

# Startnota MBO afgedankte batterijen en accu's voor de aandrijving van hybride en elektrische auto's



Met deze startnota wil het Vlaamse Gewest de betrokken partijen op de hoogte brengen van het initiatief om een nieuwe milieubeleidsovereenkomst (MBO) voor afgedankte batterijen voor de aandrijving van hybride en elektrische auto's te onderhandelen met de sector. Het gaat om de hybride en elektrische auto's van categorie M1 en N1, zijnde personenwagens en lichte bestelwagens, verder afgekort als HE-auto's. Deze startnota vormt het startpunt van de onderhandelingen en schetst de belangrijkste doelstellingen van het Vlaamse Gewest. De startnota is ook een uitnodiging aan de betrokken partijen om hun visie of opmerkingen kenbaar te maken.

## 1 Situering

### 1.1 Wetgevend kader

#### 1.1.1 Europese regelgeving

De Europese richtlijn 2006/66 inzake batterijen en accu's, alsook afgedankte batterijen en accu's, stuurt in sterke mate het Vlaamse beleid inzake batterijen. De belangrijkste elementen in de richtlijn zijn:

- het onderscheid tussen drie types batterijen: draagbare, industriële en autobatterijen en -accu's;
- de verplichting voor producenten van industriële batterijen om afgedankte batterijen te aanvaarden;
- de recyclagedoelstellingen:
  - 65% van het gemiddelde gewicht van loodzuurbatterijen en -accu's, en maximale recyclage van het loodgehalte;
  - 75% van het gemiddelde gewicht van nikkel-cadmium (NiCd) batterijen en -accu's, en maximale recyclage van het cadmiumgehalte;
  - 50% van het gemiddelde gewicht voor andere batterijen.
- de rapportageverplichtingen over het op de markt brengen, de inzameling en de verwerking.

De Europese Commissie voert een fitness check uit voor de batterijenrichtlijn. Het is mogelijk dat er in de komende jaren daaruit wijzigingen aan de richtlijn voortvloeien die vervolgens worden omgezet in de Vlaamse wetgeving. Conform de decretale bepalingen zijn deze direct van toepassing op de lopende milieubeleidsovereenkomsten.

### 1.1.2 Vlaamse regelgeving

De Vlaamse wetgeving inzake afgedankte batterijen en accu's is hoofdzakelijk vastgelegd in onderafdeling 3.4.5 van het VLAREMA (besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2012 tot vaststelling van het Vlaams Reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalcringlopen en afvalstoffen). VLAREMA, onderafdeling 3.4.5 bepaalt de aanvaardingsplicht en daarbij horende verplichtingen voor afgedankte batterijen en accu's.

### 1.2 Historiek MBO's batterijen

Sinds 1998 geldt in het Vlaamse Gewest een aanvaardingsplicht op afgedankte batterijen en accu's. Conform de Europese richtlijn (2006/66) zijn batterijen opgedeeld in 3 types. Voor de uitvoering van de aanvaardingsplicht zijn tot hiertoe 2 MBO's getekend en 2 beheersorganismen actief. De laatste MBO's gingen van start eind 2010 en liepen ten einde op 31 december 2015. Momenteel worden nieuwe MBO's onderhandeld.

Beheersorganisme	Types
Bebat	Draagbare batterijen en accu's
	Industriële batterijen en accu's
Recybat	Autobatterijen en -accu's

### 1.3 Kenmerken batterijen aandrijving HE-auto's

De batterijen voor de aandrijving van HE-auto's zijn van recente ontwikkeling, komen nu pas meer op de markt en zijn nog volop in ontwikkeling. Het gaat om de batterijen voor de aandrijving van hybride, plug-in hybride en elektrische<sup>1</sup> auto's (categorie M1 en N1, personenwagens en lichte bestelwagens).

Batterijen voor de aandrijving van HE-auto's zijn momenteel herlaadbare NiMH of Li-herlaadbare batterijen. Gezien de sterk evoluerende technologie, zijn andere types in de toekomst mogelijk. Deze batterijen hebben een grote omvang die ook bijdraagt tot de stabiliteit, ophanging en bestuurbaarheid van de HE-auto. Ze zijn daarmee een fundamenteel deel van de constructie van de HE-auto. Het gewicht van deze batterijen is hoog, variërend van 50 tot 500 kg. Zowel de NiMH als de Li-herlaadbare batterijen van HE-auto's zijn opgebouwd uit een reeks van stacks, die op hun beurt zijn opgebouwd uit een reeks van modules, die op hun beurt zijn opgebouwd uit een reeks van cellen. De batterij werkt in de HE-auto in combinatie met gesofisticeerde elektronica. De batterij in zijn geheel is gelabeld door de voertuigproducent. De stacks, modules en cellen in de meeste gevallen niet. De batterijen verschillen in grootte, gewicht, samenstelling en opbouw per automerk en zijn daardoor niet verwisselbaar tussen verschillende automerken. Het zal wellicht nog lang duren vooraleer er sprake is van uniformisering of standaardisering.

