

Ontwerp Batterijverordening 2023 in tien punten (2020/0353)

De nieuwe Europese Batterijverordening raakt aan de Europese grondstoffenbeschikbaarheid, de (economische) circulariteit en de verduurzaming van de volledige batterij waardeketting.



type batterijen



productnormering
& inzameling



recyclage & hergebruik

INLEIDING: DE HOOFDLIJNEN VAN DE EUROPESE BATTERIJVERORDENING (samenvattend)

Volgens het persbericht van de Europese Commissie zal het nieuwe regelgevende UPV-kader midden 2025 van kracht worden. De hoofdbetrachting van **de nieuwe Europese Batterijverordening** is om in het ruimere kader van de Europese Green Deal en het circulaire economie Plan van de EU:

1. **Europees geharmoniseerde productnormen voor alle types van batterijen te bewerkstelligen,**
2. **een goed functionerende interne Europese markt voor secundaire grondstoffen voor batterijen op te zetten**
3. **de negatieve milieueffecten in de productie-, gebruiks- en einde-levensfase van alle batterijen sterk te verminderen.**

Afgedankte of afvalbatterijen mogen daarom niet meer worden gestort of verbrand en moeten met beperkte emissies worden verwerkt. Batterijen worden ingezet op een wereldwijde markt, ze worden overal geproduceerd en hun grondstoffen komen uit alle regio's van de wereld. De EU werkt daarom ook aan de opmaak van een **European Critical Raw Materials Act**.

De nieuwe Batterijverordening zal zowel de productregelgeving, de transportregelgeving, het omgevings- of milieurecht, de regelgeving over afval, recyclage en hergebruik of refurbishment gaan beïnvloeden.

Inhoudelijk heeft de Batterijverordening betrekking op o.a.

- **definities van categorieën van batterijen**
- het 'hergebruiken' van batterijen in al haar facetten,
- de **inzameling en recyclage**,
- de regels voor **een goed werkende uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV)** ook voor beheersorganismen voor afgedankte batterijen zoals Bebat vzw,
- het **verminderen van de koolstofvoetafdruk** van batterijen,
- **minimale prestatie en duurzaamheidseisen** (waaronder de levensduur),
- het **gebruiken van een percentage van het gerecycleerd materiaal, de verwijderbaarheid en vervangbaarheid van batterijen uit toestellen/apparaten**,
- **veiligheidseisen**,
- **informatieverstrekking aan de gebruiker van de batterij over milieu- en veiligheidsaspecten**,
- een **maatschappelijk verantwoorde en duurzame inkoop van batterijen door overheidsinstanties**,
- een **gepaste zorgvuldigheid in de batterij waardeketen**, waaronder vooral bij de winning van grondstoffen.
- een **CE-markering**

INVOEGETREDING VERORDENING: artikel 79 van de Verordening vermeldt uitdrukkelijk dat de Verordening als geheel van toepassing is vanaf **6 maanden na de inwerkingtreding** (20 dagen na publicatie): er is de conformiteitsbeoordeling (Hoofdstuk IV- zie verder) en er is het **hoofdstuk VI(A), van toepassing vanaf 24 maanden** na de inwerkingtreding van de Verordening. **Hoofdstuk VIII** (afvalbeheer) is van toepassing **vanaf 24 maanden na de inwerkingtreding** van de Verordening. De huidige regeling (Richtlijn) voor batterijen wordt pas 24 maanden na de bekendmaking ingetrokken, zodat het tot die tijd mogelijk blijft batterijen onder die regeling in de handel te brengen.

1. NIEUWE BATTERIJCATEGORIE(ËN) IN DE BATTERIJ VERORDENING

In het licht van de huidige evolutie en innovatie in de markt zijn **nieuwe batterijcategorieën** in de Batterijverordening opgenomen. Vanwege de voorziene sterke groei van de markt van 'E-mobility', in combinatie met de huidige kenmerken van de batterijen die worden gebruikt om elektrische voertuigen aan te drijven, heeft de Europese Commissie besloten om met deze ontwikkeling rekening te houden en een nieuwe categorie "tractiebatterijen" (nl. '**EV-batterijen**') in te voeren naast de huidige batterijcategorieën (draagbare, industriële en autobatterijen) uit de bestaande batterijrichtlijn. Volgens de definitie in artikel 3 punt 14 van de Verordening, is een "batterij voor een elektrisch voertuig" (**EV-batterij**) een batterij die specifiek is ontworpen voor de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen voor het wegvervoer. Daarom zouden deze batterijen niet langer worden ingedeeld als industriële batterijen, zoals dat vandaag onder de Batterijrichtlijn het geval is. Daarnaast heeft men ook de batterijen uit vooral de elektrische tweewielerbranche (e-bikes, e-scooters, e-steps,...) (de zogenaamde '**light means of transport-LMT' of lichte voertuigen**) ingedeeld in een nieuwe volledig aparte batterijcategorie, dit om ook opnieuw rekening te houden met het aanzienlijke marktaandeel en de voorspelde groei in deze markt.

