälen innan man hade diskuterat utkastet till de föreslagna artiklarna.

Vid den informella videokonferensen mellan miljöministrarna den 18 mars 2021 hölls en riktlinjedebatt om förslaget till förordning i syfte att få politisk vägledning om hur man skulle gå vidare med förhandlingarna. Debatten inriktades på förslagets rättsliga grund och tillämpningsområde, hållbarhets- och säkerhetskraven, bestämmelserna om tillbörlig aktsamhet i leveranskedjan och hanteringen av förbrukade batterier.

De ytterligare diskussioner som hållits sedan man avslutande första behandlingen av artiklarna har vägletts av ordförandeskapets icke-officiella dokument som återspeglar ministrarnas politiska vägledning, de diskussioner som hittills hållits och ytterligare kompletterande skriftliga synpunkter från medlemsstaterna. I sina icke-officiella dokument har ordförandeskapet strävat efter att sammanfatta de viktigaste frågorna som medlemsstaterna tagit upp, vid behov lägga fram alternativa förslag i samband med diskussionen och identifiera frågor som kräver ytterligare återkoppling från medlemsstaterna. Medlemsstaterna uppmanades därför att reagera på de förslag som lagts fram och/eller lägga fram konkreta utkast till förslag avseende de frågor som identifierats i de icke-officiella dokumenten och andra frågor som de anser vara nödvändiga att behandla.

Ordförandeskapet har valt att fokusera på kapitel II om hållbarhets- och säkerhetskrav och på kapitel VII om hantering av förbrukade batterier, eftersom de innehåller centrala bestämmelser i förslaget till förordning.

Två möten i arbetsgruppen för miljön ägnades åt ordförandeskapets icke-officiella dokument om kapitel II² (den 20 och 21 april 2021). Den 21 april 2021 behandlade arbetsgruppen för miljön en möjlig övergripande strategi för batterier för lätta transportmedel.

Ordförandeskapets icke-officiella dokument om kapitel VII³ diskuterades vid fem möten i arbetsgruppen för miljön (den 27 och 28 april samt den 6, 11 och 20 maj 2021).

Vid sitt möte den 26 maj 2021 fortsatte arbetsgruppen för miljön diskussionen om kapitel VII på grundval av en föredragning av kommissionen om kopplingarna mellan artikel 8a i ramdirektivet om avfall och de föreslagna bestämmelserna om utökat producentansvar enligt den föreslagna förordningen. Ordförandeskapet har för avsikt att återkomma till denna fråga i juni och att föra en diskussion om ändrad användning och återtillverkning av batterier för att få konkret återkoppling från medlemsstaterna om hur man kan gå vidare. I juni förväntas också kommissionen lägga fram gemensamma forskningscentrumets studie om batterier för lätta transportmedel för arbetsgruppen för miljön, och rådets juridiska avdelning kan komma att lägga fram sitt yttrande om den rättsliga grunden för förslaget.

Utöver de omfattande föredragningar som gjordes i arbetsgruppen för miljön har kommissionen lagt fram icke-officiella dokument om rättslig grund, val av rättsligt instrument och medlemsstaternas handlingsutrymme i den nya lagstiftningen om batterier⁴ och om kapacitetströskeln på 2 kWh⁵. Kommissionen har också lämnat en jämförelsetabell över kraven på utökat producentansvar i artikel 8a i ramdirektivet om avfall och skyldigheterna avseende utökat producentansvar enligt batteridirektivet och förslaget till batteriförordning⁶ och förväntas lägga fram ett icke-officiellt dokument om ändrad användning och återtillverkning av batterier inför diskussionerna i juni.

Medlemsstaterna har anmält granskningsreservationer mot hela eller delar av förslaget och har framhållit att de måste samordna sina ståndpunkter mellan flera enheter som ansvarar för de frågor som regleras i förslaget. Medlemsstaterna har också begärt ett yttrande från rådets juridiska avdelning om den rättsliga grunden för förslaget.

² Dokument 4964/2021.

³ Dokument 5372/2021.

⁴ Dokument 2635/2021 REV 1.

⁵ Dokument 2440/2021.

⁶ Dokument 6858/2021.

