Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
maria.wallin@regeringskansliet.se
malin.johansson@regeringskansliet.se

M2020/01583

Synpunkter gällande kommissionens förslag på ny batteriförordning

BIL Sweden stöder kommissionens initiativ för att främja produkters hållbarhet och cirkularitet. Det är viktigt att batterierna som släpps ut på marknaden är hållbara och högpresterande, och att hela ekosystemet kring batterierna optimeras och så att de uttjänta batterierna verkligen kan återvinnas.

Övergången till elfordon kommer att hjälpa fordonsindustrin att minska koldioxidutsläppen från fordon och därigenom bidra till att uppnå Paris klimatmål och EU:s mål att uppnå klimatneutralitet 2050. Även om elfordonsbatterier kan och kommer att användas som energilagringsbatterier för stationära applikationer i ett ”andra liv”, bör alla nya lagstiftningsförslag fokusera på batteriernas primära användning, dvs. framdrivning av elfordon. Följaktligen måste det garanteras att lagstiftning inte innebär begränsningar för utveckling eller design av batterier framtagna för i första hand mobila applikationer.

BIL Sweden med medlemmar har flera synpunkter på förordningsförslaget;

1. Det stora antalet delegerade akter och genomförandeakter gör att det blir en lagstiftning som är mycket svår att överblicka. Att utveckla nya batterier tar lång tid. Upphandlingsprocesserna inom fordonsindustrin är också långa, 3-5 år är inte ovanligt. Det kan bli svårt/omöjligt att uppfylla kraven då man inte vet VAD kraven kommer att bli (t.ex beräkningsmetoder, resultatklasser, maximitrösklar för koldioxidavtrycket) förrän vid publiceringsdatumet, och att det dessutom är korta tidsintervall mellan publiceringsdatum, och tills dess att kraven ska vara införda.
2. För att undvika överlappande och/eller inkonsekventa lagstiftningar, bör den föreslagna lagstiftning inte innehålla ytterligare hållbarhetskrav på elfordon, utöver UNECE GTR (Global Technical Regulations), som nu är under framtagande. De tester och krav som utvecklats i GTR för batteriprestanda och hållbarhet ger mer relevant information om batteriets prestanda och hållbarhet än förslaget i batteriförordningen. Förutom detta finns farhåga rörande fler överlappande lagstiftningar, se punkterna; 3, 4, 8, 9 och 10.
3. Gällande mätning av ett batteris SOH, ”State Of Health” (t.ex. Article 14 samt Annex VII); Data som lagras i batteriets BMS (battery management system) är äganderättsskyddad information och kan inte lämnas ut utan begränsningar. Tillförlitlig bestämning av ett batteris SOH är mycket komplext och kan inte göras enbart genom att extrahera värden från BMS och det finns risk för felaktiga beslut om batteriets status om beslut fattas enbart på basis av datautläsning. Bättre tydlighet med syftet med information i lagstiftningen behövs. Att upprätta en standardiserad metod för att mäta batteriets SOH skulle vara en lämpligare metod för rättvis jämförelse samt skydda konfidentiell information och äganderättsskyddad information.
4. Återanvändningen av batterier från elfordon spås öka i framtiden. Reparation och/eller renovering kommer ofta vara nödvändigt för att säkerställa att batteriet fungerar som avsett, i ny användning. Kommissionen vill att dessa insatser skall kräva en detaljerad bedömning av batterimodulerna och de

enskilda cellerna för att fastställa deras förmåga att återanvändas samt utveckla en standard/metod för att beskriva nödvändiga steg och villkor. Av säkerhets- och hållbarhetsskäl måste reparation och renovering av elbilsbatterier utföras av auktoriserade verkstäder med utbildad personal. Behöriga operatörer har redan idag tillgång till nödvändiga instruktioner för demontering, reparation och hantering från OEM-tillverkaren enligt förordning (EG) nr 715/2007 692/2008 och 566/2011 för lätta fordon och förordning 595/2009). Detta gäller även batterier för återanvändning. Kravet på att använda standardiserade verktyg och processer för demontering kan leda till obefogade teknik- och konstruktionsbegränsningar. Vi ber kommissionen ta hänsyn till att det redan finns bestämmelser som omfattar reparation, återanvändning och återtillverkningsfrågor. Dubbelreglering måste undvikas.