DE VERORDENING GEEFT ZO 5 CATEGORIEËN AAN VAN BATTERIJEN (HOOFDSTUK I)

- **"SLI-batterij" of Automotive batterij:** elke batterij die uitsluitend wordt gebruikt voor het starten, voor de verlichting of het ontstekingsvermogen van een motorvoertuig en ook kan worden gebruikt voor hulp- of back-updoeleinden in voertuigen, andere vervoermiddelen of machines (in de Verordening **SLI -start light ignition batteries** genaamd); (meestal loodbatterijen)
- **"Batterij voor een elektrisch voertuig"** (EV-batterij): een batterij die specifiek is ontworpen om te zorgen voor de aandrijving van hybride en elektrische wegvoertuigen van de categorie L met een gewicht van meer dan 25 kg of van hybride of elektrische voertuigen van categorie M, N of O. Vallen hier niet onder: batterijen van machines en boten = industriële batterijen) of batterijen van lichte voertuigen met een gewicht < of = 25 kg.
- **"Draagbare batterij":** elke batterij die:
 - afgedicht is,
 - minder dan of gelijk aan 5 kg weegt,
 - niet specifiek voor industriële doeleinden ontworpen is, en
 - noch een batterij voor een elektrisch voertuig, noch een batterij voor lichte voertuigen of een SLI batterij is;
- **"Industriële batterij":** een batterij die specifiek is ontworpen voor industrieel gebruik en alle andere batterijen met een gewicht van boven de 5 kg die geen batterij van een licht voertuig of van een elektrisch voertuig is of geen SLI batterij is; Binnen deze categorie worden **"Batterijen voor stationaire energieopslag"(ESS)** als volgt gedefinieerd: een industriële batterij met interne opslag die speciaal is ontworpen om elektrische energie van het elektriciteitsnet op te slaan en aan het elektriciteitsnet te leveren, of om elektrische energie op te slaan en aan de eindgebruiker te leveren, ongeacht waar deze batterij wordt gebruikt of door wie zij wordt gebruikt.
- **"Batterijen van lichte voertuigen" (LMT):** elke batterij die verzegeld is en een gewicht heeft van minder dan of gelijk aan 25 kg, ontworpen om elektrisch vermogen te leveren voor de tractie van wielvoertuigen die kunnen worden aangedreven door alleen de elektromotor of door een combinatie van motorkracht en menselijke kracht, met inbegrip van type goedgekeurde voertuigen van categorie L in de zin van Verordening (EU) nr. 168/2013, en die geen accu is van een elektrisch voertuig.

2. DUURZAAMHEIDS- EN VEILIGHEIDSVEREISTEN (HOOFDSTUK II)

De duurzaamheids- en veiligheidsvereisten in **hoofdstuk II** van de Batterijverordening vormen het regelgevend hart van de nieuwe Verordening en introduceren, naast de grondstoffenbeperkingen die al in de huidige Batterijrichtlijn voorzien zijn, **volledig nieuwe regelgevingsvoorschriften** voor het marktproduct 'batterij'. Het gaat met name om:

- **Koolstofvoetafdruk** over de gehele levenscyclus van batterijen van elektrische voertuigen (> 2 kWh), batterijen van lichte voertuigen, industriële batterijen (> 2 kWh) en batterijen voor energieopslag (> 2 kWh) (ESS) d.w.z. van de winning van grondstoffen tot de productie van de eigenlijke batterijcomponenten en het vervoer naar de eindgebruiker tot de inzameling, recyclage en verwijdering van gebruikte batterijen.
18 maanden na invoegetrede Verordening (artikel 7):
 - **Informatievereiste** in de vorm van een koolstofvoetafdrukverklaring (na 18 maanden na invoegetrede voor EV-batterijen, na 30 maanden voor industriële batterijen (> 2 kWh), na 60 maanden voor batterijen van lichte voertuigen en na 84 maanden voor ESS-batterijen (> 2 kWh).
 - **Indeling in koolstofvoetafdrukprestatieclassen** (na 36 maanden voor EV-batterijen, na 48 maanden voor industriële batterijen (> 2 kWh), na 78 maanden voor batterijen van lichte voertuigen en na 102 maanden voor ESS-batterijen (> 2 kWh).
 - **Maximale drempelwaarde** voor de koolstofvoetafdruk gedurende de levenscyclus (na 54 maanden voor EV-batterijen, na 66 maanden voor industriële batterijen (> 2 kWh), na 96 maanden voor batterijen van lichte voertuigen en na 120 maanden voor ESS-batterijen (> 2 kWh).

- **Gerecycleerde inhoud** in nieuwe industriële batterijen (na 60 maanden), in nieuwe EV-batterijen (na 60 maanden), in nieuwe batterijen van lichte voertuigen (na 120 maanden) en in nieuwe SLI- batterijen (na 60 maanden) in termen van **kobalt, lood, lithium en nikkel**. Terwijl in een eerste fase alleen de vermelding (**documentatie**) van het werkelijke gerecycleerde gehalte vereist is, worden in twee volgende fasen steeds hogere minimale gerecycleerde gehalten verplicht in de betrokken nieuwe batterijen opgenomen worden (artikel 8). Deze verplichting geldt ook voor 'invoerders'; zij mogen ook vanaf heden geen batterijen meer op de Europese markt brengen die niet conform de Europese regels zijn. De EU-waardeketting haalt momenteel het grootste deel van de batterijen uit het verre Oosten. Fabrikanten van buiten de EU zullen dus moeten volgen in deze Europese verduurzamingsdoelstellingen voor batterijen, wat in de toekomst zeker goede contractuele afspraken zal vragen voor al wie batterijen in de Europese landen op de markt brengt. In het kader van deze gerecycleerde inhoud moeten industriële batterijen zijn onderworpen aan de onderstaande gefaseerde vereisten (het Parlement stelt zelfs voor deze vereisten uit te breiden tot bepaalde draagbare batterijen):

- **Vanaf 60 maanden na invoetreding voor industriële batterijen (> 2 kWh), vanaf 60 maanden voor EV-batterijen en SLI-batterijen, vanaf 120 maanden voor batterijen van lichte voertuigen**, moeten batterijen vergezeld zijn van **documentatie** die aangeeft hoeveel kobalt, lood, lithium of nikkel erin zit (indien aanwezig) uit afval.

- **Vanaf 96 maanden na invoetreding** moeten industriële batterijen > 2kWh EV-batterijen en SLI-automotive batterijen) een minimumaandeel gerecycleerde materialen bevatten, met name 16% kobalt, 85% lood, 6% lithium en 6% nikkel.