Het werken aan HE-auto's en vooral het nazien en het herstellen van de batterijen voor de aandrijving van HE-auto's gebeurt enkel door hiervoor opgeleide professionelen. Het

<sup>1</sup> Ook auto's met een brandstofcel zijn te beschouwen als elektrische auto's. Brandstofcel auto's hebben ofwel enkel een brandstofcel voor de aandrijving ofwel naast de brandstofcel ook een batterij (meestal een Li-herlaadbare batterij). Deze batterij staat naast de brandstofcel ook in voor de aandrijving (slaat remenergie op om op een ander geschikt moment de elektromotor mee aan te drijven). Deze batterijen zijn dus ook te beschouwen als industriële batterijen en accu's.

gaat namelijk om complexe technologie en er zijn belangrijke veiligheidsaspecten aan verbonden door het hoge voltage.

#### **1.4 Situering batterijen aandrijving HE-auto's**

De batterijen voor de aandrijving van HE-auto's vallen onder de categorie van industriële batterijen en accu's. De batterijen voor de aandrijving van HE-auto's kennen op bepaalde vlakken gelijkenissen met industriële batterijen in andere elektrische toepassingen zoals herlaadbare Li-batterijen voor bijvoorbeeld elektrische fietsen, heftrucks, elektrische golfkarren, bussen,...: ze zijn opgebouwd uit gelijkaardige cellen en modules, maar ze verschillen wel sterk op andere vlakken, namelijk in grootte en toepassingsmogelijkheden. De batterijen voor de aandrijving van HE-auto's verschillen sterk op alle vlakken van de overige types industriële batterijen zoals loodbatterijen in heftrucks, alsook van de categorie van autobatterijen en accu's die hoofdzakelijk loodstartbatterijen betreffen (en uiteraard verschillen ze uitermate sterk met de eerste categorie van draagbare batterijen en accu's die vooral kleine batterijen omvat in vb. huishoudelijke toestellen of speelgoed).

Aangezien de batterijen voor de aandrijving van HE-auto's industriële batterijen zijn, behoorden ze bij de laatste MBO's over batterijen onder het toepassingsgebied van de MBO voor draagbare en industriële batterijen. Er werden bij de opzet van deze laatste MBO bijna nog geen batterijen van dit type op de markt gebracht. Hierdoor werd er weinig geregeld in deze MBO over dit type batterijen.

#### **1.5 Levensloop batterijen aandrijving HE-auto's**

Voertuigproducenten brengen in eerste instantie volledige batterijen in de HE-auto's op de markt. De laatste 5 jaar kwam de markt van HE-auto's als nieuw marktsegment op gang. In 2015 werden ongeveer 10 000 HE-auto's nieuw op de markt gebracht. Dat is een aandeel van 1,8% van alle nieuw op de markt gebrachte personenwagens en lichte bestelwagens. Er zijn momenteel 9 autoproducenten actief in waarvan 1 meer dan de helft vertegenwoordigt. Men verwacht binnen een 5-tal jaar een doorbraak door het stijgend aanbod en meer competitieve prijzen t.a.v. conventionele auto's. De batterijen van HE-auto's hebben een hoge kostprijs tot meer dan 10 000 euro. De meeste merken van HE-auto's voorzien een garantie van 8 jaar. Om te kunnen zorgen voor de verdere technologische ontwikkeling van dit type batterijen, zetten de producenten van HE-auto's meestal retoursystemen op om kennis en ervaring op te bouwen.

Tijdens de levensduur van deze batterijen in de HE-auto's zijn herstellingen vaak mogelijk door vervanging van defecte stacks. In de toekomst zal misschien ook de vervanging van defecte modules en cellen mogelijk zijn. De voertuigproducenten brengen ook de stacks (en in de toekomst mogelijks ook modules en cellen) apart op de markt voor de vervanging van onderdelen.

Een batterij voor de aandrijving van een HE-auto die technisch niet meer geschikt is om in een bepaalde HE-auto te gebruiken, kan na nazicht en eventuele aanpassing soms wel nog in aanmerking komen om in een ander type HE-auto van hetzelfde merk te gebruiken.

Batterijen voor de aandrijving van HE-auto's die technisch niet meer geschikt zijn om in HE-auto's te gebruiken, kunnen na nazicht en eventuele aanpassing technisch nog wel voor andere toepassingen geschikt zijn, zoals bijvoorbeeld voor stroomopslag voor allerlei doeleinden. Vanaf het moment dat de batterij (of de stacks, modules of cellen ervan) niet meer voor de aandrijving van HE-auto's wordt gebruikt, maar wel voor een andere toepassing, valt deze niet meer onder het toepassingsgebied van de MBO voor de

batterijen voor de aandrijving van HE-auto's. De persoon die producent is van de nieuwe toepassing, is te beschouwen als nieuwe producent met alle bijhorende verantwoordelijkheden in het kader van de producentenverantwoordelijkheid. Hij zal dan ook vanaf dat moment moeten aansluiten bij het beheersorganisme dat het beheer van de batterijen voor dit toepassingsgebied uitvoert. Vanaf dan geldt de regeling van dit laatste beheersorganisme voor verder beheer van deze batterijen en niet meer de regeling van het beheersorganisme voor de batterijen voor de aandrijving van HE-auto's.

