



Ontwerp verordening betreffende batterijen en afgedankte batterijen

De ontwikkeling en productie van batterijen wordt beschouwd als een strategische 'must' voor Europa in de context van de overgang naar schone energie, en cruciaal voor de concurrentiepositie van de Europese auto-industrie.

De Europese Commissie heeft onlangs een ontwerp van verordening betreffende batterijen en afgedankte batterijen. Het ontwerp werd overgemaakt aan de Raad en aan het Parlement. Het doel is om het wetgevend proces af te ronden tegen het einde van dit jaar.

Wij zullen dit dossier van nabij opvolgen en u op de hoogte houden van de evolutie.

Het ontwerp van Verordening is gericht op de modernisering van het EU-wetgevend kader inzake batterijen.

Het initiatief vormt een integraal onderdeel van de Europese Green Deal, de nieuwe EU-groeistrategie die de EU moet omvormen tot een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie waar:

- i) tegen 2050 netto geen broeikasgassen meer worden uitgestoten;
- ii) de economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen; en
- iii) geen mens of regio aan zijn lot wordt overgelaten.

Door te kiezen voor het instrument van een Verordening in de plaats van een Richtlijn, streeft het voorstel ernaar de toepassing van een reeks gemeenschappelijke regels voor deelnemers aan de eengemaakte markt te realiseren en verstoring van de concurrentie te voorkomen. De maatregelen leiden tot de verdere harmonisering van: de productvereisten voor in de Unie in de handel gebrachte batterijen. Betreffende het beheer van de afgedankte batterijen, kunnen de bestaande belemmeringen in de vorm van uiteenlopende nationale regelgevingskaders, naar de mening van de Europese Commissie alleen worden geëlimineerd door toepassing van gedetailleerdere en beter geharmoniseerde regels met betrekking tot de inzamelings- en verwerkingsprocessen en de daarmee samenhangende verantwoordelijkheden. Deze uitvoerbare en geharmoniseerde regels moeten vereisten omvatten die rechtstreeks van toepassing zijn op bedrijven.

Dit betekent concreet dat in België niet langer drie verschillende regionale wetgevingen van toepassing zouden zijn op de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor batterijen.

1. Toepassingsgebied – Indeling van batterijen

De Verordening is van toepassing op alle batterijen en onderscheidt vier categorieën:

- 10) "autobatterij": elke batterij die uitsluitend wordt gebruikt voor het starten, voor de verlichting of het ontstekingsvermogen van een motorvoertuig;
- 12) "batterij voor een elektrisch voertuig": een batterij die specifiek is ontworpen om te zorgen voor de aandrijving van hybride en elektrische wegvoertuigen;
- 7) "draagbare batterij": elke batterij die:
 - afgedicht is,
 - minder dan 5 kg weegt,
 - niet voor industriële doeleinden ontworpen is, en
 - noch een batterij voor een elektrisch voertuig, noch een autobatterij is;
- 11) "industriële batterij": een batterij die is ontworpen voor industrieel gebruik en alle andere batterijen, met uitzondering van draagbare batterijen, batterijen voor elektrische voertuigen en autobatterijen;

2. Gevaarlijke stoffen

Kwik

1. Batterijen, ongeacht of zij in apparaten zijn ingebouwd, mogen maximaal 0,0005 gewichtsprocent kwik bevatten (uitgedrukt in metallisch kwik).
2. Batterijen in voertuigen (onderworpen aan richtlijn autowrakken), mogen maximaal 0,1 gewichtsprocent kwik bevatten (uitgedrukt in metallisch kwik) in homogeen materiaal.

Cadmium

- Draagbare batterijen, ongeacht of zij in apparaten zijn ingebouwd, mogen maximaal 0,002 gewichtsprocent cadmium bevatten (uitgedrukt in metallisch cadmium). Deze beperking is niet van toepassing op draagbare batterijen die zijn bestemd voor gebruik in:
 - nood- en alarmsystemen, met inbegrip van noodverlichting;
 - medische apparatuur.
- Batterijen in voertuigen (onderworpen aan richtlijn voertuigwrakken), mogen maximaal 0,01 gewichtsprocent cadmium bevatten (uitgedrukt in metallisch cadmium) in homogeen materiaal (behalve voertuigen vrijgesteld door bijlage II bij Richtlijn autowrakken).