- **Vanaf 156 maanden na invoetreding** stijgt voor deze types batterijen hun minimale gerecycleerde inhoud tot 26% kobalt, 12% lithium en 15% nikkel (lood blijft op 85%).

- PRESTATIE- EN DUURZAAMHEIDSEISEN

DRAAGBARE BATTERIJEN

- **Vanaf 60 maanden na invoetreding:** draagbare batterijen (uitgezonderd knoopcellen) voor algemeen gebruik (4,5 Volt (3R12), D, C, AA, AAA, AAAA, A23, 9 Volts (PP3)) mogen alleen in de handel worden gebracht indien aan de elektrochemische prestatie- en duurzaamheidsparameters, zoals bepaald door de Commissie, is voldaan.

- **Specifieke vereisten zullen voor elke categorie worden bepaald door middel van een gedelegeerde handeling** (delegated act), die de Commissie uiterlijk binnen 48 maanden na de invoetreding moet aannemen voor draagbare batterijen.

- **31/12/2030:** via een studie zal de Commissie beoordelen wat de haalbaarheid is van maatregelen om het gebruik van niet-oplaadbare draagbare batterijen voor algemeen gebruik geleidelijk uit de markt te bannen, en zal hierover een verslag indienen bij het Europees Parlement en de Raad, met voorstellen van passende maatregelen, met inbegrip van eventuele wetgevingsvoorstellen.

OPLAADBARE INDUSTRIËLE BATTERIJEN, BATTERIJEN VAN LICHT VOERTUIGEN (LMT) EN EV-BATTERIJEN

- **Informatievereiste inzake de prestatieparameters** (in bijlage 4 - deel A van de Batterijverordening) met betrekking tot de elektrochemische processen en degelijkheid van oplaadbare industriële batterijen (na 30 maanden), batterijen uit lichte voertuigen (na 42 maanden)

- 12 maanden na invoetreding moeten oplaadbare industriële batterijen voor interne energieopslag (ESS) voldoen aan de minimum veiligheidsparameters die bepaald zullen worden door de Commissie.

- 12 maanden na de invoetreding moeten deze types batterijen vergezeld zijn van een document met waarden voor de parameters voor elektrochemische prestaties en duurzaamheid.

- **Verwijderbaarheid en vervangbaarheid van draagbare batterijen en batterijen uit lichte voertuigen (LMT);** in dit verband moet worden opgemerkt dat dit in wezen een verplichting is die oorspronkelijk betrekking heeft op de fabrikant van elektrische en elektronische apparatuur en lichte voertuigen (meestal tweewielers zoals e-bikes).

Producten met draagbare batterijen en batterijen van lichte voertuigen moeten zodanig worden ontworpen dat de batterijen op elk moment tijdens de levensduur van het product gemakkelijk kunnen worden verwijderd en vervangen door de eindgebruiker en vergezeld worden van instructies en **veiligheidsinformatie over het gebruik, de verwijdering en de vervanging** van de batterijen. Deze informatie moet permanent online beschikbaar zijn.

Er zijn zeer beperkte uitzonderingen op deze voorschriften:

- er is een gedeeltelijke uitzondering om het mogelijk te maken dat een product zodanig wordt ontworpen dat de vervanging van de batterij door een onafhankelijke beroepsbeoefenaar (en niet door de eindgebruiker) wordt uitgevoerd voor producten die zijn ontworpen om te functioneren in een omgeving die blootstaat aan spatwater, waterstromen of onderdompeling in water en die bedoeld zijn om afwasbaar en afspoelbaar te zijn (wanneer dit nodig is om de veiligheid te waarborgen), alsmede voor een beperkte categorie medische hulpmiddelen en medische apparaten.

- er is een volledige uitzondering wanneer de continuïteit van de stroomvoorziening en een permanente verbinding tussen het product en de batterij vereist is om de veiligheid te waarborgen, of voor producten die gegevens verzamelen en leveren als hoofdfunctie, om redenen van gegevensintegriteit.

42 maanden na inwerkingtreding van de Batterijverordening moeten draagbare batterijen en batterijen uit lichte voertuigen zo zijn ontworpen dat consumenten ze eenvoudig en zonder hulp kunnen verwijderen en vervangen.

• **Veiligheid van stationaire energieopslagsystemen.** (o.a. ESS)

Op dit vlak worden uitgebreide (gedetailleerde) aanpassingen voorgesteld. Dit betreft met name de toepasselijkheid van de afzonderlijke verplichtingen op de verschillende batterijtypes en de respectieve aanvangsdata van de geldigheid van de afzonderlijke verplichtingen of de te specificeren overgangsperiodes.

De veiligheidsvereisten in de voorgestelde batterij Verordening staan, zoals genoemd, in artikel 4 en artikel 12. Artikel 4, een algemeen doelvereiste, heeft betrekking op alle soorten batterijen.

Artikel 12 heeft enkel betrekking op stationaire **batterijssystemen (ESS)** en verwijst naar **bijlage V** met specifieke veiligheidsparameters (zoals preventie van kortsluiting, verhitting,...). Wanneer een fabrikant alle testen (10 in totaal) uitvoert, genoemd in bijlage V van de voorgestelde Batterijverordening, kan deze claimen dat de batterij veilig is. De uitvoering van deze testen hoeft geen rekening te houden met de eventuele specifieke veiligheidsaspecten van de batterij en de context waarin zij zich bevindt. **Bijlage V kan worden aangepast door de Europese Commissie in het licht van technische en wetenschappelijke vooruitgang** (bijvoorbeeld nieuwe of geüpdate normen). Dit betekent het volgende:

- De veiligheidsvereisten van toepassing op alle soorten batterijen (artikel 4), worden verder niet concreter uitgewerkt via een gedetailleerdere eis of een verwijzing naar een beoordelingskader, aanpak of norm. Dit betekent dat opnieuw (net als voor de huidige Batterijrichtlijn) wordt teruggevallen op de algemene benadering van **productveiligheid uit de Richtlijn productveiligheid**.
- **De specifieke veiligheidseisen in artikel 12 zijn enkel van toepassing op stationaire batterijssystemen. (ESS)**
- Er wordt geen onderscheid gemaakt in de chemie van de batterij en de uiteenlopende gevaren die daaraan gerelateerd kunnen zijn.