De batterijen voor de aandrijving van HE-auto's of de stacks, modules of cellen daarvan die niet meer geschikt zijn voor andere HE-auto's of voor andere toepassingen, zijn afgedankt en te aanvaarden en te verwerken door de voertuigproducenten. De prijs voor de verwerking van Li-herlaadbare batterijen in de afvalfase is momenteel hoog. Hierdoor kent dit type afgedankte batterijen van HE-auto's een belangrijke negatieve waarde in de afvalfase. NiMH batterijen hebben ongeveer een nulwaarde in de afvalfase. Het aantal batterijen van HE-auto's dat zal aangeboden worden voor verwerking is momenteel heel laag en zal allicht tot 2025 beperkt blijven.

Door de lage hoeveelheden van op de markt gebrachte HE-auto's, zijn de door de producenten opgezette retoursystemen Europees of zelfs mondiaal georganiseerd: de batterijen worden gecentraliseerd op één plaats in Europa of zelfs in de wereld. Op de gecentraliseerde plaats worden de batterijen gediagnosticeerd door de producent. De producent beslist op basis daarvan of delen van de batterijen worden hergebruikt en of de batterij deels of geheel wordt afgedankt en verwerkt. Daardoor komen de batterijen voor de aandrijving van Belgische HE-auto's veelal terecht in het buitenland, al van voor de fase van afdanking. Andersom zijn op centralisatieplaatsen van een bepaald automerk in België alle batterijen voor de aandrijving van HE-auto's van dat merk van Europa of zelfs de wereld aanwezig voor het beheer ervan.

## **1.6 Aparte MBO voor batterijen aandrijving HE-auto's**

Bovenstaande aspecten zijn complex en specifiek voor HE-auto's waardoor een specifieke aanpak voor batterijen voor de aandrijving van HE-auto's aangewezen is. De voertuigproducenten zijn hierdoor ook vragende partij voor een aparte MBO voor de batterijen voor de aandrijving van HE-auto's (personenwagens en lichte bestelwagens).

Omdat het beheersorganisme Febelauto door de voertuigproducenten aangesteld is voor het beheer van afgedankte personenwagens en lichte bestelwagens, inclusief de daarin aanwezige fracties, wil de sector het beheersorganisme Febelauto ook inzetten voor het beheer van de batterijen van HE-auto's.

Momenteel zijn er nog geen aanwijzingen dat er ook andere dan autoproducenten bestaan die modules, stacks of cellen apart op de markt brengen voor vervanging van defecte modules, stacks of cellen. Het is wel mogelijk dat er in de toekomst producenten voor zullen ontstaan. In dat geval moeten deze producenten aan dezelfde verplichtingen in het kader van de aanvaardingsplicht voldoen.

Voor batterijen van hybride en elektrische voertuigen van andere types voertuigen dan personenwagens en lichte bestelwagens zoals vrachtwagens en bussen, wil de sector de aanvaardingsplicht in eerste instantie uitvoeren via de MBO voor alle industriële batterijen waarvoor het beheersorganisme Bebat het beheer uitvoert.

### 1.6.1 Overzicht evolutie MBO's batterijen

Het overzicht van de beheersorganismen en de types batterijen die ze beheren zal in eerste instantie evolueren in:

Beheersorganisme	Types
Bebat	Draagbare batterijen en accu's
	Industriële batterijen en accu's
Febelauto	Industriële batterijen en accu's van elektrische en hybride voertuigen van personenwagens en lichte bestelwagens tot 3,5 ton
Recybat	Autobatterijen en -accu's

## 2 Motivering van de instrumentkeuze

De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid met een aanvaardingsplicht die wordt uitgevoerd met een MBO voor batterijen vloeit voort uit de Europese richtlijn en heeft haar performantie in het Vlaamse Gewest bewezen. De behaalde resultaten van de Belgische beheersorganismen behoren tot de beste in Europa. Er bestaat ook een ruim maatschappelijk draagvlak. Dit blijkt onder andere uit de evaluatieverslagen die de Vlaamse Regering tweejaarlijks voorlegt aan het Vlaams Parlement alsook uit de opmerkingen van diverse actoren (o.a. Minaraad, Febem, Interafval) die werden geformuleerd in de goedkeuringsprocedure van vorige en andere MBO's. De aanvaardingsplicht voor batterijen wordt hierbij niet aangekaart. Het is dan ook logisch dat voor de specifieke problematiek van de batterijen van HE-auto's aansluiting wordt gezocht bij de bestaande systemen in het kader van de aanvaardingsplicht. Bovendien is de sector vragende partij om een MBO af te sluiten voor de invulling van de verplichtingen van de aanvaardingsplicht.