Under diskussionerna har ordförandeskapet försökt ge medlemsstaterna möjlighet att få detaljerade klargöranden från kommissionen om helheten i förslaget på grund av dess tekniska komplexitet, innovativa karaktär och breda tillämpningsområde. Den noggranna analysen av förslaget vid veckomötena och de uppföljande synpunkterna från medlemsstaterna har gjort det möjligt att identifiera de viktigaste frågor som ger anledning till oro i varje kapitel i förslaget till förordning. Dessutom har den ytterligare ingående diskussionen om kapitel II om hållbarhets- och säkerhetskrav och om kapitel VII om hantering av uttjänta batterier lett till att man har identifierat frågor som måste lösas och olika sätt att gå vidare.

III. INNEHÅLLET I DISKUSSIONERNA

Vid den informella videokonferensen mellan miljöministrarna den 18 mars 2021 noterade medlemsstaterna med tillfredsställelse förslaget till förordning om batterier och förbrukade batterier. Ministrarna framhöll förslagets innovativa och ambitiösa karaktär och vikten av att EU har en framtidssäkrad rättslig ram för batterier, så att målen om minskade koldioxidutsläpp kan uppnås samtidigt som man säkerställer batteriernas hållbarhet under hela deras livscykel.

Ministrarna betonade vikten av en välfungerande inre marknad för batterier men uttryckte samtidigt intresse för att undersöka möjligheten att ha en dubbel rättslig grund (inre marknaden och miljö) mot bakgrund av de miljömål som eftersträvas med den föreslagna förordningen.

När det gäller förslagets tillämpningsområde begärde flera delegationer att man skulle föregripa fastställandet av ett insamlingsmål för batterier för lätta transportmedel. När det gäller hållbarhets- och säkerhetskraven och bestämmelserna om tillbörlig aktsamhet insåg några delegationer deras betydelse men uttryckte ändå oro över de tidsfrister och metoder som kommissionen föreslagit och den eventuella administrativa bördan. När det gäller hanteringen av förbrukade batterier ifrågasatte flera delegationer möjligheten att nå målen inom den föreslagna tidsplanen.

Tack vare diskussionerna i arbetsgruppen för miljön har man kunnat analysera förslaget i detalj och identifiera ett antal frågor som behöver behandlas inför antagandet av en allmän riktlinje.

Ordförandeskapet framhåller att följande frågor är särskilt viktiga, dock utan att det påverkar andra, mer tekniska frågor av intresse och ytterligare bidrag från enskilda medlemsstater:

Rättslig grund

Ett stort antal medlemsstater ifrågasatte kommissionens val av en enda rättslig grund – artikel 114 i EUF-fördraget – och begärde ett yttrande från rådets juridiska avdelning i frågan. Medlemsstaterna uppgav att de var intresserade av att undersöka möjligheten till en dubbel rättslig grund genom att lägga till artikel 192 i EUF-fördraget, eftersom de ansåg att miljöhänsyn också utgör förslagets kärna. Hänvisningen till artikel 114 i EUF-fördraget ifrågasattes särskilt vad gäller kapitel VII om hantering av förbrukade batterier. Det framhölls att det nuvarande batteridirektivet bygger på en dubbel rättslig grund, motsvarande artiklarna 192 och 114 i EUF-fördraget.

Allmänna bestämmelser (kapitel I)

Vad gäller **definitionerna (artikel 2)** begärde medlemsstaterna att dessa så långt som möjligt anpassas till de definitioner som används i befintlig relevant lagstiftning. Vissa medlemsstater ifrågasatte den logiska grunden till att maxvikten fastställs till 5 kg i definitionen av bärbara batterier. Medlemsstaterna uttryckte sitt stöd för de ändringar som ordförandeskapet föreslagit av följande definitioner: *batteri med intern lagring* (6), *farliga ämnen* (41), *producent* (37), *producentansvarsorganisation* (38), *materialåtervinnare* (46), att *materialåtervinningsnivå* (48) utgår samt en särskild definition av *bemyndigad företrädare* (53) när det gäller kapitel VII. Dessutom ansåg medlemsstaterna att det var nödvändigt att införa en definition av *återtillverkning*.

Vissa medlemsstater begärde en förlängning av tidsfristen för att meddela kommissionen vilka **behöriga myndigheter** som utsetts (**artikel 5**).

Med tanke på dess övergripande karaktär ifrågasattes också **kapacitetströskeln på 2 kWh** för de krav som gäller för elfordonsbatterier och laddningsbara industribatterier med intern lagring. Kommissionen lade fram ett icke-officiellt dokument⁷ som motiverade beslutet på grundval av den kostnads-nyttoanalys som lades fram i konsekvensbedömningen.