De veiligheidseisen worden middels een zelfverklaring geborgd, terwijl de eisen met een duurzaamheidskarakter (CO2-voetafdruk, recyclage en grondstoffen/risicogebieden) de verificatie vereisen van een **Notified Body (NB)**, waarna de **CE-markering** kan worden toegekend aan de batterij.

Duurzaamheids- en veiligheidseisen in voorgestelde Batterijverordening

Artikel 17 Conformiteitsbeoordeling

	Bijlage VIII, deel A, Zelfverklaring	Bijlage VIII, deel B Verificatie door NB
Artikel 6 Beperkingen van stoffen	X	
Artikel 7 Koolstofvoetafdruk van batterijen voor elektrische voertuigen, lichte voertuigen (LMT) en oplaadbare industriële batterijen		X
Artikel 8 Gehalte aan gerecycled materiaal in industriële batterijen, batterijen voor elektrische voertuigen en SLI-batterijen		X
Artikel 9 Prestatie- en degelijkheidseisen voor draagbare batterijen voor algemeen gebruik	X	
Artikel 10 Prestatie- en degelijkheidseisen voor LMT-batterijen, oplaadbare industriële batterijen en batterijen voor elektrische voertuigen	X	
Artikel 11 Verwijderbaarheid en vervangbaarheid van draagbare batterijen en batterijen van lichte voertuigen (LMT)	X	
Artikel 12 Veiligheid van stationaire batterijssystemen voor energieopslag (zie bijlage V: veiligheidsparameters)	X	
Artikel 13 Etikettering en markering van batterijen	X	

BELANGRIJK VOOR DE PRODUCENT VAN PRODUCTEN MET EEN BATTERIJ ERIN

- De producent van een product waarin een batterij is verwerkt, kent de context van het gebruik beter dan de batterijproducent die de batterij levert voor het product/toestel/apparaat/vervoermiddel of arbeidsmiddel/tool. De huidige Batterijrichtlijn én de Batterijverordening stelt echter geen concrete eisen aan de producent van de batterij om informatie te geven over de veiligheidsaspecten aan de volgende partij in de ketting, die de batterij incorporeert in een eindproduct (dat weer onder haar eigen wetgeving valt).

Een producent van een product waarin de batterij is verwerkt, zal dus veiligheidseisen moeten stellen aan de batterij gebaseerd op het gebruik in het product.

- Bij professioneel gebruik van gereedschap met een batterij is daarnaast ter bescherming ook de Codex Welzijn op het werk van toepassing. Deze vereist dat de werkgever het gebruik van arbeidsmiddelen inventariseert en de informatie van de leverancier toetst aan het eigen gebruik ervan. Op basis hiervan bepaalt de werkgever de mogelijke risico's van het arbeidsmiddel en de eventuele maatregelen om het middel veilig te gebruiken, op basis van de informatie van de leverancier (risico-inventarisatie). De Batterijverordening bevat geen concrete eisen die de producent verplicht de juiste veiligheidsinformatie in de keten aan de professionele eindgebruiker door te geven, zodat deze professionele eindgebruiker de risicobeoordeling kan uitvoeren.

3. ETIKETTERINGS- EN INFORMATIEVOORSCHRIFTEN VOOR BATTERIJEN (HOOFDSTUK III)

De bepalingen van **hoofdstuk III** van het deel over **etiketterings- en informatievoorschriften** zijn bedoeld om de bestaande etiketteringsvoorschriften uit te breiden met talrijke elementen. Volgens de desbetreffende **bijlage VI** (*) bij de Verordening moeten bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen in de batterij (gedefinieerd in artikel 3 punt 52 via een verwijzing naar bepaalde gevarenklassen van Verordening (EG) nr. 1272/2008), **de fabricagedatum en de datum van het in de handel brengen in de toekomst op de batterij worden vermeld.**

(*)**(Bijlage VI A)** Algemene informatie over batterijen: Informatie op het etiket van batterijen: Productieplaats (geografische locatie van een productiefaciliteit voor batterijen); productiedatum (maand en jaar); Gewicht; Vermogen; Chemie; Andere gevaarlijke stoffen in de batterij dan kwik, cadmium of lood; Bruikbaar blusmiddel

Bovendien is er een nieuwigheid op het gebied van **verplichte productetikettering** – elke batterij moet in de toekomst worden gemarkeerd met **een QR-code (bijlage VI C)**, die toegang moet geven tot alle etiketteringsinformatie en talrijke aanvullende informatie (vb. identificatie met serienummer) en verslagen die moeten worden verstrekt of opgesteld in het kader van de nakoming van andere verplichtingen uit hoofde van de Batterijverordening. De QR-code-etikettering, ook al is zij gekoppeld aan alle vereiste etiketteringselementen, zal in de huidige opzet de **noodzaak van fysieke etiketteringselementen op de batterij** (of, in uitzonderlijke gevallen, op de verpakking en/of de begeleidende documentatie) **niet wegnemen. Er is hier dus sprake van een echte dubbele etikettering/markering.** In dit verband moet de vraag worden gesteld of een 100% duplicatie van de in bijlage VI, delen A en B, opgesomde etiketteringselementen op de batterij en via de **QR-code** werkelijk een toegevoegde waarde biedt, dan wel of bepaalde elementen ook alleen via de QR-code kunnen worden afgedekt ten gunste van een duidelijke fysieke etikettering, of in ieder geval of de QR-code een noodoplossing kan zijn indien het niet mogelijk is de batterij met alle verplichte elementen te etiketteren. (=artikel 7, 8 en 10)

Zoals onder de huidige batterij richtlijn vereist is, moeten batterijen worden gemarkeerd met het **symbool van de gekruiste vuilnisbak (bijlage VI(B))**, en moeten batterijen die meer cadmium en lood bevatten dan bepaalde niveaus worden gemarkeerd met het respectieve chemische symbool voor het betrokken metaal.



