

Verslag van de consultatie over de startnota voor de milieubeleidsovereenkomst voor batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische auto's

1 Situering

Voor batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische auto's geldt een aanvaardingsplicht. Dit houdt in dat de producent verantwoordelijk is voor het beheer van batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische auto's. De betrokken producenten hebben via hun beroepsorganisaties aangegeven een milieubeleidsovereenkomst (MBO) af te willen sluiten met de Vlaamse Regering om collectief de aanvaardingsplicht uit te voeren. De Vlaamse Regering zal onderhandelingen starten met de sector om tot een MBO te komen.

Conform titel VI 'Milieubeleidsovereenkomsten' van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) heeft de OVAM een startnota opgesteld die de beleidskeuze motiveert en de belangrijkste doelstellingen en krachtlijnen beschrijft. Het decreet bepaalt dat over de startnota een consultatie moet worden georganiseerd. Daartoe werd de startnota bezorgd aan de Minaraad en de voorzitter van het Vlaams Parlement. Daarnaast werd de website waarop de startnota beschikbaar is, gemeld aan belanghebbenden. Hiertoe werd door de OVAM een mail gestuurd naar een 70-tal contactpersonen (alle OVAM contacten inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid). Gedurende de consultatie kon iedereen opmerkingen en bezwaren overmaken aan de OVAM. De periode liep van 1 oktober 2016 tot 4 november 2016.

De regelgeving inzake milieubeleidsovereenkomsten houdt verder in dat de OVAM alle reacties onderzoekt en over de consultatie een verslag opstelt. Dit verslag motiveert waarom de startnota al dan niet wordt aangepast en verantwoordt de beslissing om al dan niet te onderhandelen over de overeenkomst. De Vlaamse Regering moet de startnota goedkeuren. Het verslag is openbaar en wordt samen met de goedgekeurde startnota bezorgd aan de belanghebbenden die bezwaren of opmerkingen hebben geformuleerd.

2 Ontvangen opmerkingen en bezwaren

Volgende opmerkingen en bezwaren werden ontvangen:

- De Minaraad bracht advies uit op 16 december 2016. De Minaraad kan de voorgestelde doelstellingen en krachtlijnen principieel onderschrijven, maar heeft een aantal vragen en aandachtspunten.
- Interafval formuleerde een aandachtspunt op 26 oktober 2016.
- Coberec formuleerde een bemerking op 26 oktober 2016.
- Bebat formuleerde een aantal opmerkingen op 4 november 2016.

3 Bespreking van de opmerkingen

3.1 Minaraad

3.1.1 Milieubijdrage

3.1.1.1 Opmerking

De Minaraad is hierover verdeeld. BBL, Natuurpunt, ACV, ABVV en ACLVB vragen te overwegen of een systeem van gedifferentieerde milieubijdragen kan helpen om een duurzaam gebruik van grondstoffen, duurzame batterijtechnologieën en een effectief hergebruikstelsel te realiseren. Voka, Unizo en Boerenbond

ondersteunen het voornemen van de sector om geen milieubijdrage aan te rekenen bij het op de markt brengen van batterijen met als redenen: het niet ontmoedigen van de aankoop en het gebruik van HE-auto's, de onzekerheid over toekomstige ingezamelde volumes en de verwerkingskost. OECD en Landelijk Vlaanderen onthielden zich hierover.

Verder vragen BBL, Natuurpunt, ACV, ABVV en ACLVB aandacht voor het stimuleren van hergebruik en remanufacturing.

3.1.1.2 Toelichting

Gezien we ons vandaag nog eerder in de beginfase van de evolutie naar een elektrificatie van het voertuigenpark begeven, is het belangrijk de groei van deze markt niet te ontmoedigen. Voor de eerste MBO over afgedankte batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische auto's zal een financieel sluitend systeem voorzien worden zonder milieubijdrage zoals aangegeven in de startnota.

Hergebruik, inclusief remanufacturing is opgenomen in de startnota en zal meegenomen worden bij de onderhandelingen over de MBO.

3.1.1.3 Voorstel voor besluit

Het is niet nodig om een wijziging aan de startnota aan te brengen.

3.1.2 Recyclagedoelstelling

3.1.2.1 Opmerking

De Minaraad is hierover verdeeld. BBL, Natuurpunt, ACV, ABVV en ACLVB zijn van mening dat een recyclagedoelstelling van 50% voor de batterij als geheel voor een belangrijk deel kan worden gerealiseerd door het recycleren van de metalen en kunststoffen onderdelen die geen deel uitmaken van de batterijcellen. Deze organisaties stellen voor om een recyclagedoelstelling van 50% te hanteren op het niveau van de batterijcellen en voor de overige onderdelen een hogere recyclagedoelstelling te hanteren (bijv. 80% voor kunststoffen en > 95% voor metalen). Voka, Unizo en Boerenbond onderschrijven de 50% gewichtsgebaseerde recyclagedoelstelling en benadrukken de Europese context in deze. OECD en Landelijk Vlaanderen onthielden zich hierover.