3. Koolstofvoetafdruk

De Verordening geeft een overzicht van de regels met betrekking tot de koolstofvoetafdruk van batterijen voor elektrische voertuigen en van oplaadbare industriële batterijen.

01/01/2024: informatievereiste in de vorm van een koolstofvoetafdrukverklaring.

01/01/2026: indeling in koolstofvoetafdrukprestatieklassen.

01/01/2027: maximale drempelwaarde voor de koolstofvoetafdruk gedurende de levenscyclus.

4. Gerecycleerde materialen

- 01/01/2027: technische documentatie voor industriële en EV-batterijen met interne opslag en kobalt, lood, lithium of nikkel in de actieve materialen per productiefaciliteit moet informatie bevatten over de uit afval teruggewonnen hoeveelheid van de bovengenoemde stoffen die in ieder batterijmodel en in iedere partij aanwezig is.
- 01/01/2030: de actieve materialen in die batterijen moeten een minimumaandeel van uit afval teruggewonnen kobalt, lood, lithium of nikkel bevatten van:
 1. 12% kobalt;
 2. 85% lood,
 3. 4% lithium and
 4. 4% nikkel
- 01/01/2035: minimumaandeel van uit afval teruggewonnen kobalt, lithium of nikkel:
 1. 20% kobalt,
 2. (85% lood,)
 3. 10% lithium en
 4. 12% nikkel.

5. Prestatie- en degelijkheidseisen voor draagbare batterijen voor algemeen gebruik

- 01/01/2026: draagbare batterijen voor algemeen gebruik (4,5 Volt (3R12), D, C, AA, AAA, AAAA, A23, 9 Volts (PP3)) mogen alleen in de handel mogen worden gebracht indien aan de elektrochemische prestatie- en degelijkheidscriteria, zoals bepaald door de Commissie, is voldaan
- 31/12/2030: de Commissie zal de haalbaarheid beoordelen van maatregelen om het gebruik van niet-oplaadbare draagbare batterijen voor algemeen gebruik geleidelijk uit te bannen , en zal hierover een verslag indienen bij het Europees Parlement en de Raad, met voorstellen van passende maatregelen, met inbegrip van eventuele wetgevingvoorstellen.

6. Prestatie- en degelijkheidseisen voor oplaadbare industriële en EV-batterijen met interne opslag.

- Informatievereiste inzake de prestatieparameters met betrekking tot de elektrochemische processen en degelijkheid van oplaadbare industriële en EV-batterijen met interne opslag.
- 01/01/2026 oplaadbare industriële batterijen met interne opslag moeten voldoen aan de minimumwaarden die bepaald zullen worden door de Commissie.

7. Verwijderbaarheid/vervangbaarheid van ingebouwde draagbare batterijen

Fabrikanten van apparatuur waarin draagbare batterijen zijn ingebouwd, moeten deze apparatuur zodanig ontwerpen dat afgedankte batterijen op eenvoudige wijze kunnen worden verwijderd of vervangen door de eindgebruiker of door onafhankelijke marktdeelnemers.

Een batterij is gemakkelijk te vervangen wanneer deze, nadat ze uit een apparaat is genomen, kan worden vervangen door een soortgelijke batterij, zonder dat dit de werking of de prestaties van dat apparaat aantast.

Deze verplichting geldt niet wanneer:

- a) de continuïteit van de stroomvoorziening noodzakelijk is en een permanente verbinding tussen het apparaat en de draagbare batterij vereist is om redenen van veiligheid, prestaties, medische of gegevensintegriteit; of
- b) de batterij uitsluitend kan werken wanneer de batterij in de constructie van het apparaat is geïntegreerd.

8. Etiketings- en informatievereisten

01/01/2027 batterijen moeten op een zichtbare, leesbare en onuitwisbare wijze worden geëtiketteerd, om de nodige informatie te verstrekken voor de identificatie van de batterijen en de belangrijkste kenmerken ervan.