Naast de etiketteringsvoorschriften **moet voor oplaadbare industriële batterijen, EV-batterijen) en batterijen uit lichte voertuigen (LMT) een batterijmanagementsysteem (BMS)** verplicht worden gesteld, dat **toegankelijke gegevens (data)** bevat over **parameters om de verouderingstoestand van de batterij en de verwachte levensduur te bepalen** en dat altijd toegankelijk moet zijn voor de koper van een batterij. (de informatieplicht in artikel 59 van de batterij Verordening rust op de originele producent naar de 'refurbisher' toe)

Dit is bedoeld om de tweedehandsmarkt voor gebruikte industriële batterijen, EV-batterijen en batterijen uit lichte voertuigen te ondersteunen. Deze verplichting lijkt iets of wat in tegenstelling met de verplichting om gerecycleerde grondstoffen uit gebruikte batterijen te gebruiken. Dit betekent dat alle andere batterijen, zoals van elektrische fietsen, scooters, kleine accu's van andere vervoermiddelen, gerefurbished (hergebruikt) kunnen worden door derden, met lagere veiligheidseisen.

Uiterlijk op 31 december 2027 beoordeelt de Commissie bovendien ook de haalbaarheid en potentiële voordelen van het opzetten van "statiegeldsystemen" voor batterijen, met name voor draagbare batterijen voor algemeen gebruik. Daartoe brengt de Commissie verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad en overweegt zij passende maatregelen te nemen, waaronder de goedkeuring van wetgevingsvoorstellen.

4. BEOORDELING VAN DE CONFORMITEIT ONDER DE BATTERIJVERORDENING & CE-MARKERING (HOOFDSTUK IV)

Om het vertrouwen in de batterijmarkt te versterken, de producenten sterker te verplichten aan de eisen van de Batterijverordening te voldoen en de handhaving door de markttoezichtautoriteiten te vergemakkelijken, wordt in **hoofdstuk IV** van het ontwerp de **verplichting** ingevoerd om **de conformiteit van batterijen te beoordelen**. In samenhang met de specificaties in **bijlage VIII** voorzien de artikelen 15 en 17 in **twee soorten conformiteitsbeoordelingsprocedures** voor de beoordeling van de conformiteit onder de Batterijverordening, afhankelijk van de toepasselijke verplichtingen en de betrokken batterijen – hetzij **een zuiver interne productiecontrole (autocertificatie)**, hetzij **een interne productiecontrole met verificatie onder toezicht door een “aangemelde instantie” (NB-notified body)**. (zie overzicht in kader hiervoor in punt 1) **Ongeacht de specifieke procedure zal een EU-conformiteitsverklaring voor en een CE-markering van batterijen in de toekomst in ieder geval verplicht worden**. In dit opzicht zal de Batterijverordening uiteindelijk op één lijn worden gebracht met de andere wetgeving die een **CE-markering** voorschrijft.

De CE-markering wordt zichtbaar, leesbaar en onuitwisbaar op de batterij aangebracht. Waar dit vanwege de aard van de batterij niet mogelijk of niet gerechtvaardigd is, wordt deze aangebracht op de verpakking en op de documenten die de batterij vergezellen.

5. ZORGVULDIGHEIDSVERPLICHTINGEN IN DE WAARDEKETING (Hoofdstuk VII)

Een belangrijk aspect van de Batterij Verordening is dat **art. 47 en 48 in samenhang met bijlage X** van de Verordening voorziet in **uitgebreide due diligence-verplichtingen** in de waardeketting, waaraan moet worden voldaan door **alle marktdeelnemers (behalve KMO's met omzet lager dan €40 miljoen die bepaalde batterijen op de markt brengen** (d.w.z. die deze voor het eerst op de EU-markt aanbieden). De **zorgvuldigheidsverplichtingen** in de waardeketting hebben enerzijds betrekking op de relevante toeleveringsketens voor **kobalt, natuurlijk grafiet, lithium, nikkel en bepaalde chemische verbindingen uit deze grondstoffen**, en anderzijds op aspecten zoals **mensenrechten, milieuoverwegingen, menselijke gezondheid en gezondheid en veiligheid op het werk**. Hoewel de nieuwe vereisten zijn afgestemd op de bestaande Verordening (EU) 2017/821 tot vaststelling van de due diligence-verplichtingen in de toeleveringsketen voor invoerders in de Unie van tin, tantaal, wolfram en ertsen en goud uit conflictgebieden en gebieden met een hoog risico (de zogenoemde Verordening inzake 'conflictmineralen') en het eveneens bestaande voorstel voor een richtlijn betreffende de zorgvuldigheid en verantwoordingsplicht van bedrijven, bevatten zij op detailniveau aanzienlijke afwijkingen.

Het risico bestaat dat dit zal leiden tot een enorme toename van de kosten voor communicatie in de toeleveringsketen. De Batterijverordening voorziet dat de naleving van deze zorgvuldigheidsverplichtingen door een aangemelde instantie (**Notified Body**) moet worden gecontroleerd, zodat de naleving van de desbetreffende eisen geborgen wordt.