5. Producenten eller importören av elfordonsbatterier kan inte hållas ansvarig för återanvändning av batteri i ny användning av annan ekonomisk aktör. Denne operatör måste byta ut alla etiketter och se till att den nya produkten tydligt identifieras som en second-life-produkt. Denne ”nye” producent (”independent operator”) av batteri i ny användning bör hållas produktansvarig och få ett utökat producentansvar. Kommissionen måste göra ansvarsområdena tydliga med avseende på alla livscykelstadier för batterierna. Vi ber kommissionen om mer klarhet i definitionen av återtillverkning, renovering, och kring definitioner som har inverkan på batteriproducentens ansvar.
6. Begreppet "independent operator"; Article 2 (20) ger en vid och otydlig beskrivning av vem denna aktör kan vara. Även uppköpare av batterier bör hamna här. Det är viktigt att "independent operator" blir en aktör med både rättigheter och skyldigheter. I artikel 59.4, andra stycket står att läsa "where the economic operator placing a remanufactured battery on the market....". Observera att man då också måste lyfta in "independent operator" som en "economic operator" och korrigera definitionen i Article 2 (19). Idag står enbart "manufacturers" upptagna här. "Independent operators" blir "nya" batteriproducenter som sätter modifierade batterier på marknaden, och ska då ses som "economic operators". Hur säkerställa att batterierna som går till återanvändning till slut kommer in till återvinning? Övervakning av denna marknad är extremt viktig, tillsyn måste förekomma för att säkerställa att "independent operators" verkligen gör det de är skyldiga; bidra till hållbar återanvändning <u>och</u> återvinning.
7. Återvunnet material kan endast användas i nya batterier om återvinnaren kan garantera att återvunna materialet har samma tekniska- och kvalitetsegenskaper som jungfruligt material. (se bl.a. Article 8) Tillgången till återvunnet material måste vara förutsägbar och garanterad under batteriets hela tillverkningsperiod för att undvika produktionsstörningar. Om en stor andel av de uttjänta elfordonsbatterierna går till second-life skapar det osäkerhet om när batterier kommer att finnas tillgängliga för återvinning. Eftersom elfordonsbatterier förväntas vara den huvudsakliga källan till återvunnet material måste detta beaktas. På samma sätt är det svårt att förutsäga effekterna av omställning till ny cellteknik på marknaden på medellång till lång sikt, och hur detta kommer att påverka efterfrågan och utbudet av jungfruliga och återvunna material; materialspecifika återvinningsmål riskerar bli föråldrade när batterikemier utvecklas/förändras. Återvinningsmålen får inte heller leda till oavsiktliga teknikbegränsningar på grund av brist på återvinningsteknik.
8. Informations- och rapporteringskraven ökar avsevärt och kan bli en stor börda för OEM-företag, deras leverantörer såväl som för återvinningsanläggningarna. Innan fastställandet av verktyg och datainnehåll (såsom battery passport), ber vi EU-kommissionen att utföra en bedömning av de berörda intressenternas verkliga informationsbehov samt den mest effektiva informationsprocessen. Viss information kan inte lämnas ut utan överträdelse mot befintliga sekretess och IP förskrifter. Vidare bör redan befintliga informationsdelningsverktyg och processer användas, t ex International Dismantling Information System (IDIS), handböcker, manualer samt underhållsinformation (RMI).

Det är också viktigt att säkerställa att rapporterade data inte kan misstolkas så att fel slutsatser dras om batteriets tillstånd.