## 3 Belangrijkste doelstellingen en krachtlijnen

Voor de onderhandelingen over een nieuwe MBO worden volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De wettelijke verplichtingen van VLAREMA tot inzameling, verwerking, registratie van de producenten en rapportage van batterijen van HE-auto's worden uitgewerkt in de MBO en zijn niet strenger of milder dan de bepalingen voor industriële batterijen van de MBO voor industriële batterijen.
- De producenten werken een volledige en sluitende regeling uit voor het aanvaarden en verwerken van en het rapporteren over de batterijen voor de aandrijving van HE-auto's. De systemen regelen zowel de aanvaarding van de batterijen van de vervangmarkt als de batterijen van eerste montage. De producenten of de personen door hen aangesteld voorzien een regeling voor de ophaling van batterijen van HE-auto's bij erkende centra en garages conform VLAREMA.
- De producenten werken een regeling uit met het beheersorganisme voor industriële batterijen over de batterijen (of onderdelen ervan) die de houder bij het andere beheersorganisme zou inleveren: batterijen bedoeld voor het beheersorganisme voor de batterijen van HE-auto's bij het beheersorganisme voor

industriële batterijen of andersom. Deze regeling omvat afspraken met als doel deze batterijen in te zamelen, te verwerken en erover te rapporteren conform de wettelijke verplichtingen en onder verantwoordelijkheid van de producenten ervan.

- De producenten maken de overgang voor het gebruik van de batterijen voor een andere toepassing kenbaar zodat de verantwoordelijkheid duidelijk is.

### **3.1 De partijen die de milieubeleidsvereenkomst gaan onderhandelen en ondertekenen**

De MBO zal onderhandeld en ondertekend worden door volgende federaties:

- Febiac vzw, Belgische federatie van de auto- en rijwielindustrie;
- Traxio vzw, de Belgische confederatie van de autohandel en -reparatie en van de aanverwante sectoren;

Febiac vertegenwoordigt bijna alle producenten en invoerders van (batterijen van) HE-auto's. Traxio vertegenwoordigt een groot aantal eindverkopers van (batterijen van) HE-auto's en een klein aantal producenten en invoerders van (batterijen van) HE-auto's.

### **3.2 De situatie in de overige gewesten en de buurlanden**

#### **Intergewestelijke context**

De huidige MBO voor industriële batterijen is samen met de drie gewesten onderhandeld, maar alleen in het Vlaamse Gewest in die periode finaal afgesloten. In het Waalse Gewest is de MBO in 2014 afgesloten met een einddatum gelijk aan deze van het Vlaamse gewest, namelijk tot 31 december 2015. Momenteel voeren de 3 gewesten gezamenlijk onderhandelingen over een nieuwe MBO. In de praktijk verloopt de huidige werking van Bebat en Recybat er evenwel analoog als in het Vlaamse Gewest.

Voor de nieuwe MBO voor batterijen van HE-auto's willen de andere gewesten samen met het Vlaamse Gewest de onderhandelingen voeren. De producenten zijn eveneens vragende partij om met de drie gewesten gezamenlijk te onderhandelen. Het Vlaamse Gewest erkent het belang van intergewestelijke harmonisatie en zal actief zoeken naar overeenstemming met de andere gewesten. Indien er evenwel fundamentele verschillen opduiken, zal het Vlaamse gewest volgens de eigen krachtlijnen verder werken.

#### **Buurlanden**

Zoals eerder aangehaald vormt de Europese richtlijn de basis van het beleid. De uitvoering van de bepalingen specifiek voor batterijen van HE-auto's zijn nog pril. In Nederland en Noorwegen zijn systemen opgestart. Inzake verwerking zal er vermoedelijk weinig verschil zijn met de buurlanden, omdat er slechts een beperkt aantal verwerkers in Europa zijn. Bovendien zetten de producenten eerder Europese of internationale merkgebonden systemen voor inzameling en verwerking op. Het is belangrijk dat we via een MBO hierin betrokken zijn als lidstaat/regio.

### **3.3 De looptijd**

We stellen voor om de MBO af te sluiten voor de duur van vijf jaar. De markt is ook te nieuw en te sterk in beweging om een langere looptijd naar voor te schuiven. De veranderingen doen zich voor inzake de marktaandeelen van verschillende types batterijen, productsamenstelling, nieuwe batterij technologieën en recyclagetechnieken.