Artikel 38 en volgende (hoofdstuk VI) somt al de verplichtingen van de fabrikanten/invoerders/distributeurs inclusief uitvoerders van hergebruik, op nodig om een batterij op de markt te brengen of in dienst te stellen. (vb. Technische documentatie uit bijlage VIII en de CE-verklaring die 10 jaar ter beschikking gehouden moeten worden voor de nationale overheden, modelidentificatie of serienummer, waarden van parameters., informatie aan de markttoezichtsautoriteit, enz.)

6. BATTERIJPASPOORT

Bebat wijst ook op de verplichting uit **art. 78 van de Batterijverordening** om **42 maanden na inwerkingtreding van de Verordening aan industriële batterijen (> 2 kWh), EV-batterijen, batterijen van lichte voertuigen (LMT) een batterijpaspoort te koppelen**. Dit moet **online toegankelijk zijn** via een op de batterij gedrukte of gegraveerde identificatie/toegangscode. Het batterijpaspoort moet uitgebreide informatie bevatten over de naam van de batterijproducent en de samenstelling van de batterij, informatie over de koolstofvoetafdruk, de verwachte levensduur en bepaalde informatie over de werking van de batterij.

7. LEVEN VAN DE BATTERIJ-AFVALFASE (Hoofdstuk VIII)

Producenten van batterijen hebben een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. Een marktdeelnemer-producent die voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat een batterij op de markt aanbiedt die het resultaat is van voorbereiding voor hergebruik, herbestemming of remanufacturing, wordt voor de toepassing van deze Verordening beschouwd als de producent van een dergelijke batterij en heeft eveneens een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

(hergebruik voor batterijen uit lichte voertuigen (LMT), uit industriële batterijen en EV-batterijen artikel 73)

De EU-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 EU- lidstaat. **Producenten zijn verplicht zich te registreren** en de registratie wordt verleend na indiening van een aanvraag.

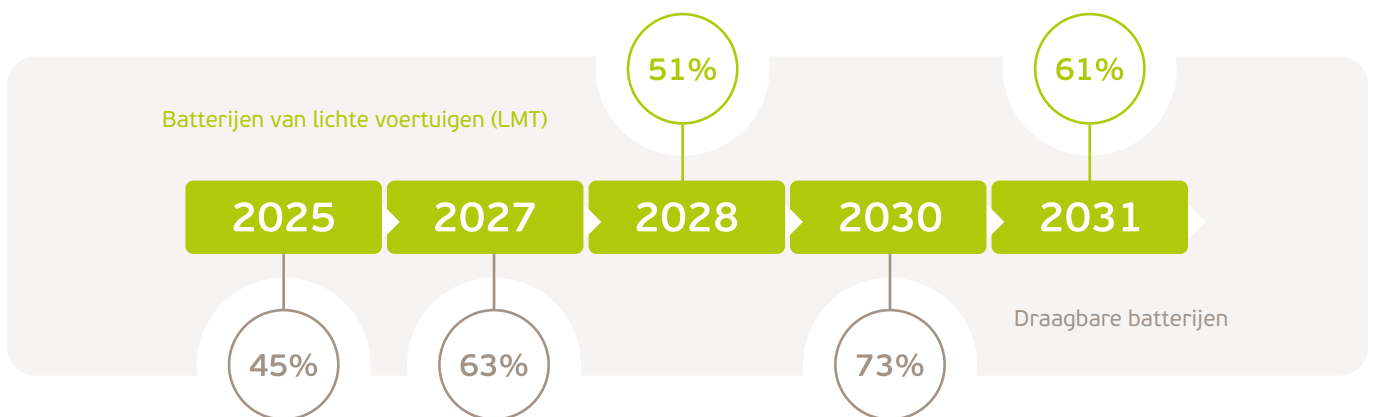
De producent dient de volgende informatie te verstrekken bij registratie:

- Locatiegegevens van producent, alsmede telefoonnummer en andere contactgegevens.
- Identificatiecode producent, handelsregisternummer en Europees of nationaal belastingnummer.
- In geval van machtiging, de gegevens van de gemachtigde partij.
- Het soort batterijen dat de producent op de markt wil brengen.
- Het merk waaronder de batterijen op de markt gebracht worden.
- Informatie over hoe de producent zijn verantwoordelijkheden conform artikel 47 nakomt.

Deze registratie dient ter controle van de naleving van de in **hoofdstuk VIII** van de Verordening genoemde verplichtingen. **Elk land zal bepalen hoe dit georganiseerd zal worden.**

In de batterij Verordening worden er ook verscheidene nieuwe maatregelen ingevoerd aangaande afgedankte batterijen. Het gaat onder meer over de volgende verplichtingen:

- De Verordening stelt de uitgebreide verantwoordelijkheid van “producenten” (°) vast voor batterijen die voor de eerste keer aan een markt van een lidstaat worden geleverd (=artikel 56);
- Er ontstaat een verplichting voor de producenten om doelstellingen voor afvalinzameling (terugnameplicht) van verscheidene soorten batterijen te verzekeren en te faciliteren (=artikel 57 en 58);
- Dit gaat gepaard met een verplichting voor lidstaten om **45% van afgedankte draagbare batterijen** voor 31 december 2023 in te zamelen, **63%** voor 31 december 2027 en **73%** voor 31 december 2030 (=artikel 55). (Gebaseerd op of met de referentie naar de PoM-put on market-cijfers per land gemiddeld over drie voorgaande jaren.) Voor de batterijen uit lichte voertuigen (**LMT-batterijen - “light means of transport batterijen”**: e-bikes, scooters, enz.) moeten de lidstaten ervoor zorgen dat **51%** ingezameld wordt tegen 2028 en **61%** tegen 2031. Dit op basis van de berekeningsmethodologie van wat de Commissie “available for collection” heet.
- Artikel 74 en 75 geven respectievelijk aan welke preventie-informatie en informatie over het afvalbeheer van de batterijen per type aan de eindgebruiker of consument moet gegeven worden door de producent en/of de batterij beheersorganismen zoals Bebat. (organisatie inzamelnetwerk, informatie over labeling, recyclage en belang hergebruik.



