

EU:s förslag på ny Batteriförordning

- Ska ersätta det existerande direktivet som implementerats genom svenska förordningen 2008:834
- BIL Swedens medlemmar sätter både ”småbatterier”, bilbatterier och elbilsbatterier på marknaden

Nyheter, t.ex;

- Second life
- Innehåll av återvunnet material
- Koldioxidavtryck
- Prestanda och livslängd
- Krav på information (Battery Passport)
- DD; "Due diligence"

Svar inskickade till Miljödepartementet 17 mars

- Stort antal **delegerade akter** och genomförandeakter!
- Den föreslagna lagstiftning innehåller **hållbarhetskrav** på elfordon, utöver UNECE GTR (Global Technical Regulations), som nu är under framtagande (stick i stäv, överlappande....).
- 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. **Bättre att upprätta en standardiserad metod för att mäta batteriets SOH.**
- Återanvändningen av batterier från elfordon spås öka i framtiden. Reparation och/eller renovering kommer ofta vara nödvändigt. Av säkerhets- och hållbarhetsskäl måste reparation och renovering av elbilsbatterier utföras av **auktoriserade verkstäder** med utbildad personal.

- Producenten eller importören av elfordonsbatterier kan inte hållas ansvarig för återanvändning av batteri i ny användning av annan ekonomisk aktör. Denne "nye" producent ("independent operator") av batteri i ny användning bör hållas produktansvarig och få ett utökat producentansvar. Vi ber kommissionen om mer klarhet i definitionen av återtillverkning, renovering, och kring definitioner som har inverkan på batteriproducentens ansvar.
- "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 och återvinning.

- **Materialspecifika** återvinningsmål riskerar bli föråldrade när batterikemier utvecklas/förändras. Återvinningsmålen får inte leda till oavsiktliga teknikbegränsningar på grund av brist på återvinningsteknik.
- **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.
- 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)
- Informations- och rapporteringskrav; 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.

- Due Diligence; Sedan 2012 utvecklar fordonstillverkarna gemensamt åtgärder för att **frivilligt** förbättra den sociala, etiska och miljömässiga prestandan hos försörjningskedjorna
- 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.
- 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.** "Risken" med andra ord, är att om batterierna har ett värde, kommer de aldrig komma till producenten.

- "Obligations of end users" (Article 51) **Bra att artikel gällande slutanvändarens roll tillkommit.** Slut användaren/batteriägaren är mycket viktig för slutresultatet. Här ligger nyckeln till om batteriförordningen blir succé eller flopp. Vikten av att slut användaren 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 slut användare säljer sina batterier eller kompletta fordon till högstbjudande, vilket äventyrar producenternas förutsättningar att fullgöra sina skyldigheter.
- 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.**

Vad är "Battery Passport"!?

A. AV VEM?

B. VAD FÖRESLÅS?

C. TIDPLAN

Flera bilder i denna presentation är tagna från BASF:s presentation gällande GBA:s Battery Passport-förslag, jan 2021