De etiketteringsplicht omvat informatie over de levensduur, de verplichting tot gescheiden inzameling, de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen en de veiligheidsrisico's. De op de batterij af te drukken of erin te graveren QR-code geeft, afhankelijk van het type batterij, toegang tot de informatie die van toepassing is op de betreffende batterij.

9. State of Health

elektrische voertuigen moeten zijn voorzien van een batterijmanagementsysteem dat de informatie en gegevens opslaat die nodig zijn om de conditie en de verwachte levensduur van de batterijen te bepalen. De gegevens over deze parameters in het batterijmanagementsysteem worden ter beschikking gesteld van de rechtspersoon of de natuurlijke persoon die de batterij rechtmatig heeft gekocht of van een derde die namens hen optreedt, om de restwaarde van de batterij te beoordelen, het hergebruik, de herbestemming of de herproductie van de batterij te vergemakkelijken en de batterij ter beschikking te stellen van onafhankelijke aankoopgroeperingen die virtuele elektriciteitscentrales in elektriciteitsnetten exploiteren.

10. Due diligence in the supply chain

De verordening vereist dat een zorgvuldigheidsbeleid wordt vastgesteld voor oplaadbare industriële batterijen en batterijen voor elektrische voertuigen die in de eengemaakte markt in de handel worden gebracht. De Commissie is bevoegd om de lijst van stoffen en risicocategorieën waarop deze verplichting van toepassing is, te herzien.

11. Afgedankte batterijen – Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid

De voorschriften in dit hoofdstuk vervangen de overeenkomstige voorschriften in Richtlijn 2006/66/EG, die met ingang van 1 juli 2023 wordt ingetrokken.

De lidstaten zijn verplicht een register in te stellen voor toezicht op de naleving door de producenten van de voorschriften inzake het beheer van afgedankte batterijen. Het register wordt beheerd door de bevoegde autoriteit van de lidstaat. Producenten zijn verplicht zich te registreren en de registratie wordt verleend na indiening van een aanvraag die alle in het genoemde gegevens.

La responsabilité élargie des producteurs est imposée aux « producteurs » (qui ne sont pas nécessairement les même organisations que les « fabricants »), ceux qui fournissent des batteries dans un État membre pour la première fois. De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid wordt opgelegd aan de “producent” (die niet noodzakelijk de “fabrikant” is), degene die batterijen die voor het eerst in een lidstaat levert. Om aan hun verplichtingen te voldoen, kunnen de producenten zich collectief organiseren, in een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid (zoals Bebat). Deze verantwoordelijkheid omvat met name de verplichtingen om de gescheiden inzameling en verwerking van afgedankte batterijen te financieren en te organiseren, verslag uit te brengen aan de bevoegde autoriteit, de gescheiden inzameling van batterijen te bevorderen en informatie te verstrekken, met inbegrip van de aspecten ten aanzien van het einde van de levensduur van batterijen.

De producenten, individueel of via een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid (zoals Bebat), moeten ervoor zorgen dat alle afgedankte draagbare batterijen worden ingezameld, ongeacht de aard, het merk of de herkomst ervan. Daartoe richten zij een, voor de eindgebruiker kosteloos, netwerk van inzamelpunten op in samenwerking met andere betrokken actoren, waaronder distributeurs, inrichtingen voor afgedankte elektrische apparatuur en afgedankte voertuigen, overheidsinstanties en vrijwillige-inzamelpunten. Producenten zijn bovendien verplicht de nodige praktische regelingen te treffen voor de inzameling en het vervoer van afgedankte batterijen vanaf deze inzamelpunten om ervoor te zorgen dat de afgedankte draagbare batterijen vervolgens worden verwerkt en gerecycled. Producenten van afgedankte draagbare batterijen zijn verplicht de in het artikel vastgelegde inzamelingsdoelstellingen te halen. De inzamelingsregelingen zijn afhankelijk van de toestemming van de bevoegde autoriteit die moet controleren of de producenten hun

verplichtingen met betrekking tot de inzameling van afgedankte draagbare batterijen nakomen, waaronder het halen van de doelstellingen.

