

Synpunkter gällande kommissionens förslag på ny batteriförordning

BIL Sweden har redan inkommit med svar på denna remiss, men vill här komplettera och även förtydliga våra synpunkter kring vissa delar;

1. Teknikbegränsande krav

Artikel 8

Kommissionen ställer krav på att specifika mängder återvunnet material ska användas i nya batterier. Vi ser att detta krav kommer vara teknikbegränsande, med följande argument;

- Genom att det ställs krav på att just dessa ämnen ska användas, hämmar man möjligheten för andra alternativ som saknar dessa material, att ta sig in på marknaden och ökar beroendet av och belastningen på kritiska resurser. Ett exempel är litiumjärnfosfat (LFP), som generellt bedöms som ett bra alternativ ur hållbarhets- och säkerhetssynpunkt, och som åter aktualiserats för användning för traktionsbatterier i elbilar p g a positiv teknisk utveckling. Men även andra koboltfria cellkemier, t ex nya manganbaserade katodmaterial kommer att få svårt att accepteras av marknaden eftersom det föreligger stor osäkerhet om det kommer att finnas återvinningsprocesser och anläggningar som kan ta emot litiumjonbatterier med andra kemiska sammansättningar.
- Utöver det, genom att sätta godtyckliga procenttal, skapar man osäkerhet om tillräcklig tillgång på återvunnet material för att tillgodose efterfrågan och behovet på en exponentiellt ökande marknad under kommande decennier. Redan nu flaggas för att mängden återvunnet material kommer vara begränsande och kostnadsdrivande för framtida batterier.
- Genom att på detta vis styra in alla batterikemier att innehålla dessa ämnen, kommer också återvinningsprocesserna anpassas till allra största del för precis dessa ämnen, och även på så sätt försvårar man för alternativen. Ekonomisk lönsamhet kommer att leda till utveckling och optimering av återvinningsprocesserna för de angivna ämnena. Andra återvinningsprocesser kommer att stå tillbaka liksom ambitionerna att ta tillvara på andra ämnen.

Istället föreslår vi ett teknikneutralt grepp på användningen av återvunnet material som tar hänsyn till och premierar **cirkulära materialflöden oavsett värdekedja**, och som stärker återvinningsindustrins intressen för att återvinna en större mängd av de substanser och ämnen som finns i batterier med hög kvalitet och förhindra suboptimering kring ett begränsat antal ämnen.

Kraven i artikel 7 på kraftigt reducerade CO₂-avtryck från batteriproduktion kommer stimulera och tvinga fram innovativa tekniska lösningar att öka användning av återvunnet material överlag i cell- och batteriproduktion, inte bara för de ämnen som anges i Artikel 8. Vi ser därför att de här två artiklarna

samverkar till att stärka en cirkulär och hållbar cell- och batteriproduktion. Vi anser också att det minskar behovet av att peka ut enskilda substanser i artikel 8.

2. Av flera anledningar är det inte lämpligt att tillgängliggöra informationen i batteriets BMS till alla

Artikel 14, 59, Annex VII

Kommissionen föreslår att det ska vara möjligt för alla, att få tillgång till batteriets BMS (battery management system) för att på så sätt kunna mäta SOH, "State Of Health".

Vi ser flera problem med detta krav, och att det t.o.m. kan motverka cirkularitet genom att försvåra för "second life", med följande argument;

- Data som lagras i batteriets BMS är äganderättsskyddad information och kan inte lämnas ut utan begränsningar.
- Kommissionen vill se 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. Detta kommer överhuvudtaget inte att fungera, eftersom de parametrar som är kopplade till uppföljningen av batteriets åldringsstatus inte ger en entydig bild över det faktiska tillståndet i batteriet. Samma värden kan representera ett stort antal olika åldringsscenarior och tolkningen av data förutsätter detaljerad kunskap om såväl applikationens optimering och styrning under användarfasen, som kunskap om användarmönster och beteenden. Vi ser stor risk att det liggande förslaget i förordningen kommer att leda till felaktiga beslut om vilka batterier som kan återanvändas, vilket kan skada marknadens förtroende för "second life"-produkter.
- Av säkerhets- och hållbarhetsskäl måste reparation och renovering av elbilsbatterier utföras av auktoriserade verkstäder med utbildad personal. Genom att öppna upp BMS-strukturen för icke-auktoriserade aktörer ökar risken för otillåten "trimning" och modifiering vilket kan få ödesdigra konsekvenser för individ och samhälle.