Verder vraagt de Minaraad zich af wat de technische mogelijkheden zijn en waar de recyclage van batterijen die later in andere toepassingen ingezet worden, in rekening zullen worden gebracht.

3.1.2.2 Toelichting

De berekeningsmethode voor de recyclagedoelstelling is wettelijk bepaald in bijlage I, punt 6 van de Europese Verordening 493/2012. Deze bepaalt dat de massa van inputfracties die in het batterijrecyclingproces terechtkomen, de massa droge stof is van ingezamelde afgedankte batterijen en accu's die in het recyclingproces terechtkomt per kalenderjaar (in ton) met inbegrip van:

- vloeistoffen en zuren;
 - de massa van de buitenmantels van afgedankte batterijen en accu's;
- en met uitsluiting van:
- de massa van buitenmantels van batterijpakken.

Een verder verduidelijkende Europese guidance bepaalt dat batterijen voor de aandrijving van elektrische auto's te beschouwen zijn als batterijen en niet als batterijpakken waardoor de massa van de buitenmantel inbegrepen is. Het klopt dat hierdoor de recyclagedoelstellingen veel gemakkelijker haalbaar zijn door de verwerkers. De conclusies van de Minaraad over de technische mogelijkheden kloppen. Om een hoogwaardige recyclage van de batterijcellen te verzekeren, zou de recyclagedoelstelling van 50% moeten toegepast worden op de batterijcellen, met uitsluiting van de buitenmantel. De recyclage-industrie in Vlaanderen kan inderdaad deze recyclagedoelstelling halen. Anderzijds geldt ook dat de doelstelling en de berekeningsmethode wettelijk vast ligt en in een Europese context moet beschouwd worden. De OVAM is voorstander voor een herziening van de Europese guidance om deze batterijen wel als batterijpakken te beschouwen en de buitenmantel niet mee te rekenen en zal hiervoor pleiten bij de Europese Commissie bij verdere aanpassing van Europese documenten.

Over de recyclage van batterijen die later in andere toepassingen ingezet worden, zal op dezelfde wijze moeten gerapporteerd worden conform de Europese Verordening 493/2012.

3.1.2.3 Voorstel voor besluit

De recyclagedoelstelling zelf is geen onderwerp van de MBO. De recyclagedoelstelling wordt opgelegd in het VLAREMA in uitvoering van de Europese richtlijn 2006/66/EG. De berekeningsmethodiek is daarenboven rechtstreeks van toepassing conform de Europese Verordening 493/2012.

De startnota kan behouden blijven. De MBO zal onderhandeld worden conform de startnota.

3.2 Interafval

3.2.1 Geen verplichte inzameling via containerparken

3.2.1.1 Opmerking

Interafval steunt de startnota bij de stelling dat het niet opportuun is om de inzameling van batterijen van HE-auto's te laten gebeuren via de gemeentelijke recyclageparken. Interafval geeft als aandachtspunt aan dat het belangrijk is dat het beheersorganisme verantwoordelijk voor de uitvoering van de aanvaardingsplicht voldoende initiatieven neemt om deze werkwijze te communiceren.

3.2.1.2 Voorstel voor besluit

De MBO kan onderhandeld worden op basis van de huidige startnota. De communicatie over de juiste inzamelkanalen is voorzien in de startnota en zal dus ook in de MBO aan bod komen.

3.3 Coberec

3.3.1 Gratis inzameling bij erkende centra die batterijen van afgedankte hybride en elektrische auto's demonteren

3.3.1.1 Opmerking

Het VLAREMA bepaalt dat de producenten van batterijen en accu's of de personen die door hen zijn aangesteld, op verzoek van de exploitant gratis alle

afgedankte batterijen en accu's ophalen die in het Vlaamse Gewest ontstaan in inrichtingen die vergund zijn voor de ontmanteling van afgedankte elektrische en elektronische apparatuur, afgedankte voertuigen of andere verbruiksgoederen. Coberec geeft aan dat de producenten deze bepaling geschrappt willen zien. Coberec geeft aan daar niet mee akkoord te gaan omdat de kosten voor ADR-transport dan door de erkende centra moeten gedragen worden. Dat zou nog meer afgedankte voertuigen buiten het circuit van erkende centra drijven en niet conform de Europese richtlijn 2006/66/EG zijn.

Daarnaast vraagt Coberec te worden betrokken bij de operationele aspecten van de MBO vooraleer de MBO definitief wordt ondertekend.

3.3.1.2 Voorstel voor besluit

In de startnota is hierover opgenomen dat de producenten of de personen door hen zijn aangesteld, in een regeling voorzien voor de ophaling van de batterijen van HE-auto's bij erkende centra en garages conform het VLAREMA. De producenten gaven aan in eerste instantie de inzameling via door hen aangeduide inzamelpunten te stimuleren, maar wel de bepaling conform het VLAREMA te zullen uitvoeren.

De startnota kan behouden blijven. De MBO zal onderhandeld worden conform de startnota. Zoals voorzien zullen de betrokken stakeholders geraadpleegd worden in de loop van de onderhandelingen.

