

PGS 37 LITHIUM-IONDRAGERS NOG DIT JAAR KLAAR

NIJEUWE RICHTLIJNEN VOOR BATTERIJEN

STORAGE MAGAZINE

HÉT MULTIMEDIALE PLATFORM VAN DE BENELUX OVER ENERGIEOPSLAG

GELUKKIG HUWELIJK

‘BATTERIJEN ZIJN ESSENTIEEL PUZZELSTUK IN DE ENERGIETRANSITIE’

NIEUWE EUROPESE BATTERIJENVERORDENING: ‘AARDVERSCUIVING IN SLOW MOTION’

Met de komst van een nieuwe Europese Batterijenverordening worden de regels ten aanzien van recycling van batterijen wezenlijk strenger. Daarnaast zal die allerhande nieuwe en aangescherpte eisen aan producten omvatten. Storage Magazine nam de implicaties door met Martin Kruger. Dat zijn er niet alleen veel, ze zullen volgens hem ook diep ingrijpen in de markt en de batterijketen. ‘De gevolgen voor bedrijven zijn enorm.’

Martin Kruger is advocaat Product Compliance en medeoprichter van MAAK Advocaten in Amsterdam. Hij is expert in productregelgeving en contracten en geschillen daarover. Een van de dossiers die hij in dit verband al jarenlang op de voet volgt, betreft dat over batterijen, en dat is momenteel volop in beweging. Er is een nieuwe Europese Batterijenverordening op komst. Die gaat volgens hem de batterijmarkt wezenlijk veranderen. Maar hij plaatst de ontwikkeling allereerst in de context van de natuurlijke evolutie van Europees beleid.

Gelijk speelveld

‘De Batterijenrichtlijn bestaat al sinds 2006’, vertelt Kruger. ‘Dat was dus lang voordat je overal elektrische fietsen en auto’s op de weg zag. Deze focuste zich met name op eisen aangaande de recycling van batterijen. De lidstaten moesten die, zoals bij iedere Europese

Richtlijn het geval is, vertalen in nationale wet- en regelgeving. Verschillen in implementatie kunnen dan leiden tot uiteenlopende regels in diverse landen, dat was in dit geval niet anders. De Europese Commissie kiest daarom bij het herzien van wetgeving steeds vaker voor een verordening, die niet moet worden omgezet naar nationaal recht en daarom uniform is en een gelijk speelveld voor landen en bedrijven moet verzekeren. Dat gebeurt nu met betrekking tot batterijen en afgedankte batterijen.’

Gehele levenscyclus

Europa zet in zijn beleid fors in op het remmen van klimaatverandering, onder andere middels het versnellen van de energietransitie. Die ambitie krijgt momenteel een extra dimensie; de roep om het creëren van autonomie in energievoorziening groeit als gevolg van de geopolitieke ontwikkelingen. De EU bestempelde batterijen al even geleden

als kritische technologie en stimuleert het ontstaan van een Europese batterijketen – van ontwikkeling en productie tot en met hergebruik van producten en grondstoffen. Dat alles wordt gereflecteerd in de nieuwe Batterijenverordening. Het concept van de verordening werd door de Europese Commissie voorgesteld als onderdeel van de Green Deal en omvat eisen ten aanzien van de gehele levenscyclus van batterijen. In maart 2022 hebben zowel het Europees Parlement alsook de Europese Raad het concept besproken, waardoor de contouren duidelijker worden.

Spanning

Kruger: ‘De eerste publicatie van het concept van de verordening stamt uit eind 2020. De kritiek tijdens de inzage en reactierondes was niet van de lucht en nam toe tijdens het toewerken naar een ontwerp. De zorgen betroffen onder andere de nieuwe eisen ten aanzien >>>

“Veel partijen sorteren nu al voor, voor wie zich er echter nog niet in heeft verdiept, geldt een ernstig advies: doe dat wel en doe het snel”

van hergebruik. De regels op dit vlak worden duidelijker en strenger, wat betekent dat de ruimte om te manoeuvreren afneemt. Daarnaast leidt het opnemen van producteisen tot grote uitdagingen voor de markt. Die spanning zie je terug in de reacties van het Europees Parlement en de Europese Raad; het eerste richt zich meer op de verduurzamingsambities, de tweede ook op de haalbaarheid van de transitie, onder meer vanuit het perspectief van de markt. In de nu volgende fase zal daarover worden onderhandeld om tot een finale versie van de verordening te komen.'

Hoogtepunten

Op 7 maart dit jaar werd de huidige ontwerp tekst van de Europese Batterijenverordening besproken in het Europees Parlement, op 17 maart door de Europese Raad. Beide bevestigen de doelstellingen op hoofdlijnen. Daarmee kan worden toegewerkt naar een finaal ontwerp, wat uiteindelijk zal worden vastgesteld door de Europese Commissie. Tijdens de onderhandelingen kan nog wel veel veranderen, zo is de ervaring van Kruger. Daarop vooruitlopend licht hij enkele interessante 'hoogtepunten' toe, te beginnen met de vereisten van de verwijderbaarheid en vervangbaarheid van batterijen uit apparaten.