⁷ Dokument 2440/2021.

När det gäller strategin för **batterier för lätta transportmedel** frågade ordförandeskapet medlemsstaterna om det vore lämpligt att hänvisa till de fordonskategorier som omfattas av förordning (EU) nr 168/2013. Medlemsstaterna ansåg dock att ett sådant tillvägagångssätt inte skulle göra det möjligt att täcka alla kategorier av batterier för lätta transportmedel. Kommissionen har meddelat att den begärt att gemensamma forskningscentrumet (JRC) ska utarbeta en rapport om batterier för lätta transportmedel. JRC:s rapport väntas leda till att man kan införa en ny mellankategori för batterier till lätta transportmedel liksom mer evidensbaserade kapacitets- och viktgränser mellan bärbara batterier och batterier för lätta transportmedel samt mellan batterier för lätta transportmedel och elfordonsbatterier. Frågan väntas tas upp på nytt när dokumentet har lagts fram för arbetsgruppen.

Hållbarhets- och säkerhetskrav (kapitel II och artikel 71)

Medlemsstaterna ifrågasatte behovet och mervärdet av nya särskilda bestämmelser om **begränsningar avseende farliga ämnen i batterier (artikel 6, bilaga I och artikel 71)**, med tanke på de befintliga förfarandena enligt Reach-förordningen. Medlemsstaterna uttryckte oro över överlappningen av befintlig lagstiftning och befintliga strukturer. Medlemsstaterna godtog inte heller att det inte fanns någon möjlighet att inleda det förfarande som föreskrivs i artikel 71, som därmed skiljer sig från det förfarande som inrättats genom Reach-förordningen. Vikten av att involvera avfallsexperter nämndes också. Likaså ifrågasattes användningen av en delegerad akt för att ändra begränsningarna i bilaga I. Medlemsstaterna ansåg inte att det räcker att införa en ny artikel om samråd med kommittén för avfallshantering innan kommissionen begär att Echa ska utarbeta dokumentation i enlighet med artikel 71. I stället uppgav medlemsstaterna att de var intresserade av att undersöka möjligheten att stryka artikel 71 och hänvisa till det fastställda begränsningsförfarandet för ändring av begränsningarna avseende farliga ämnen i Reach-förordningen.

Kommissionen motiverade behovet av att införa särskilda bestämmelser i batteriförordningen med att Reach-förordningen inte omfattar avfall, att batterier har särskilda egenskaper samt att det handlar om ett begränsat antal ämnen. Kommissionen pläderade också för ett stabilt och smidigt förfarande för att ändra begränsningarna avseende farliga ämnen och påpekade att medlemsstaterna, i synnerhet avfallsexperter, i enlighet med artikel 73.4 ska rådfrågas före antagandet av den delegerade akten.

Olika åsikter uttrycktes om **kraven vad gäller koldioxidavtryck (artikel 7, bilaga II)** och de föreslagna tidsfristerna. Vissa medlemsstater uttryckte sitt stöd för kommissionens föreslagna metod, men flera medlemsstater uttryckte farhågor om konsekvenserna för näringslivet, och förespråkade längre perioder för anpassning till kraven, så att det ska finnas tillräckligt med tid efter antagandet av beräkningsmetoden.

När det gäller **återvunnet innehåll (artikel 8)** ansåg medlemsstaterna att det var svårt att bedöma effekterna och genomförbarheten av de minimimål som fastställts för kobolt, bly, litium eller nickel som återvunnits, innan de antar en metod för beräkning och kontroll av dem, med tanke på osäkerheten kring tillgången på tillräckliga mängder återvunnet material. Kommissionen förklarade att syftet med den föreslagna strategin i flera steg och revideringen av målen genom sekundärlagstiftning är att bibehålla den föreslagna tidsplanen och på så sätt skapa säkerhet på marknaden. Några medlemsstater ställde sig bakom förslaget om längre perioder för anpassning till kraven och en minskning av den administrativa bördan i samband med tillämpningen av dem. Några medlemsstater föreslog att slutna system införs för återvunnet innehåll, medan andra uttryckte reservationer på grund av osäkerheten om hur detta skulle påverka möjligheterna att uppnå de föreslagna målen.