Istället föreslår vi att en standardiserad metod för att mäta batteriets SOH utvecklas av CEN-CENELEC som möjliggör jämförelse mellan olika batteriindivider och modeller på likvärdiga grunder. Metoden skall utformas så att den direkt mäter de egenskaper som är relevanta för en tänkt "second life"-applikation och därmed minskar betydelsen av hur batteriet nått sin nuvarande status. Det skulle leda till en mer rättvis jämförelse samt skydda konfidentiell- och äganderättsskyddad information kopplat till batterisystemet. Om inte den ägandeskyddade informationen respekteras är det sannolikt att OEMer väljer att direkt återvinna batterier som har tjänat ut sin funktion i "first life" och att förutsättningarna för att skapa "second life"-applikationer kraftigt försämras, alltså precis det motsatta mot vad som var intentionen från början.

3. Dubbelreglering måste undvikas

Artikel 6, 10, 39, Annex IV

Vi ser risk för dubbelreglering och/eller inkonsekventa lagkrav i flera av artiklar i förslaget, t.ex i Artikel 6 (Restrictions of hazardous substances), Artikel 10 (Performance and durability requirements for rechargeable industrial batteries and electric vehicle batteries) samt Artikel 39 (supply chain due

diligence policies). Dubbelreglering bör undvikas och man bör sträva efter harmonisering av lagkraven inom dessa områden.

Specifikt vill vi peka på;

- **Artikel 10, annex IV**

Kraven på hållbarhet och prestanda i artikel 10 överlappar den Global Technical Regulation (GTR) från UNECE för durability för elektrifierade fordon som planeras både för personbilar och tunga fordon. GTR-reglementet under UNECE ger mer relevant information om batteriets prestanda och hållbarhet än förslaget i batteriförordningen och bör ha företräde framför Batteriförordningen.

Kraven för elfordon bör tas bort från Artikel 10 i Batteriförordningen, alternativt bör denna enbart hänvisa till kommande GTR för elfordon.

Vidare gäller Artikel 10 även för industribatterier. Annex IV listar flera parametrar som inte är definierade och som det är tveksamt om de är relevanta att inkludera (t.ex. capacity fade, power fade, energy round trip efficiency, internal resistance). Metoder för att bestämma prestanda och hållbarhet är ännu inte utvecklade, och vilka parametrar som är lämpliga att redovisa bör inte föregripa metodutveckling för att undvika dubbla krav för samma egenskap.

Där det är lämpligt bör man också sträva efter att samordna med parametrar under GTR, t.ex. för industribatterier i mobila applikationer.

- **Artikel 39, Due Diligence**

Kraven på Supply Due Diligence bör harmoniseras med det pågående horisontella initiativet för "Sustainable corporate governance rules".

4. Avsaknad av definitioner och behov av förtydliganden

Artikel 2, 7, 8, 38, 59

Avsaknad av definitioner och otydlighet skapar osäkerhet gällande tolkning av batteriförordningen och olika aktörers ansvar. Vi vill peka på följande punkter;

- Artikel 2 Definitions

(10) "Automotive batteries" är batterier som används för andra syften än framdrivning av fordonet, t.ex. för start av fordonet och belysning. I tunga fordon används dessa batterier också för s.k. hotell-funktioner när föraren vilar i fordon. Den ändring i gällande definition som föreslås i Batteriförordningen medför att dessa batterier inte längre kan klassificeras som "automotive batteries", vilket inte kan vara avsikten med förslaget. Vi föreslår därför följande ändring;

(10) "automotive battery" means any battery primarily used for automotive starter, lightning, ignition power and other supporting functions in the vehicle

- Artikel 59 med fler; Cirkulära begrepp

Alla cirkulära begrepp, t.ex. "reuse", "repurposing" och "remanufacturing" behöver förtydligas, inklusive ansvarsfördelningen mellan olika aktörer.



Dessa termer definieras olika i andra lagstiftningar och bör harmoniseras för att undvika missförstånd.

- Artikel 7 Carbon footprint
Carbon footprint och innehåll av återvunnet material ska redovisas för batterier "batchvis". Termen "batch" är dock inte definierad och batterier produceras för det mesta i serie. Termen "batch" bör tas bort. Vid storskalig batteriproduktion existerar inte produktion i batcher. Beräkningar ska istället baseras på batterityp och batterimodell.

5. Standarder

Artikel 16

Standarder måste utvecklas enligt standardiseringsprocesserna som har fungerat som en framgångsrik modell under den nya lagstiftningsramen under många år, med rätt balans mellan deltagande i processen från kommissionen, medlemsstaterna, europeiska standardiseringsorganisationer och intressenter. Vi är mycket bekymrade över att kommissionen planerar att ge uppgiften att utveckla detaljerna av teknisk relevans till the Joint Research Centre om de relevanta harmoniserade standarder som utvecklas av CEN CENELEC "inte är tillräckliga".