Enorme impact

Heel veel producten zoals telefoons en e-bikes hebben geïntegreerde batterijen die er moeilijk of niet kunnen worden uitgehaald en verwisseld voor nieuwe. Dat tijdperk komt waarschijnlijk ten einde onder de nieuwe Europese wetgeving. Dit betekent een grote stap in verduurzaming en hergebruik. Maar er wordt wel wezenlijk ingegrepen op ontwerpniveau. Dat heeft een enorme impact op vele fabrikanten van elektrische apparaten, het is dan ook niet vreemd dat dit een van de majeuere thema's in de lobby van diverse branches was. Zij pleitten voor minder strenge eisen op dit vlak, om de marktontwikkeling niet te remmen. Het lijkt er echter toch van te gaan komen, uiteraard met het in acht

nemen van een overgangsperiode.

Hergebruik grondstoffen

'Een andere, interessante ontwikkeling betreft de markt voor het hergebruik van grondstoffen', aldus Kruger. 'In nieuwe batterijen moet straks een bepaald percentage gerecyclede materialen worden verwerkt. Dit heeft uiteraard grote gevolgen voor batterijfabrikanten. Dat geldt tevens voor importeurs; zij mogen hier geen producten op de Europese markt brengen die niet conform de Europese regels zijn en die systematiek zal wat betreft batterijen niet worden losgelaten. Europa haalt momenteel het leeuwendeel van de batterijen uit China. Chinese fabrikanten zullen dus mee moeten in onze verduurzamingsdoelen, wat goede contractuele afspraken vereist; Europa is en blijft een grote en groeiende afzetmarkt, en wat wij hier aan normen stellen, heeft de neiging zich over andere delen van de wereld te verspreiden. Daarnaast biedt deze eis nieuwe kansen voor het ontstaan van een innovatieve Europese batterij- en recyclingindustrie.'

Inzameldoelen

Met de komst van de nieuwe Europese Batterijenverordening worden de regels ten aanzien van recycling van batterijen strenger, bijvoorbeeld wat betreft inzameldoelen. Momenteel ligt de eindverantwoordelijkheid daarvoor bij de fabrikanten en dat zal niet veranderen. De huidige EU-richtlijn voor het aanbieden van (alle) batterijen voor recycling ligt momenteel op een minimum van 45 procent. Het succes verschilt van land tot land. Zo wordt in landen zoals Duitsland en Nederland een percentage van 45 tot 50 procent behaald, in België stond de teller in 2020 op 59 procent. Het concept van de verordening eist nu het bereiken van een inzamelingspercentage van 70 procent na 96 maanden na inwerkingtreding van de verordening.

Traceerbaarheid en beschikbaarheid

Kruger: 'Daarnaast adresseert de

verordening het hergebruiken van de batterijen zelf, bijvoorbeeld die van autoaccu's. Vanuit dat oogpunt moeten ze dan wel aan specifieke producteisen voldoen. Ook introduceert de verordening 5 verschillende categorieën batterijen: draagbaar, industrieel, traditionele autoaccu's, die voor elektrische voertuigen en lichte elektrische vervoermiddelen. Daarnaast is traceerbaarheid van de geschiedenis van en de beschikbaarheid van relevante informatie over een batterij in dit verband cruciaal. De intentie is dat te faciliteren met behulp van een digitaal paspoort, een label met een QR-code en een Europees informatiesysteem.'

Overgangs- en invloeiperiodes

Dat de nieuwe Europese Batterijenverordening diep gaat ingrijpen op de wereld van bedrijven die actief zijn in de batterij-industrie onderstreept Kruger met nog een aantal punten die in het huidige ontwerp aan de orde komen. Zo spreekt hij van het zorgvuldig wegen van milieuaspecten en arbeidsomstandigheden bij de inkoop van batterijen, en een beperking van het gebruik van gevaarlijke stoffen in producten. Andere voorbeelden zijn een reductie van de CO2-footprint in de productieketen en het vastleggen van veiligheidseisen, bijvoorbeeld aangaande maximale belasting en het risico op brand en andere calamiteiten. 'We hebben het kortom over een aardverschuiving op vele fronten', aldus Kruger. 'Maar het is er wel een in slow motion. De nieuwe Europese Batterijenverordening zal naar verwachting eind 2022 of begin 2023 worden gepubliceerd. Er zal sprake zijn van overgangs- en invloeiperiodes, bij sommige eisen wordt gesproken over enkele jaren, bij andere over het volgende decennium. Bovendien komt veel van de regulering in de verordening niet echt als een verrassing. Veel partijen sorteren er nu al op voor. Voor wie zich er echter nog niet in heeft verdiept, geldt een ernstig advies: doe dat wel en doe het snel. Kom in actie en mis de boot niet.'



“Chinese fabrikanten zullen mee moeten in onze verduurzamingsdoelen”