Det fanns ett allmänt stöd för att fastställa **prestanda- och hållbarhetskrav för bärbara batterier (artikel 9 och bilaga III)**, även om åsikterna gick isär om hur lång tid ekonomiska aktörer och myndigheter behöver för att anpassa sig till dem.

När det gäller **prestanda- och hållbarhetskrav för industribatterier och elfordonsbatterier (artikel 10 och bilaga IV)** ifrågasatte medlemsstaterna tillämpningsområdet, nämligen undantaget för batterier från lätta transportmedel. Vidare föreslogs det att den delegerade akten inte ska begränsas till de kriterier som fastställs i bilaga IV, utan inbegripa möjligheten att vid behov se över kraven. Kommissionen klargjorde kopplingarna mellan dessa bestämmelser och FN-föreskrifterna om batteriers hållbarhet i fordon och batterisäkerhetsföreskrifter.

När det gäller **möjligheten att avlägsna och ersätta bärbara batterier (artikel 11)** uttryckte vissa medlemsstater oro över eventuella kryphål på grund av vissa av de föreskrivna undantagen, och ansåg att det är viktigt att fastställa det planerade datumet för antagandet av riktlinjerna för att underlätta en harmoniserad tillämpning av undantagen.

Medlemsstaterna ifrågasatte tillämpningsområdet för **artikel 12 och bilaga V om säkerheten hos stationära batterienergilagringssystem**, och föreslog att säkerhetsbestämmelserna tillämpas under alla stadier av batteriers livscykel. Medlemsstaterna föreslog också att de säkerhetsparametrar som anges i bilaga V kompletteras. Kommissionen hävdade att tillämpningsområdet är baserat på konsekvensbedömningen och konstaterade att säkerhetsparametrarna för elfordonsbatterier omfattas av EU:s ramlagstiftning om typgodkännande av fordon och att insamlingen av batterier behandlas i kapitel VII. Kommissionen klargjorde också att säkerheten hos bärbara batterier för allmänt bruk omfattas av direktiv 2001/95/EG om allmän produktsäkerhet.

Medlemsstaterna ställde sig bakom flera tekniska ändringar som ordförandeskapet föreslagit i sitt icke-officiella dokument⁸.

Märknings- och informationskrav (kapitel III)

Med tanke på den korta tid som planeras för antagandet av sekundärlagstiftning fanns det farhågor om genomförbarheten av de föreslagna tidsfristerna för ikraftträdandet av skyldigheterna om **märkning av batterier (artikel 13 och bilaga VI)**. Vissa medlemsstater ifrågasatte om den information som ska ingå är relevant, med tanke på den administrativa bördan, medan andra föreslog att ytterligare information inkluderas, såsom batteriernas vikt och kemiska sammansättning. Kommissionen erbjöd sig att lägga fram ett jämförande dokument med de olika bestämmelser om information som bör framgå av märkningar, QR-koder och digitala batteripass. Kommissionen bekräftade att avsaknaden av en hänvisning till kvicksilver i artikel 13.4 var ett förbiseende som ska rättas till genom en rättelse. När det gäller **information om batteriers hälsotillstånd och förväntade livslängd (artikel 14 och bilaga VII)** begärde en medlemsstat att artikelns tillämpningsområde utvidgas till batterier i elektroniska produkter. Kommissionen försvarade sitt beslut att endast inbegripa industribatterier och elfordonsbatterier, eftersom det rör sig om batterier med en potentiell andra livslängd, för vilka hälsotillståndet är relevant.

⁸ Dokument 4964/2021.

Batteriers överensstämmelse och anmälan av organ för bedömning av överensstämmelse(kapitlen IV och V)

Flera medlemsstater lade fram granskningsreservationer mot kapitel IV om batteriers överensstämmelse (artiklarna 15–20 samt bilagorna VIII och IX) och kapitel V om anmälan av organ för bedömning av överensstämmelse (artiklarna 21–37) och noterade att diskussioner fortfarande pågick. Flera medlemsstater förespråkade att den mekanism som föreskrivs i de **gemensamma specifikationerna (artikel 16)** endast ska användas som ett reservalternativ, i undantagsfall eller vid mycket långa förseningar, och sade att de föredrog antagandet av harmoniserade standarder. Kommissionen bekräftade sin avsikt att endast tillgripa detta förfarande i undantagsfall då frånvaron av standarder skulle kunna äventyra förordningens genomförande. Avseende kapitel V framhöll kommissionen vikten av bestämmelserna om att förstärka oberoendet hos de organ som ska bedöma överensstämmelse, särskilt i fråga om krav som kontrolleras av externa enheter, såsom koldioxidavtryck, återvunnet innehåll och tillbörlig aktsamhet i leveranskedjan.