3.4 Bebat

3.4.1 Ontbrekende vermelding taken Bebat

3.4.1.1 Opmerking

Bebat vermeldt dat de startnota niet weergeeft dat Bebat ook de aanvaardingsplicht voor batterijen voor de aandrijving van HE-auto's en van de stacks, modules en cellen ervan zal uitvoeren voor de bij haar aangesloten deelnemers.

3.4.1.2 Toelichting

De opsomming van taken van de verschillende beheersorganismen voor batterijen en accu's staan in grote lijnen vermeld in de startnota in hoofdstuk 1.6.1. De details van taken voor het beheersorganisme Bebat zijn geen onderwerp van de startnota omdat de MBO wordt onderhandeld met de voertuigproducenten die bij voorkeur hun aanvaardingsplicht laten uitvoeren door het beheersorganisme Febelauto. De startnota voor de MBO waarvoor het beheersorganisme Bebat instaat, moet de taken van het beheersorganisme Bebat weergeven en werd reeds op 26 februari 2016 goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

3.4.1.3 Voorstel voor besluit

De startnota kan behouden blijven. De MBO zal onderhandeld worden conform de startnota. Bebat zal samen met de andere betrokken stakeholders geraadpleegd worden in de loop van de onderhandelingen.

3.4.2 Overleg met Bebat

3.4.2.1 Opmerking

Bebat vermeldt dat ze het in de startnota vermelde overleg met hen positief vinden, maar wensen het overleg zo snel mogelijk te voeren gezien de complexe materie.

3.4.2.2 Voorstel voor besluit

De startnota kan behouden blijven. De MBO zal onderhandeld worden conform de startnota. Het overleg tussen beide beheersorganismen als voorbereiding op de MBO-onderhandelingen is intussen lopende.

3.4.3 Herkenbaarheid batterijen aandrijving HE-auto's in afvalfase

3.4.3.1 Opmerking

Bebat vermeldt dat de startnota er verkeerdelijk vanuit gaat dat batterijen voor de aandrijving van HE-auto's in de afvalfase herkenbaar zijn. Bebat geeft daarbij een foto als voorbeeld van beschadigde Li-ion batterij die recent in een inzamelton van Bebat werd teruggevonden tussen andere soorten batterijen. Bebat geeft aan dat deze praktijken onaanvaardbaar zijn en grote risico's inhouden en dat Febelauto de nodige sensibilisering zal moeten doen in de autosector en daarbuiten over hoe en waar men zich kan ontdoen van batterijen voor de aandrijving van HE-auto's, stacks, modules en cellen.

3.4.3.2 Toelichting

De startnota werd opgesteld met de kennis dat batterijen voor de aandrijving van HE-auto's niet altijd herkenbaar zijn in de afvalfase. Omdat hierdoor de kans bestaat dat de batterijen in de inzamelkanalen van Bebat terechtkomen (en andersom) wordt in punt 3.5, deel "inzameling en verwerking", vermeld dat er tussen Febelauto en Bebat een regeling moet getroffen worden voor batterijen die in het andere inzamelkanaal werden ingezameld.

Op de beschadigde Li-ion batterij op de foto's die Bebat toont als voorbeeld van foutieve inzameling, is wel degelijk een identificatienummer duidelijk zichtbaar. Het nummer is bovendien te traceren naar een producent van industriële batterijen die wellicht gebruikt worden in andere dan automotieve toepassingen en dus onder de verantwoordelijkheid van het beheersorganisme van Bebat vallen.

3.4.3.3 Voorstel voor besluit

De startnota kan behouden blijven. De MBO zal onderhandeld worden conform de startnota. Communicatie en sensibilisering over de inzamelwijzen voor batterijen voor de aandrijving van HE-auto's is voorzien in de startnota en zal dan ook deel uitmaken van de MBO.

3.4.4 Wezenregeling voor afsluiten MBO

3.4.4.1 Opmerking

Bebat vermeldt dat een financiële oplossing voor wezenbatterijen, wezenstacks, -modules en -cellen niet kan wachten tot de definitieve afsluiting van de nieuwe MBO. Bebat geeft aan dat het niet kan dat producenten van draagbare en andere

industriële batterijen de kosten van de ophaling en de verwerking van deze batterijen, stacks, modules en cellen zouden moeten dragen.

3.4.4.2 Toelichting

Punt 3.6 van de startnota geeft aan dat de MBO moet voorzien in een garantiemechanisme voor batterijen van producenten die niet meer actief zijn. Febiac garandeert altijd te zullen instaan voor zogenaamde wezen.

3.4.4.3 Voorstel voor besluit

De startnota kan behouden blijven. De MBO zal onderhandeld worden conform de startnota.

4 Besluit

De ontvangen opmerkingen op de startnota voor de MBO batterijen voor de aandrijving van HE-auto's geven geen aanleiding tot aanpassing van de startnota. De OVAM stelt voor om de startnota goed te keuren en de onderhandelingen te voeren op basis van de startnota.