A. AV VEM?

- GBA; Global Battery Alliance

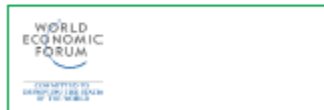
80+ organizations support the GBA



Public & international organizations



Hosted by



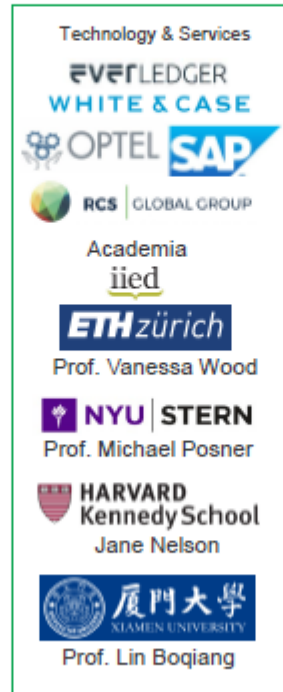
Support from



NGOs, foundations, associations



Technology, Services & Academia



Industry



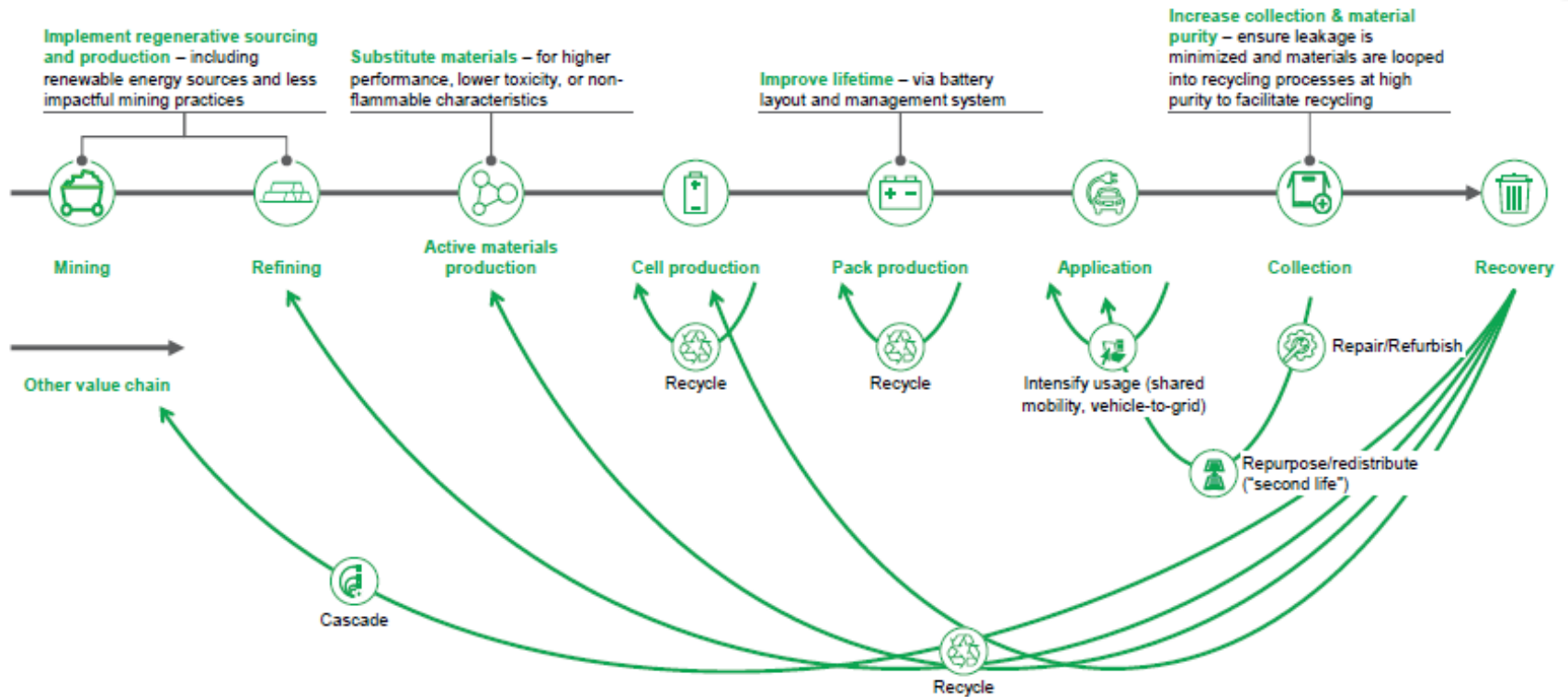
Klipp från förordningsförslaget (s 12)

For **Measure 12** on the provision of reliable information, a combination of both Option 2 and Option 3 is preferred. **Option 2**, bringing in a printed and an online labelling system providing basic and more tailored information is preferred because it would help provide better information to consumers and end users and stimulate a market shift towards more environmentally sound batteries. The principle of **Option 3**, an electronic exchange system and battery passport, as proposed by the Global Batteries Alliance, is accepted by several global organisations. The electronic exchange system will have a one-off administrative cost for setting it up, but will lead to administrative simplification and lower implementation costs in the long term. The battery passport should furthermore enable second life operators to take informed business decisions and allow recyclers to better plan their operations and improve their recycling efficiencies.