Andra skyldigheter för ekonomiska aktörer än de skyldigheter som anges i kapitel VII (kapitel VI)

Medlemsstaterna tog upp flera frågor av teknisk art. Diskussionerna handlade främst om skyldigheter för bemyndigade företrädare (artikel 40), där medlemsstaterna ansåg att det är viktigt att skilja mellan definitionen av *bemyndigade företrädare* och den definition som används i WEEE-direktivet. Kommissionen noterade att de bemyndigade företrädarna inte hade tilldelats några befogenheter enligt kapitel VII.

Artikel 39 tas upp nedan under bestämmelserna om tillbörlig aktsamhet.

Hantering av förbrukade batterier (kapitel VII)

Medlemsstaterna framhöll att detta kapitel är av grundläggande betydelse. Främst diskuterades frågor om kopplingen till befintlig avfallsagstiftning, nämligen ramdirektivet om avfall, och behovet av flexibilitet i förhållande till befintliga och välfungerande system för producentansvar som redan genomförts nationellt. Olika åsikter framfördes vad gäller målens ambitionsnivå och tidsfristerna för insamling av förbrukade bärbara batterier. Överlag ifrågasatte medlemsstaterna att batterier för lätta transportmedel inte skulle omfattas av insamlingsmålen. Ytterligare förtydliganden begärdes om bestämmelserna om ändrad användning och återtillverkning av batterier. Dessutom lämnade medlemsstaterna ytterligare synpunkter på ett antal tekniska frågor som identifierats i ordförandeskapets icke-officiella dokument.

När det gäller **utökat producentansvar (artikel 47)** ifrågasatte medlemsstaterna behovet av att fastställa särskilda åtgärder utöver de krav som fastställs i artiklarna 8 och 8a i ramdirektivet om avfall. De ansåg att tillvägagångssättet i förordningen var alltför normativt och efterlyste flexibilitet för särdragen i de olika system som redan tagits i drift och fungerar väl på nationell nivå. Det ansågs också strida mot avfallsramdirektivets syfte att harmonisera systemen för utökat producentansvar i olika avfallsflöden. Vissa medlemsstater uttryckte intresse för att i förordningen införa bestämmelser som skulle komplettera ramdirektivet om avfall. Det föreslogs också att man skulle undersöka möjligheten att fastställa minimikrav och ge medlemsstaterna möjlighet att fastställa kompletterande bestämmelser. Samma farhågor uttrycktes när det gäller **producentregistret (artikel 46)**, där medlemsstaterna betonade behovet av att ta hänsyn till de registreringsystem som redan finns på nationell nivå och deras särdrag. Kommissionen betonade vikten av att fastställa gemensamma regler i alla medlemsstater för att främja batteriers cirkularitet.

När det gäller **insamling av förbrukade bärbara batterier (artiklarna 48 och 55 samt bilaga XI)** uttrycktes olika åsikter. Vissa medlemsstater ansåg att tidsfristerna var för ambitiösa, vissa stödde kommissionens förslag och andra sade sig vara flexibla när det gäller en eventuell förlängning av den mellanliggande tidsfristen. Kommissionen erkände att de föreslagna målen var ambitiösa, men ansåg att de kunde uppnås på grundval av de erfarenheter och värden som redan rapporterats i vissa medlemsstater. Några medlemsstater ifrågasatte den metod för beräkning av insamlingsnivåer som baseras på de batterier som finns tillgängliga på marknaden och uttryckte sitt stöd för en metod som baseras på batterier som finns tillgängliga för insamling, i syfte att ta hänsyn till de bärbara batteriernas allt längre livslängd. Vissa medlemsstater ansåg också att det var problematiskt att ha dubbla skyldigheter för både producenter och medlemsstater när det gäller att uppfylla målen för insamling av förbrukade batterier och betonade vikten av att ansvaret för att uppnå sådana mål fastställs på ett tydligt sätt, med tanke på att det rättsliga instrumentet är en förordning. Det föreslogs att artikel 55 skulle strykas, eftersom det ansågs att producenterna borde ansvara för att dessa mål uppnås. Kommissionen motsatte sig strykningen med hänvisning till att det måste vara medlemsstaterna som har det ansvaret, så att man kan säkerställa att insamlingsmålen uppfylls.