## 3.4 De doelstellingen

### 3.4.1 Scope

De MBO zal van toepassing zijn voor herlaadbare NiMH, Li-herlaadbare of andere types batterijen voor de aandrijving van hybride, plug-in hybride en elektrische<sup>2</sup> auto's. Het betreft zowel batterijen van eerste montage als batterijen van de vervangmarkt. Het betreft zowel de batterijen als de stacks en mogelijks modules en cellen die apart op de markt gebracht worden. Het gaat enkel om personenwagens en lichte bestelwagens tot 3,5 ton (categorie M1 en N1).

Gelijkaardige batterijen van andere types voertuigen zoals bijvoorbeeld heftrucks, vrachtwagens en bussen, van andere toepassingen zoals elektrische fietsen en power tools, alsook alle andere types batterijen vallen buiten de scope van deze MBO.

### 3.4.2 Milieudoelstellingen

#### Inzameling en verwerking

Zoals bij de meeste aanvaardingsplichten worden de inzamel- en verwerkingsdoelstellingen niet onderhandeld in de MBO, maar wettelijk vastgelegd in het VLAREMA. Voor industriële batterijen en accu's, waaronder dus ook batterijen van HE-auto's, is geen inzameldoelstelling voorzien in de Europese richtlijn of in het VLAREMA. De producenten zijn verplicht om alle aangeboden afgedankte batterijen van HE-auto's te aanvaarden. VLAREMA bepaalt daarnaast dat de producenten of de personen door hen aangesteld moeten voorzien in een gratis ophaling van de batterijen van HE-auto's bij erkende centra en garages.

Gezien de huidige belangrijke negatieve waarde van een deel van die batterijen zullen de houders van afgedankte batterijen deze veelal aanbieden bij of laten ophalen door de producent. Ook het feit dat het merendeel van de batterijen zal afgedankt worden bij onderhoud en herstelling van het voertuig draagt bij tot de verwachting van een hoge inzamelgraad bij de producenten. Het absoluut aantal batterijen van HE-auto's dat zal aangeboden worden voor verwerking is momenteel evenwel heel laag en zal allicht tot 2025 beperkt blijven. Dit uiteraard omdat deze batterijen pas recent op de markt zijn gebracht.

Het is niet opportuun om de inzameling van batterijen van HE-auto's te laten gebeuren via de gemeentelijke containerparken. VLAREMA voorziet dat enkel voor huishoudelijke afvalstoffen een samenwerking met de gemeenten voor inzameling van stromen onder de aanvaardingsplicht verplicht is. De batterijen van HE-auto's zijn niet te beschouwen als huishoudelijke afvalstoffen. Voor andere stromen in dezelfde situatie is een expliciete uitzondering in VLAREMA geschreven. De OVAM zal voor de duidelijkheid ook voor de batterijen van HE-auto's een expliciete uitzondering op de algemeen geldende verplichte samenwerking met de gemeenten voor de inzameling van huishoudelijke afvalstoffen voorstellen als aanvulling in VLAREMA. De MBO zal dus ook niet voorzien in een samenwerking met de gemeenten voor inzameling van batterijen van HE-auto's.

Met betrekking tot de verwerking gelden de Europese verwerkingsdoelstellingen: 50%

---

<sup>2</sup> Ook auto's met een brandstofcel zijn te beschouwen als elektrische auto's. Brandstofcel auto's hebben ofwel enkel een brandstofcel voor de aandrijving ofwel naast de brandstofcel ook een batterij (meestal een Li-herlaadbare batterij). Deze batterij staat naast de brandstofcel ook in voor de aandrijving (slaat remenergie op om op een ander geschikt moment de elektromotor mee aan te drijven). Deze batterijen zijn dus ook te beschouwen als industriële batterijen en accu's.

van het gemiddelde gewicht moet gerecycleerd worden. Het aantal verwerkers van HE-auto's-batterijen is klein (een 5-tal in de EU). De verwerkers verwerken dus veelal batterijen afkomstig van verschillende landen. Het volume aangeleverd vanuit het Vlaams Gewest of zelfs België is klein. Dit beperkt de sturingsmogelijkheden. We zijn dus in grote mate afhankelijk van de verwerkingstechnieken die beschikbaar zijn op de markt. Inzake verwerking staan volgende uitgangspunten voorop:

- het behalen van de recyclagedoelstellingen wordt verzekerd (berekend volgens de EU methodologie en met duidelijke beschrijving van het verwerkingsproces);
- het beheersorganisme of de individuele voertuigproducent werkt enkel met door de OVAM goedgekeurde verwerkers; daarbij moet het beheersorganisme of de individuele voertuigproducent voldoende vrijheid hebben om operationele partners te selecteren om de continuïteit en de kwaliteit van de verwerking te waarborgen;
- het beheersorganisme of de individuele voertuigproducent houdt rekening met de milieuaspecten bij de selectie van de operationele partners.

### **Initiatieven in het kader van het duurzaam materialenbeleid**

Febelauto is een partner binnen de hefboom kritieke metalen van het Vlaams Materialenprogramma. Indien blijkt dat bepaalde kritieke metalen in belangrijke mate aanwezig zijn in de batterijen van HE-auto's zal Febelauto initiatieven nemen om de recuperatie te bevorderen indien de meerkost hiervan aanvaardbaar is.