B. VAD FÖRESLÅS?

A variety of levers address challenges and support achievement of the target state –
Overview of circular economy levers for batteries



B. VAD FÖRESLÅS?

The Battery Passport is a global solution for securely sharing information and data to prove responsibility and sustainability to customers with a "quality seal"

First iteration of Demonstration Product for the Battery Passport will be unveiled in late 2020

Definition



- The Battery Passport is a **digital representation** of a battery conveying information about all applicable **ESG+ requirements** (environmental, social, governance and battery identity) based on a comprehensive definition of a "sustainable" battery
- For efficiency and compliance reasons this definition of requirements will be based on **already existing relevant standards, laws and regulations**
- Each Battery Passport will be a **digital twin** of its physical battery **enabled by a digital platform (Battery Passport platform)**



Value Proposition



- Provenance of materials**
Verification of material provenance
- Social impact**
Proof of compliance with human rights (incl. and anti-corruption policies)
- Emission footprint disclosure**
Disclosure of GHG footprint and general environmental impact
- Measurable sustainability**
Proof of general compliance with sustainability requirements
- Circularity**
Extension of battery life together with an increase in residual value and reduction in cost

Timeline

2020

Battery Passport Concept
Demonstration Product

2021

Battery Passport 1.0
Minimum Viable Product

2022

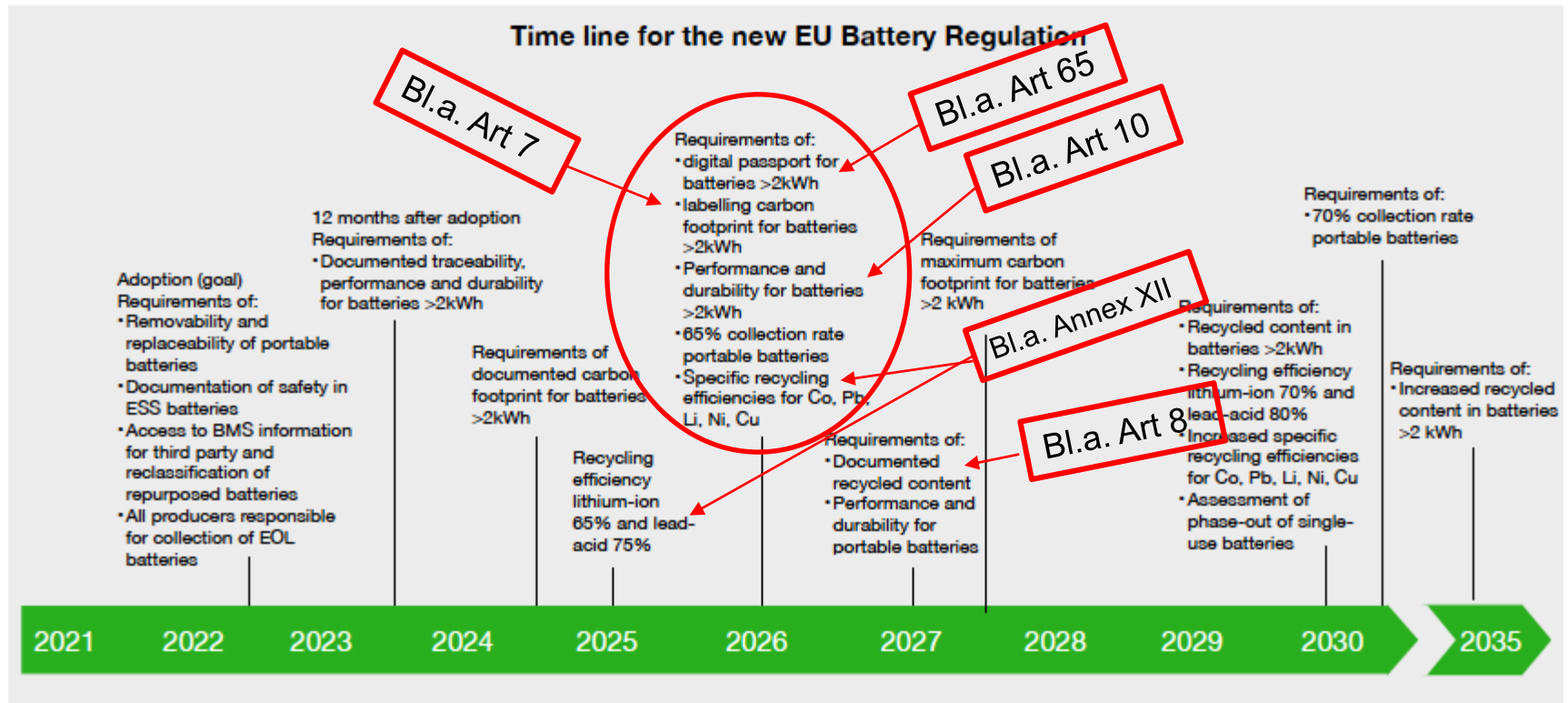
Battery Passport 2.0
Broad ecosystem rollout