Ett antal medlemsstater ifrågasatte att förbrukade batterier för lätta transportmedel skulle undantas från insamlingsmålen. Kommissionen upprepade att en studie från JRC i ämnet ska slutföras under lagstiftningsprocessen, vilken skulle kunna utgöra en grund för ytterligare överväganden i syfte att fastställa ett insamlingsmål för dessa batterier.

När det gäller **insamling av förbrukade startbatterier, förbrukade industribatterier och förbrukade elfordonsbatterier (artikel 49)** begärde vissa medlemsstater att ett uttryckligt insamlingsmål skulle införas eller att medlemsstaterna skulle ges möjlighet att besluta om införande av ett insamlingsmål på nationell nivå. Kommissionen ansåg att ett uttryckligt mål för dessa typer av batterier inte kunde ligga under 100 %.

Återkoppling gavs i ett antal tekniska frågor för att klargöra **distributörernas skyldigheter (artikel 50), slutanvändarnas skyldigheter (artikel 51), behandlingsanläggningarnas skyldigheter (artikel 52), offentliga avfallshanteringsmyndigheters roll (artikel 53) och insamlingsplatsernas roll (artikel 54)**. Vissa medlemsstater ansåg att insamlade batterier endast bör överlämnas till producenter eller producentansvarsorganisationer i syfte att säkerställa att systemen för utökat producentansvar är hållbara. Å andra sidan betonade kommissionen vikten av att öppna återvinningsmarknaden för nya aktörer för att bidra till ökad insamling av batterier. Medlemsstaterna framhöll också svårigheten att se till att konsumenterna fullgör sin skyldighet att separera förbrukade batterier.

När det gäller **behandling och materialåtervinning (artikel 56 och bilaga XII)** lade medlemsstaterna fram flera förslag för att komplettera del A i bilaga XII när det gäller särskilda försiktighet- och säkerhetsåtgärder för lagring och behandling av förbrukade litiumbaserade batterier vid hantering, sortering och lagring.

När medlemsstaterna diskuterade **materialåtervinningsgrad och resursåtervinningsmål (artikel 57 och bilaga XII)** betonade de kopplingarna till bestämmelserna om ändrad användning och återtillverkning och ansåg att det var nödvändigt att ha en tydlig definition av när ett batteri anses gå in i en materialåtervinningsprocess. Flera medlemsstater ifrågasatte att målen redan skulle ha fastställts eftersom deras beräkningsmetod inte kommer att fastställas förrän senare, och det föreslogs att de principer som bör vägleda metoden skulle införas i förordningen. Dessutom ansåg medlemsstaterna att materialåtervinningsmålen för 2025 bör bero på antagandet av en genomförandeakt med detaljerade regler för hur dessa mål ska beräknas inom den planerade tidsfristen. Det föreslogs också att vissa batterier som inte bör återvinnas (t.ex. batterier som innehåller kvicksilver) ska kunna bortskaffas.

Medlemsstaterna tog upp behovet av att beakta bestämmelserna **om transport av förbrukade batterier (artikel 58)** mot bakgrund av den förväntade översynen av förordningen om transport av avfall. Ett tillägg föreslogs med en hänvisning till batterier som exporteras för ändrad användning och återtillverkning.

Krav avseende behandling för ändrad användning och återtillverkning av industribatterier och elfordonsbatterier (artikel 59 och bilaga VII) ansågs särskilt viktiga. Medlemsstaterna insisterade på att man måste klargöra vad denna verksamhet går ut på, vilka registrerings- och licensieringsförfaranden som aktörer bör följa och när avfall upphör att vara avfall samt begärde att en definition av begreppet *återtillverkning* skulle införas. Medlemsstaterna stödde den ram som lagts fram i förslaget, såsom kravet på att batterier som behandlats för ändrad användning eller återtillverkats ska uppfylla alla tillämpliga krav, och noterade att det var av största vikt att det utökade producentansvaret anges tydligt för batterier som genomgår sådan behandling. Arbetsgruppen för miljön förväntas diskutera frågan ytterligare, med utgångspunkt i ett icke-officiellt dokument som kommissionen ska utarbeta.