Aanvullend op de onderzoeken die worden voorzien onder hoofdstuk 3.5, worden onderzoeksinitiatieven van de Vlaamse overheid die moeten leiden tot een beter ontwerp, gebruik, inzameling en recyclage van batterijen van HE-auto's, of tot het beperken van verliezen van metalen uit de metalenkringloop, ge(co)financierd door Febelauto. De hoogte van deze (co)financiering wordt jaarlijks overeengekomen in onderling overleg.

## **3.5 Concrete acties**

### **Preventie en hergebruik**

De producenten zorgen ervoor dat in de MBO de overgang voor het gebruik van de batterijen voor een andere toepassing geregeld is zodat zowel de juridische als de financiële aansprakelijkheid duidelijk is en de OVAM op de hoogte wordt gebracht.

OVAM wil dat Febelauto participeert aan een onderzoek om de opportuniteiten en belemmeringen inzake hergebruik in kaart te brengen, in de eerste plaats voor herlaadbare lithiumbatterijen. Naast technische en operationele aspecten moet ook worden gekeken naar de juridische aansprakelijkheid en de financiële impact van hergebruik. De inbreng van Febelauto in de studie moet rekening houden met het aandeel van de op de markt gebrachte batterijen door de Febelauto-leden.

Om het design en de ontwikkeling zo goed mogelijk af te stemmen op de latere inzameling en verwerking, alsook om de efficiëntie van inzameling en verwerking te verhogen, wil OVAM dat Febelauto meewerkt aan acties om kennisuitwisseling tussen producenten, productontwikkelaars en verwerkers te stimuleren.

### **Inzameling en verwerking**

De producenten die zich aansluiten bij het collectief systeem zullen ofwel alle activiteiten door het beheersorganisme laten uitvoeren ofwel enkel (alle of bepaalde) administratieve taken. In dit laatste geval zal de producent binnen het collectief systeem, individueel regelingen treffen voor inzameling, verwerking en eventuele enkele administratieve taken, maar zal het beheersorganisme de opvolging ervan op zich nemen en rapporteren



aan de overheid over de individueel georganiseerde inzameling en verwerking. Opvolging blijft hierdoor dus binnen het collectief systeem.

Naast het collectief systeem is het ook mogelijk dat producenten alle verplichtingen individueel uitvoeren. Hiervoor is een goedgekeurd individueel afvalbeheers- en preventieplan nodig dat niet strenger of milder is dan de MBO.

De mogelijke op te zetten aanvaardingspunten zullen door de producenten of invoerders per merk aangeduid worden. Het kan gaan om de eindverkopers en garages die HE-auto's verkopen en onderhouden. Dit kunnen zowel officiële dealers als onafhankelijke garages zijn. Daarnaast kunnen ook erkende centra die hiervoor uitgerust en opgeleid zijn, aangeduid worden door de producent of invoerder.

De voertuigproducenten aanvaarden alle afgedankte batterijen, stacks of zelfs modules of cellen die door hen op de markt werden gebracht. Daarnaast voorzien de producenten of de personen door hen aangesteld in een regeling voor de ophaling van de batterijen van HE-auto's bij erkende centra en garages conform VLAREMA.

De kans bestaat dat een klein aandeel zal aangeboden worden in het inzamelnetwerk van Bebat of omgekeerd dat batterijen bedoeld voor het inzamelnetwerk van Bebat zullen aangeboden worden in het inzamelnetwerk van Febelauto. De producenten werken voor het afsluiten van de MBO een regeling uit zodat ook de batterijen, stacks, modules en/of cellen van batterijen van HE-auto's die de houder in het verkeerde inzamelkanaal inlevert, worden ingezameld, verwerkt en over gerapporteerd wordt conform de wettelijke verplichtingen en onder verantwoordelijkheid van de producenten. De producenten informeren en sensibiliseren alle betrokken partijen over deze regelingen voor correcte uitvoering ervan.

Indien het beheersorganisme zelf inzameling en verwerking organiseert, moet het de lastenboeken voor inzameling en verwerking door de OVAM laten goedkeuren. De selectie van de verwerkers gebeurt vervolgens volgens de principes van de wetgeving op de overheidsopdrachten. Het beheersorganisme legt de verwerkers ter goedkeuring voor aan de OVAM en legt enkel een contract vast met door de OVAM goedgekeurde verwerkers. Indien de producenten zelf regelingen treffen voor de selectieve inzameling en de optimale verwerking van de afgedankte batterijen, moeten deze regelingen, inclusief de verwerker vooraf ter goedkeuring worden voorgelegd aan de OVAM. Er moet hiervoor geen lastenboek voorgelegd worden.