Internal

9

C. TIDPLAN



Tidplan gjord av Circular Energy Storage

EXTRA

Article 65
Battery passport

1. By 1 January 2026, each industrial battery and electric vehicle battery placed on the market or put into service and whose capacity is higher than 2 kWh shall have an electronic record (“battery passport”).
2. The battery passport shall be unique for each individual battery referred to in paragraph 1 and shall be identified through a unique identifier that the economic operator placing the battery on the market shall attribute to it and which shall be printed or engraved on it.
3. The battery passport shall be linked to the information about the basic characteristics of each battery type and model stored in the data sources of the System established pursuant to Article 64. The economic operator that places an industrial battery or an electric vehicle battery on the market shall ensure that the data included in the battery passport is accurate, complete and up-to-date.
4. The battery passport shall be accessible online, through electronic systems interoperable with the System established pursuant to Article 64.
5. The battery passport shall allow access to information about the values for performance and durability parameters referred to in Article 10(1), when the battery is placed on the market and when it is subject to changes in its status.
6. When the change in the status is due to repairing or repurposing activities, the responsibility for the battery record in the battery passport shall be transferred to the economic operator that is considered to place the industrial battery or the electric vehicle battery on the market or that puts it into service.
7. The Commission is empowered to adopt implementing acts to establish the rules for accessing, sharing, managing, exploring, publishing and reusing of the information and data accessible through the battery passport.

Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 74(3).

Chapter VIII

Electronic exchange of information

Article 64 *Electronic exchange system*

1. By 1 January 2026, the Commission shall set up the electronic exchange system for battery information (“the system”).
2. The system shall contain the information and data on rechargeable industrial batteries and electric vehicle batteries with internal storage and a capacity above 2 kWh as laid down in Annex XIII. That information and data shall be sortable and searchable, respecting open standards for third party use.
3. The economic operators that place a rechargeable industrial battery or an electric vehicle battery with internal storage on the market shall make the information referred to in paragraph 2 available electronically in a machine readable format using interoperable and easily accessible data services in the format established in accordance with paragraph 5.
4. The Commission shall, after a review in accordance with Article 62(5), publish through the System the information referred to in Article 62(1) as well as the assessment referred to in Article 62(5).
5. The Commission shall, by 31 December 2024, adopt implementing acts to establish:
 - (a) the architecture of the system;
 - (b) the format in which the data and information referred to in paragraph 2 shall be made available;
 - (c) the rules for accessing, sharing, managing, exploring, publishing and reusing of the information and data in the system.

Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 74(3).