Er worden inzamelendoelstellingen opgelegd aan de lidstaten halen voor afgedankte draagbare batterijen, momenteel met uitzondering van de uit lichte vervoermiddelen afkomstige afgedankte batterijen. De inzamelingspercentages worden geleidelijk verhoogd om ervoor te zorgen dat tegen eind 2025 65 % van de afgedankte draagbare batterijen wordt ingezameld en tegen eind 2030 70 % van die batterijen.

Een andere berekeningsmethodiek, op basis van de batterijen beschikbaar voor inzameling, kan onderzocht en ingevoerd worden vanaf 2030.

Producenten van autobatterijen, industriële batterijen en batterijen voor elektrische voertuigen worden verplicht om individueel of via een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid de inzameling van alle afgedankte batterijen te organiseren. De inzameling is kosteloos voor de eindgebruiker en zonder verplichting om een nieuwe batterij te kopen. De producent neemt afgedankte autobatterijen, industriële batterijen en batterijen voor elektrische voertuigen terug van eindgebruikers of van toegankelijke inzamelpunten in samenwerking met de distributeurs van dit type batterijen, verwerkings- en recyclinginrichtingen voor afgedankte elektrische en elektronische apparatuur en voor afgedankte voertuigen, overheidsinstanties en derden die namens hen het afvalbeheer uitvoeren.

De verordening bevat eisen met betrekking tot de activiteiten van herbestemming (repurposing) en herproductie (remanufacturing) voor een tweede leven van industriële batterijen en batterijen voor elektrische voertuigen. Het bevat voorschriften om deze herbestemming te vergemakkelijken, waaronder de verplichting voor de producenten van de betreffende batterijen om marktdeelnemers die bij de herbestemming betrokken zijn toegang te verlenen tot het batterijmanagementsysteem om de conditie van een batterij vast te stellen. Dit artikel voorziet ook in vereisten voor personen die herbestemmings- of herproductieactiviteiten verrichten, teneinde te waarborgen dat het onderzoek, het testen van de prestaties, het verpakken en overbrengen van batterijen en hun onderdelen volgens passende kwaliteitsborgings- en veiligheidsinstructies verlopen.

De personen die herbestemmings- of herproductieactiviteiten verrichten, zorgen ervoor dat de herbestemde of geherproduceerde batterij voldoet aan deze verordening en andere desbetreffende regelgeving en technische eisen voor het specifieke gebruik ervan wanneer zij in de handel wordt gebracht.

Als echter wordt aangetoond dat een batterij voor herbestemming of herproductie in de handel is gebracht voor de inwerkingtreding van bepaalde vereisten met betrekking tot de koolstofvoetafdruk, het gehalte aan gerecycled materiaal, prestaties en degelijkheid en passende zorgvuldigheid in de toeleveringsketen, zijn de verplichtingen uit hoofde van die bepalingen na herbestemming of herproductie niet van toepassing op de betreffende batterij. Teneinde te documenteren dat een batterij na herbestemming of herproductie niet langer afval is, toont de marktdeelnemer die de desbetreffende handeling uitvoert op verzoek van een bevoegde autoriteit het volgende aan:

- 1) bewijs van de beoordeling of tests van de conditie van de batterij,
- 2) een waarborg dat de batterij zal worden gebruikt (door middel van een factuur of verkoopovereenkomst), en
- 3) dat de batterij op passende wijze wordt beschermd tegen schade tijdens het vervoer en het laden en lossen. Deze informatie wordt onder gelijke voorwaarden ter beschikking gesteld aan de eindgebruikers en aan derden die namens hen optreden, als onderdeel van de technische documentatie bij de herbestemde batterij wanneer deze in de handel wordt gebracht of in gebruik wordt genomen.

12. Batterijpaspoort

Uiterlijk op 1 januari 2026 moet voor elke in de handel gebrachte industriële batterij en batterij voor elektrische voertuigen afzonderlijk een elektronisch dossier bestaan. De gegevens moeten uniek zijn voor elke batterij, die aan de hand van een unieke identificatiecode kan worden geïdentificeerd. Het batterijpaspoort wordt gekoppeld aan de informatie over de basiskenmerken van elk type batterij en elk model.