Medlemsstaterna ansåg att informationskampanjer bland slutanvändarna bör göras obligatoriska inom ramen för **informationskrav avseende förbrukade batterier (artikel 60)**. Vissa medlemsstater uttryckte farhågor om den ”synliga avgiften”, där de kostnader som täcks av producenten respektive slutanvändaren redovisas separat vid försäljningsstället för att nytt batteri, och föreslog att den bestämmelsen skulle strykas.

Vad gäller **rapportering till de behöriga myndigheterna (artikel 61)** och **rapportering till kommissionen (artikel 62)** tog medlemsstaterna upp flera frågor, nämligen genomförbarheten av och ansvaret för rapportering om bärbara batterier som lämnat en medlemsstats territorium under det följande året och informationsutbyte om avfallshantering som sker i en annan medlemsstat. Frågor ställdes särskilt om hur man ska tillämpa kravet på medlemsstater att rapportera om materialåtervinningsnivåer och materialåtervinning från batterier som samlats in på deras territorium för medlemsstater som inte har några återvinningsanläggningar för batterier. Kommissionen klargjorde att den följde de nuvarande rapporteringsskyldigheterna (beslut 2008/763/EG) men tillstod att frågan var komplicerad och att man kanske skulle behöva stärka bestämmelserna för att garantera att de behöriga myndigheterna kan säkerställa att behandlingsanläggningarnas förste operatör uppfyller skyldigheten. Farhågor uttrycktes också om tidsfristerna för att uppfylla rapporteringsskyldigheterna.

Slutligen, vad gäller **tillämpning av kapitel VII (artikel 63)** begärde vissa medlemsstater att datumet för tillämpning av kapitel VII skulle skjutas upp. Kommissionen understryker att ett sådant uppskjutande skulle kunna påverka flera av förordningens bestämmelser.

Utöver de ovannämnda frågorna ställde sig medlemsstaterna bakom flera tekniska ändringar som ordförandeskapet föreslog i sitt icke-officiella dokument⁹.

Elektroniskt informationsutbyte (kapitel VIII)

Överlag ställde sig medlemsstaterna positiva till kapitlet. Medlemsstaternas kommentarer var mest inriktade på begäranden om klargöranden vad gäller kopplingen mellan **systemet för elektroniskt utbyte av information (artikel 64 och bilaga XIII) och batteripasset (artikel 65)** visavi andra rapporterings- och informationsskyldigheter som avses i kapitlen III och VII. Kommissionen klargjorde att medan systemet för elektroniskt utbyte ska gälla batterimodell ska batteripasset vara ett specifikt register för varje batteri, med en uppsättning dynamisk information utöver den som föreskrivs i bilaga XIII. Kommissionen kommer att redovisa ytterligare information om hur de olika bestämmelserna hänger samman. Andra farhågor gällde tillgång till de uppgifter som samlas in (särskilt för producentansvarsorganisationer och aktörer som reparerar, behandlar för ändrad användning eller återtillverkar samt för potentiella köpare), liksom överföringen av ansvaret för passet beroende på en ändrad batteristatus.

Marknadskontroll i unionen, kontroll av batterier som förs in på unionsmarknaden och unionens skyddsförfaranden (kapitel IX) och ändringar (kapitel XII)

Vissa medlemsstater framförde granskningsreservationer mot dessa kapitel. Medlemsstaterna kom knappt med några inlägg, och de som ändå gjordes bestod av begäranden om klargöranden och mycket riktade förslag. Kommissionen framhöll anpassningen av bestämmelserna till den ”nya” lagstiftningsramen för produkter. Kapitlet skulle behöva övervägas mer för att en bedömning ska kunna göras av möjliga problem.

Miljöanpassad offentlig upphandling (artikel 70)

I allmänhet välkomnade medlemsstaterna att bestämmelser om miljöanpassad offentlig upphandling skulle tas med i förordningen. Frågor ställdes dock kring uppfyllande av de krav som föreskrivs i artikeln före antagandet av de delegerade akterna om inrättande av obligatoriska minimikriterier och minimimål för miljöanpassad offentlig upphandling. Kommissionen noterade att medlemsstaterna skulle kunna följa kraven i artiklarna 7–10.

⁹ Dokument 5372/2021.