Naast de effectieve inzameling neemt Febelauto ook initiatieven om een beter beeld te krijgen van de verwerking van batterijen die niet door Febelauto worden ingezameld.

### **3.6 De financiële aspecten**

De MBO voorziet in een volledige en sluitende financiële regeling voor alle te verwerken batterijen van HE-auto's. Belangrijk hierbij is dat de producenten geen milieubijdrage willen aanrekenen bij het op de markt brengen van batterijen. De motivatie hiervan is gebaseerd op het niet ontmoedigen van de aankoop en het gebruik van HE-auto's, de onzekerheid over toekomstige ingezamelde volumes en verwerkingskost. De afdanking zal wel gratis zijn voor de houder. De producenten zullen de kosten opnemen in hun algemene kosten. Dit wijkt af van de normale invulling van de aanvaardingsplicht waarbij de kost specifiek en apart wordt doorgerekend bij aankoop. Dit ondermijnt deels de incentive van het principe van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid om bij aanvang rekening te houden met kosten van het product in de afvalfase. De producenten kunnen immers opteren om de kost af te wenden op andere gebruikers (toekomstige consumenten, diesel- en benzinerijders enz.).

Dit maakt ook dat er geen garanties zijn dat op het moment van afdanking de kost effectief kan gedragen worden. Dit kan problematisch zijn indien bijvoorbeeld een producent van de markt verdwijnt. Om dit op te vangen zal voor zogenaamde wezen in de MBO een garantiemechanisme uitwerkt moeten worden. Dit geldt ook voor batterijen voor de aandrijving van HE-auto's die worden ingezameld buiten het netwerk opgezet door de producenten. De producenten werken hiervoor een regeling uit met het beheersorganisme voor industriële batterijen over de batterijen (of onderdelen ervan) die de houder bij het andere beheersorganisme zou inleveren: batterijen bedoeld voor het beheersorganisme voor de batterijen van HE-auto's bij het beheersorganisme voor industriële batterijen of andersom. Deze regeling omvat afspraken met als doel deze batterijen in te zamelen, te verwerken en erover te rapporteren conform de wettelijke verplichtingen en onder verantwoordelijkheid van de producenten ervan, inclusief financiering.

### **3.7 De sancties bij het niet halen van de doelstellingen**

Er worden geen specifieke sancties voorzien in de MBO. De doelstellingen zijn ook in het VLAREMA opgenomen. De OVAM kan zich beroepen op de sanctiemogelijkheden die in dit kader voorzien zijn in het decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM) en het besluit tot uitvoering van titel XVI van het DABM. In de wetgeving over de milieubeleidsvereenkomsten (titel VI DABM) zijn specifieke sanctiemogelijkheden voorzien voor het niet-naleven van een MBO.

### **3.8 De rapportageverplichtingen**

Het beheersorganisme moet een transparant systeem uitwerken voor het registreren van producenten en van de op de markt gebrachte batterijen voor de aandrijving van HE-auto's, de inzameling en verwerking van afgedankte batterijen voor de aandrijving van HE-auto's. In het VLAREMA is opgenomen over welke aspecten het beheersorganisme moet rapporteren. Indien meerdere systemen bestaan voor inzameling en verwerking, zal een rapportage per systeem nodig zijn.

Er zijn initiatieven lopende om tot een Europese certificatie van verwerkers te komen (zoals WEEELABEX voor AEEA). Febelauto werkt mee en steunt Europese initiatieven die worden gestart en een certificatie van inzameling en verwerking tot doel hebben.

### **3.9 De maatregelen opgenomen door het Vlaamse Gewest**

Het Vlaamse Gewest engageert zich tot volgende maatregelen:

- het gratis ter beschikking stellen door de OVAM van tools voor ecodesign (Ecolizer 2.0, SIS Toolkit) en kennis inzake duurzaam materialenbeheer;
- het bij de andere gewestelijke autoriteiten pleiten voor een harmonisering van de regelgeving inzake de aanvaardingsplicht voor batterijen van HE-auto's;
- de controle van de strikte toepassing door alle actoren van de aanvaardingsplicht en tot verbalisering van de overtredingen;
- een voorbeeldfunctie te vervullen bij de aankoop van diensten, werken en producten door in overheidsopdrachten oog te hebben voor een duurzaam en ethische verantwoord aankoopbeheer;
- aandringen bij de Europese overheid om klaarheid te scheppen omtrent reuse en second use.

### 3.10 Duurtijd van de onderhandelingen

Er wordt gestreefd om de onderhandelingen over het ontwerp van MBO af te ronden binnen een termijn van zes maanden.