De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) wordt opgelegd aan **de “producent”** (die niet noodzakelijk de “fabrikant” is!). Het gaat namelijk om degene die batterijen voor het eerst in een lidstaat op de markt brengt. Om aan hun verplichtingen te voldoen, kunnen de producenten zich ook collectief organiseren (**artikel 56 en 57**), in een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid (zoals Bebat vzw). Deze verantwoordelijkheid omvat met name de verplichtingen om de gescheiden inzameling en verwerking van afgedankte batterijen te financieren en te organiseren, te rapporteren aan de bevoegde autoriteit, de gescheiden inzameling van batterijen te bevorderen (sensibiliseren) 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 bijvoorbeeld Bebat vzw), moeten ervoor zorgen dat **alle afgedankte draagbare batterijen** worden ingezameld, ongeacht de aard, het voltage, 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 (gemeenten/intercommunes) en vrijwillige-inzamelpunten**. Producenten en hun collectieve organisatie(s) (bijvoorbeeld Bebat vzw) 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 en batterijen uit lichte voertuigen (LMT) vervolgens worden verwerkt en gerecycled. **Producenten van afgedankte draagbare batterijen en batterijen uit lichte voertuigen (LMT) zijn verplicht de hogervermelde inzamelingsdoelstellingen te halen.**

De inzamelingsregelingen zijn afhankelijk van de **toestemming of erkenning** 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. **In België gebeurt dit door de milieu-administraties van de Gewesten. (OVAM (VL), Leefmilieu Brussel en DSD (WL)).**

Ook de producenten van **automotive batterijen (SLI-batterijen), industriële batterijen, batterijen voor elektrische voertuigen (EV-batterijen) en nu ook uit lichte elektrische (meestal tweewielige) voertuigen (LMT-batterijen)** worden verplicht om individueel of via een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid (bijvoorbeeld Bebat vzw) 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 de afgedankte automotive batterijen (SLI), industriële batterijen, batterijen voor elektrische voertuigen (EV-batterijen) en lichte voertuigen ("Light means of transport" LMT-batterijen) terug van de eindgebruikers of van toegankelijke inzamelpunten in samenwerking met de distributeurs van dit type batterijen, verwerkings- en recyclage inrichtingen voor afgedankte elektrische en elektronische apparatuur en voor afgedankte voertuigen, overheidsinstanties en derden die namens hen het afvalbeheer uitvoeren.

Een producent, in het geval van de **individuele nakoming** van verplichtingen uit hoofde van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV), en beheersorganismen van batterijen (zoals Bebat vzw) die zijn aangesteld in het geval van de **collectieve nakoming** van verplichtingen uit hoofde van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV), stellen een garantie (**artikel 58.7**) ter dekking van de door de producent verschuldigde kosten in verband met afvalbeheeractiviteiten of in geval van niet-naleving van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV), ook in geval van definitieve stopzetting van haar activiteiten of insolventie. **Lidstaten kunnen aanvullende eisen aan deze garantie stellen.**

De kosten die door de producent worden gedekt voor de UPV-verplichtingen worden afzonderlijk getoond aan de eindgebruiker op het verkooppunt van een nieuwe batterij.

Uiterlijk 24 maanden na de inwerkingtreding van de Verordening stellen de lidstaten de regels vast voor **de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze Verordening** en nemen zij alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze worden uitgevoerd. De vastgestelde sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van die regels en maatregelen alsook van alle latere wijzigingen die daarop van invloed zijn.

8. HERGEBRUIK VAN BATTERIJEN (reuse) & RECYCLAGE (Hoofdstuk VIII)

• HERGEBRUIK

De Batterijverordening bevat in artikel 73 ook eisen met betrekking tot de activiteiten van 'hergebruik' (preparing for re-use) en 'preparing for repurpose' (hergebruik voor andere bestemming) voor een tweede leven van **industriële batterijen, batterijen voor lichte voertuigen en batterijen voor elektrische voertuigen of EV-batterijen**. Het bevat voorschriften om dit hergebruik te vergemakkelijken, waaronder de verplichting voor de producenten van de betreffende batterijen om marktdeelnemers die bij hergebruik betrokken zijn toegang te verlenen tot **de data van het batterijmanagementsysteem (*)** om de conditie ("**state of Health**") van een batterij vast te stellen. **De bepalingen hieromtrent voorzien ook in de vereisten voor personen die hergebruik of herproductie-activiteiten verrichten, om te waarborgen dat het onderzoek van de batterijen, het testen van de prestaties van de batterijen, het verpakken en overbrengen van de batterijen en hun onderdelen volgens passende kwaliteitsborgings- en veiligheidsinstructies verlopen.** De personen of entiteiten die hergebruik-activiteiten verrichten, zorgen ervoor dat de hergebruikte batterij voldoet aan de nieuwe Verordening en andere desbetreffende regelgeving en ook de geldende huidige en toekomstige technische normen voor het specifieke hergebruik ervan wanneer zij (opnieuw) in de handel worden gebracht. De veiligheidseisen in artikel 73 van de Batterijverordening met betrekking tot hergebruik (**preparing for re-use en preparing for repurpose**) is enkel van toepassing op industriële batterijen, batterijen voor elektrische voertuigen (EV-batterijen) en batterijen uit lichte voertuigen (LMT). Dat stelt dezelfde veiligheidseisen voor nieuwe en re-use en repurpose batterijen.