Tillbörlig aktsamhet i leveranskedjan (artiklarna 39 och 72 samt bilaga X)

Medlemsstaterna erkände att frågan var viktig men ifrågasatte kopplingarna med det kommande lagstiftningsförslaget om hållbar företagsstyrning och tillbörlig aktsamhet. Medlemsstaterna uttryckte också farhågor om den tillhörande administrativa bördan, särskilt för små och medelstora företag, och verkställbarheten och verifieringen av värdekedjor i tredjeländer. Kommissionen erkände att verifieringen kräver administration men konstaterade att enligt konsekvensbedömningen förväntades endast större företag omfattas av bestämmelserna. Den underströk också att det i skäl 70 anges att förordningen bör kunna anpassas mot bakgrund av framtida ändringar av lagstiftningen.

Under diskussionen om artikel 4 om hållbarhet, säkerhet, märkning och informationskrav klargjorde kommissionen att bestämmelserna om tillbörlig aktsamhet inte togs med i denna artikel eftersom de inte är strikta produktkrav, utan skyldigheter för ekonomiska aktörer.

Delegerade befogenheter och kommittéförfarande (kapitel XI)

De delegerade akter som föreskrivs i artikel 73 diskuterades under analysen av de relevanta artiklarna. Medlemsstaterna gjorde förbehåll vad gäller vissa av de delegerade akterna, i synnerhet i samband med kapitel II, och i vissa fall föreslog ordförandeskapet att delegeringen av befogenheter skulle revideras. Överlag ställde sig medlemsstaterna mycket tveksamma till de tidsfrister som föreslagits för antagandet av flera delegerade akter och genomförandeakter samt ikraftträdandet av de tillhörande bestämmelserna.

Slutbestämmelser (kapitel XIII)

Medlemsstaterna ifrågasatte samspelet mellan upphävande och övergångsbestämmelser för det befintliga batteridirektivet, kraven på utökat producentansvar i ramdirektivet om avfall och den föreslagna förordningen.

Datumet för tillämpning av förordningen (januari 2022) ansågs realistiskt, särskilt med tanke på hur komplexa förhandlingarna om förordningen är, och medlemsstaterna begärde att detta datum skulle skjutas upp.

IV. SLUTSATS

Enligt det portugisiska ordförandeskapets nuvarande planering kommer arbetsgruppen för miljön att fram till slutet av juni ha avsatt 21 informella videokonferenser till batteridirektivet.

Ordförandeskapet anser att den noggranna analysen av förslaget har klargjort det i dess helhet och gjort det möjligt att identifiera medlemsstaternas främsta farhågor, vilket i sin tur gjort det möjligt att effektivisera det framtida arbete som krävs inför antagandet av en allmän riktlinje.

På grundval av de diskussioner som hittills hållits och utan att det påverkar det ytterligare arbete som krävs med de frågor som beskrivs i avsnitt III har ordförandeskapet identifierat följande huvudfrågor som kräver ytterligare arbete, utifrån ett politiskt eller rättsligt perspektiv:

- Den rättsliga grunden
- Vilken strategi som ska följas när det gäller batterier för lätta transportmedel
- Förfarandet för att ändra begränsningarna avseende farliga ämnen
- De föreslagna tidsfristerna för hållbarhets- och säkerhetskraven i samband med det omfattande arbete som krävs med sekundärlagstiftning
- Kopplingen till befintlig avfallslagstiftning och medlemsstaternas flexibilitet när det gäller utökat producentansvar för batterier
- Ambitionsnivå för insamlingsmål
- Bestämmelser om tillbörlig aktsamhet mot bakgrund av kommande lagstiftningsförslag om hållbar företagsstyrning och tillbörlig aktsamhet

Det portugisiska ordförandeskapet är fast beslutet att ha ett nära samarbete med det tillträdande slovenska ordförandeskapet för att underlätta en fortsättning på diskussionerna i arbetsgruppen för miljön och för att säkerställa smidiga framsteg i ärendet i rådet. Därför har ordförandeskapet för avsikt att verka för att senast till halvårsskiftet ta fram ett kompromissförslag om kapitel II och kapitel VII.

Ordförandeskapet känner genuin tacksamhet mot kommissionen för dess mycket goda samarbete med arbetsgruppen för miljön och för de utförliga förklaringar och icke-officiella dokument som tillhandahållits, liksom mot medlemsstaterna för deras engagemang och värdefulla bidrag under de veckovisa mötena och de ytterligare omfattande skriftliga synpunkter som lämnats in.

Coreper uppmanas att ta del av ordförandeskapets lägesrapport så att den kan läggas fram för rådet (miljö) vid mötet den 10 juni 2021.