9. Due Diligence; Det är nödvändigt att följa reglerna för ansvarsfullt inköp av material i den globala värdekedjan. Sedan 2012 utvecklar fordonstillverkarna gemensamt åtgärder för att frivilligt förbättra den sociala, etiska och miljömässiga prestandan hos försörjningskedjorna under initiativet Drive Sustainability. Dessa aktiviteter innehåller riktlinjer och krav på ansvarsfullt inköp av råvaror till batterier. Vi ber kommissionen att specificera CAS-nummer för de ämnen som i faller inom förordningens tillämpningsområde och att överväga rimliga ledtider som krävs för att anpassa leverantörskedjan till de nya kraven.
10. De olika producentansvaren och miljölagstiftningarna måste harmoniera och får inte överlappa varandra och de måste använda samma begrepp och definitioner. Harmonisering av de olika avfallsdirektiven är en förutsättning för bättre återvinning.
11. En av lagstiftningens målsättningar är att sluta produktcyklerna för en hållbar ekonomi. Men då måste man också nogsamt definiera alla olika aktörers respektive ansvar. Ett exempel på detta är följande; "Producenten ska acceptera att ta tillbaka alla batterier från slutkonsumenter och insamlingspunkter" (Ungefärlig lydelse av Article 49.1) Vad händer om ingen vill leverera batterier till producenten eller legal "waste management operators" (som nämns i artikel 52)? Producenten har ingen kontroll över att den "sista batteriägaren" ("slutanvändaren") eller insamlaren verkligen lämnar in batteriet till producenten. Den sista ägaren och insamlarna överlämnar batteriet (eller bilen) till den som betalar bäst, se nästkommande punkter rörande artikel 51 och 52. "Risken" med andra ord, är att om batterierna har ett värde, kommer de aldrig komma till producenten.
12. "Obligations of end users" (Article 51) Bra att artikel gällande slutanvändarens roll tillkommit. Slutanvändaren/batteriägaren är mycket viktig för slutresultatet. Häri ligger nyckeln till om batteriförordningen blir succé eller flopp. Vikten av att slutanvändaren gör rätt val och lämnar in sitt batteri eller bil med batteri i, till en legal part, kan inte nog understrykas. Risk finns för ett enormt bortfall av batterier om slutanvändare säljer sina batterier eller kompletta fordon till högst bjudande, vilket äventyrar producenternas förutsättningar att fullgöra sina skyldigheter. Utöver det, uppstår en risk för att ambitiösa rapporteringssystem (såsom battery passport) samt kostnad för att ta fram data och rapportera till systemet, plus underhåll, är förgäves[1].
13. Skyldigheterna för "treatment facilities" anges i Article 52. (Exakt definition för "treatment facilities" saknas under Article 2.) Två alternativ beskrivs i Article 52; "Operators of waste treatment facilities subject to Directives 2000/53/EC and 2012/19/EU shall hand over waste batteries resulting from the treatment of end-of-life vehicles and waste electrical and electronic equipment to the producers....." eller, till "waste management operators" i syfte att behandla dem och återvinna i enlighet med kraven i artikel 56 i denna förordning. Hur kommer detta att kontrolleras? Tillsyn är extremt viktig, att materialet verkligen överlämnas till legala aktörer.

[1] Som jämförelse, för att förstå "slutanvändarens" roll; Antalet avställda bilar i Sverige har stadigt ökat på grund av att skyldighet för bilägaren att göra korrekt miljöval saknas. Vi har idag 1,2 miljoner tillfälligt avställda bilar i Sverige. Detta är 21 % av alla registrerade bilar. En stor del av dessa bilar står antingen och skräpar på privat tomt, eller har "fått fötter" och kan återfinnas lite varsomhelst, kan ha svartskrotats eller så har de exporterats till tredje land. Det finns en risk att en liknande situation kan uppstå för batterier om inte batteriägarens/slutanvändarens ansvar är tydligt.