(*)=definitie : "**batterijmanagementsysteem**": een elektronisch apparaat dat de elektrische en thermische functies van de batterij regelt of beheert om de veiligheid, prestaties en levensduur van de batterij te waarborgen, dat de gegevens beheert en opslaat over de parameters voor het bepalen van de gezondheidstoestand en verwachte levensduur van batterijen als bedoeld in bijlage VII en die communiceert met het voertuig, lichte vervoermiddel of toestel waarin de batterij is ingebouwd, dan wel met een openbare of particuliere laadinfrastructuur;

Als echter wordt aangetoond dat een batterij voor hergebruik of herproductie **in de handel is gebracht vòòr 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 hergebruik of herproductie **niet van toepassing** op de betreffende (hergebruikte) batterij. Teneinde te documenteren dat een batterij na herbestemming of herproductie niet langer de status van afval heeft, toont de marktdeelnemer (nieuwe 'producent') die de desbetreffende handeling uitvoert op verzoek van een bevoegde autoriteit het volgende aan:

1. bewijs van de **"zelfbeoordeling" (Bebat heeft hier een modeldocument voor uitgewerkt)** en tests van de conditie van de batterij en productstatus (volgens artikel 6 van de EU-kaderrichtlijn Afvalstoffen),
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 herbruikte batterij wanneer deze in de handel wordt gebracht of in gebruik wordt genomen.

Een marktdeelnemer die een batterij in de handel brengt die het resultaat is van voorbereiding voor hergebruik of herproductie-reparatie, remanufacturing, wordt voor de toepassing van deze Verordening beschouwd als de producent van een dergelijke batterij en heeft een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid UPV of aanvaardingsplicht.

- RECYCLAGE (bijlage XII)

Afgedankte draagbare en industriële batterijen moeten worden ingezameld en gerecycleerd, waarbij het recyclageproces moet voldoen aan (i) **minimale efficiëntienormen** en (ii) **minimale terugwinningsniveaus van kobalt, koper, lood, lithium en nikkel**.

Tegen 31 december 2027 moeten recyclageprocessen ten minste 90% kobalt, 90% koper, 90% lood, 50% lithium en 90% nikkel kunnen recycleren. Tegen 31 december 2031 is dat 95% voor kobalt, koper, lood en nikkel en 80% voor lithium.

De minimale niveaus van teruggewonnen grondstoffen zoals kobalt (16%), lood (85%), lithium (6%) en nikkel (6%) uit productie- en consumentenafval moeten worden hergebruikt in nieuwe (industriële, EV en SLI) batterijen. Deze doelstellingen zullen geleidelijk worden verhoogd en ook andere typen batterijen zullen aan deze eisen moeten voldoen.

Over **recyclage-efficiëntie (%) uitgedrukt in gemiddeld gewicht** worden voor de volgende batterij chemietypes de volgende percentages in de Verordening vastgelegd **tegen 31/12/2025**:

- (a) recyclage van **75 %** voor lood batterijen;
- (b) recyclage van **65 %** voor lithium gebaseerde batterijen;
- (ba) recyclage van **80 %** voor nikkel-cadmium batterijen;
- (c) recyclage van **50 %** van andere afval batterijen.

Tegen 31/12/2030

- (a) recyclage van **80 %** voor lood batterijen;
- (b) recyclage van **70 %** lithium gebaseerde batterijen.

Wanneer de **recyclage buiten de EU** gebeurt, moeten afgedankte draagbare en industriële batterijen kunnen voldoen aan de recyclingdoelstellingen (zoals hierboven weergegeven) wanneer ze vanuit de EU worden geëxporteerd, maar alleen als de exporteur bevestigend kan aantonen dat de verwerking heeft plaatsgevonden onder omstandigheden die gelijkwaardig zijn aan de vereisten van de Batterijverordening. Het Parlement heeft een hogere norm voorgesteld, waarbij van de exporteur wordt geëist dat hij "bewijsstukken overlegt die zijn goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van bestemming" waaruit blijkt dat aan de relevante vereisten is voldaan. Het Parlement streeft bovendien naar de naleving van de relevante vereisten voor de bescherming van het milieu en de menselijke gezondheid in andere EU-wetgeving.

9. DELEGATED ACTS

De Commissie is bevoegd, overeenkomstig artikel 89, **gedelegeerde handelingen** vast te stellen. Dit betekent dat de Europese Commissie strengere verificatie eisen kan opleggen die niet via het politieke wetgevende proces (via Europees parlement en Raad) moeten lopen. Voor diverse bepalingen in de Batterijverordening kan de Commissie via gedelegeerde handelingen (delegated acts) invulling en sturing geven aan belangrijke aspecten uit de Batterijverordening. Onder andere in bijlage VIII kunnen wijzigingen aangebracht worden door aanvullende verificatiestappen in de conformiteits-beoordelingsmodules in te voeren.

10. TECHNISCHE NORMEN

Er zijn ten behoeve van het veilige ontwerp, productie, transport, gebruik, inzameling en mate van recycleerbaarheid, van allerlei soorten batterijen, standaarden en normen ontwikkeld. Deze standaarden komen op Europees en internationaal niveau tot stand.

Voor elektrische en elektronische producten werken de Europese en internationale standaardisatie-instituten samen, omdat deze producten een wereldwijde markt bedienen. Dit zijn de International Electrotechnical Commission (IEC) en de European Committee for Electrotechnical Standardization (CENELEC) en European Committee for Standardization (CEN) en in mindere mate de International Standards Organisation (ISO). Om standaardisatie voor batterijen te realiseren hebben deze organen de Technical Committee TC 21 en de sub-committee SC21a gevormd. Deze ontwikkelen standaarden voor uiteenlopende systemen van batterijen: van automotive tot en met draagbare afzonderlijke batterijen.

PHD/maart 2023/Bebat