## 4 Overzicht krachtlijnen per thema

Onderstaande tabel geeft per thema de krachtlijnen voor de te onderhandelen MBO:

Thema	Krachtlijnen
Scope	<ul style="list-style-type: none"><li>– Herlaadbare NiMH, Li-herlaadbare of andere batterijen voor de aandrijving van hybride, plug-in hybride en elektrische auto's<sup>3</sup> (personenwagens en lichte bestelwagens van categorie M1 en N1).</li><li>– Het gaat zowel om de batterijen van eerste montage als de batterijen van de vervangmarkt.</li><li>– Het betreft zowel de batterijen als de stacks en mogelijks modules en cellen die apart op de markt gebracht worden.</li></ul>
Preventie en hergebruik	<ul style="list-style-type: none"><li>– De producenten zorgen ervoor dat de juridische en financiële verantwoordelijkheid duidelijk is bij de overgang voor het gebruik van de batterijen voor een andere toepassing en OVAM wordt op de hoogte gebracht.</li><li>– Het beheersorganisme participeert aan onderzoek over opportuniteiten en belemmeringen voor hergebruik.</li><li>– Het beheersorganisme stimuleert kennisdeling tussen producenten en verwerkers.</li></ul>
Selectieve inzameling	<ul style="list-style-type: none"><li>– De producenten werken een volledige en sluitende regeling uit voor het aanvaarden van de batterijen, stacks, modules en cellen voor de aandrijving van HE-auto's. De producenten kunnen verschillende regelingen in het collectief systeem opzetten zodat de individuele producent die aansluit bij het collectief ofwel alle activiteiten door het beheersorganisme laat uitvoeren ofwel enkel (alle of bepaalde) administratieve taken. De individuele producent zal in dit laatste geval binnen het collectief individuele regelingen treffen voor inzameling, verwerking en evt. enkele administratieve taken. De opvolging ervan en de rapportage aan de overheid blijft bij het beheersorganisme.</li><li>– De producenten voorzien in een regeling voor de ophaling van de batterijen, stacks, modules en cellen</li></ul>

<sup>3</sup> Ook auto's met een brandstofcel zijn te beschouwen als elektrische auto's. Brandstofcel auto's hebben ofwel enkel een brandstofcel voor de aandrijving ofwel naast de brandstofcel ook een batterij (meestal een Li-herlaadbare batterij). Deze batterij staat naast de brandstofcel ook in voor de aandrijving (slaat remenergie op om op een ander geschikt moment de elektromotor mee aan te drijven). Deze batterijen zijn dus ook te beschouwen als industriële batterijen en accu's.

Thema	Krachtlijnen
	<p>van HE-auto's bij erkende centra en garages conform VLAREMA.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– De producenten treffen een regeling zodat de batterijen, stacks, modules en cellen die de houder bij een verkeerd inzamelkanaal zou inleveren, worden ingezameld, verwerkt en over gerapporteerd wordt conform de wettelijke verplichtingen en onder verantwoordelijkheid van de producenten.</li> </ul>
Verwerking	<ul style="list-style-type: none"> <li>– De producenten verzekeren het behalen van de recyclagedoelstelling van 50% van het gemiddelde gewicht van de batterijen, stacks, modules en cellen voor de aandrijving van HE-auto's.</li> <li>– Het beheersorganisme en de individuele producenten werken enkel met door de OVAM goedgekeurde verwerkers.</li> <li>– Het beheersorganisme of de individuele voertuigproducent houdt rekening met de milieuaspecten bij de selectie van de operationele partners.</li> </ul>
Duurzaam materiaalbeleid	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Het beheersorganisme neemt initiatieven om de recuperatie van kritieke metalen te bevorderen als die in belangrijke mate aanwezig zijn en indien de meerkost hiervan aanvaardbaar is.</li> <li>– Het beheersorganisme werkt mee aan en (co)financiert onderzoeksinitiatieven van de Vlaamse overheid die moeten leiden tot een beter ontwerp, gebruik, inzameling en recyclage van batterijen voor de aandrijving van HE-auto's, of tot het beperken van verliezen van metalen uit de metalenkringloop.</li> </ul>
Rapportering	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Het beheersorganisme zet een registratie van producenten op.</li> <li>– Het beheersorganisme rapporteert over de op de markt gebrachte batterijen en de inzameling en verwerking van batterijen conform de bepalingen van VLAREMA.</li> <li>– Het beheersorganisme werkt mee en steunt evt. Europese projecten over certificatie van inzameling en verwerking.</li> </ul>
Financiering	<ul style="list-style-type: none"> <li>– De producenten zetten een systeem op voor de financiering van een volledige en sluitende aanvaarding, verwerking en rapportage van batterijen en stacks, modules en cellen voor de aandrijving van HE-auto's, inclusief de financiering van de regeling voor de ophaling van de batterijen, stacks, modules en cellen van HE-auto's bij erkende centra en garages.</li> <li>– De financiering voorziet ook regelingen voor de wezenbatterijen, -stacks, -modules en -cellen, namelijk batterijen, stacks, modules en cellen</li> </ul>

<b>Thema</b>	<b>Krachtlijnen</b>
	aangeboden door de houder en afkomstig van producenten die zijn opgehouden te bestaan.