Världsnaturfonden WWF

Ulriksdals Slott

170 81 Solna

Växel: 08 624 74 00
Direkt: 08- 546 57 524
Fax: 08 85 13 29
Allmänt: info@wwf.se
ola.hansen@wwf.se

Miljödepartementet
103 33 Stockholm
m.remissvar@regeringskansliet.se
maria.wallin@regeringskansliet.se
malin.johansson@regeringskansliet.se

Ulriksdal 16 mars 2021

Världsnaturfonden WWFs remissvar angående EU-kommissionens förslag till förordning om batterier COM (2020) 798/3

Dnr: M2020/01583

Sammanfattande punkter

Världsnaturfonden WWFs (WWFs) sammanfattande punkter på förslag och bedömningar i lagförslaget är att:

- en klimatomställning av transportsektorn i EU bör vara i linje med 1,5-gradersmålet och ska vara hållbar (ta hänsyn till alla miljömässiga och sociala hållbarhetsaspekter).
- elektrifiering tillsammans med åtgärder för energieffektiva fordon och ett transporteffektivt samhälle är centrala för att klara klimatomställningen av vägtransporterna i EU och behöver därför påskyndas.
- det behövs tydliga och breda regelverk för att säkerställa att elektrifiering av vägtransporterna, till skillnad från nuvarande systemet byggt på fossil olja, blir miljömässigt och socialt hållbar och att de hållbarhetsutmaningar som finns med elektrifieringen adresseras i tidigt skede. Detta är särskilt viktigt när det gäller värdekedjan för batterier till elfordonen.
- vi välkomnar därför EU-kommissionens förslag till batteriförordning och ser det som ett stort steg i rätt riktning. EU bör, som en ledare i klimat- och miljöomställningen, ställa om på ett sätt och ta fram lösningar och regelverk som andra länder kan ta efter. Rätt utformad kan en modern och hållbar batterilagstiftning i EU, den första i världen, bli en mall som andra länder kan ta efter och samtidigt främja en snabb utvecklingen av en grön, etisk och världsledande leverantörskedja för batterier i EU.
- vi ställer oss bakom förslaget om en allmän och övergripande lagstiftning för alla typer av batterier, där batterier för elfordon, energilagringssystem och industritillämpningar omfattas av hållbarhetskraven.
- vi anser att regelverkets implementering bör genomföras i snabbare takt. Riktlinjer och kriterier för samt krav på information, märkning och öppenhet bör införas redan när förordningen träder i kraft eller senast 2022.

Förtroenderådets ordförande:

Hans Majestät Konungen

Registrerad som:
Världsnaturfonden WWF
Org.nr: 802005-9823
Plusgiro 90 1974-6
Bankgiro 901-9746

100% återvunnet papper

- tre områden längs batteriets leverans-/värdekedja är särskilt viktiga när det gäller hållbarhet: inköp av viktiga mineraler; batteriets klimatfotavtryck; samt reglerna för återanvändning och återvinning.
- inköp av miljömässigt och socialt hållbara insatsmaterial måste säkerställas genom krav på att batteritillverkare (och importörer) tillämpar OECD: s riktlinjer för due diligence (utformade för att respektera mänskliga rättigheter och säkerställa socialt hållbara leveranskedjor) i hela deras verksamhet globalt och längs hela värdekedjan. Kraven och riktlinjerna behöver kompletteras med krav på miljöhänsyn. Koppar bör även läggas till i listan över insatsmaterial som omfattas av kraven.
- insatsvaror till batterier som kommer från djuphavsbrytning (s k deep seabed mining) bör inte tillåtas för de batterier som sätts på EU-marknaden och denna begränsning bör därför arbetas in i förordningen. I dagsläget ser vi inte att förslaget sätter tillräckligt tydliga begränsningar för mineral och andra insatsvaror från djuphavsbrytning.
- batterier med låg klimatpåverkan bör främjas genom att fastställa robusta regler för klimatfotavtryck genom batteriets hela värdekedja. Detta för att styra mot att tillverkare i varje processteg använder förnybar energi och bästa möjliga produktionsteknik. Det är bra med förslag på krav på deklaration, prestandaklasser och maximala tröskelvärden för klimatfotavtrycket, men deklarationskravet bör införas redan 2022. Rapportering bör inkludera primära (företagsspecifika) och för centrala steg platsspecifika data i så stor utsträckning som möjligt och så lite genomsnittliga data som möjligt. Det behövs även en oberoende verifiering av uppgifterna, i synnerhet för data från länder utanför EU.
- det är viktigt att det finns bevis på att ny förnybar elproduktion främjas och en tydlig koppling mellan industrin och den förnybara elproduktionen. Enbart ursprungsgarantier bör inte accepteras som bevis för att förnybar energi används i produktion.
- en cirkulär värdekedja för batterier bör främjas genom att ta bort hinder för återanvändning i nya tillämpningar och sätta ambitiösa återvinningsmål. Målen för de viktigaste batterimaterialen som nu föreslås borde skärpas eftersom återvinningsnivåer på minst 90% (och flera fall högre) är möjliga att nå. En väl implementerad ”cirkularitet” med höga återvinningsnivåer kommer att minska efterfrågan på ny gruvdrift.

Övergripande synpunkter på förslag och bedömningar i underlaget

WWFs utgångspunkter

Världsnaturfonden WWF arbetar för en hållbar klimatomställning i linje med 1,5-gradersmålet. Med hållbar menar vi en omställning som tar hänsyn till alla miljömässiga och sociala hållbarhetsaspekter. Det är därför viktigt att de åtgärder som föreslås helst kan minska både klimatpåverkan och negativa effekter på den biologiska mångfalden samt bidra till andra miljö- och hållbarhetsmål. Klimatåtgärder som riskerar att avsevärt förstärka negativa effekter på den biologiska mångfalden och andra hållbarhetsaspekter, i Sverige, EU och/eller andra delar av världen, bör inte genomföras. Hit räknas sociala hållbarhetsaspekter som arbetsmiljö, arbetsvillkor och mänskliga rättigheter. Klimatåtgärder i EU får inte heller väsentligt öka klimatutsläppen i andra delar av världen. En hållbar klimatomställning av det europeiska transportsystemet bör också ha som fokus att ta fram system, lösningar och regelverk som kan spridas till och användas i andra delar av världen.

En snabb och kraftfull elektrifiering tillsammans med åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle är de två områden som måste bidra mest för att vi på sikt ska nå nollutsläpp i transportsektorn och nå detta på ett så hållbart sätt som möjligt. Elfordonstekniken har utvecklats snabbt och kostnaden har sjunkit succesivt. Försäljningen av elbilar ökar stadigt, men elektrifiering av vägtransporterna är ändå bara i uppstarten. En bred palett av kraftfulla styrmedel och åtgärder för en snabbare elektrifiering av vägtransporterna behöver införas omgående på EU-, nationell och regional nivå. Ett tiotal nya batterifabriker i EU är under byggande eller planering och EU har fortfarande chansen att ta en ledande roll i det globala ”batteri-racet”. Batteriförordningen och annan lagstiftning och satsningar kring elektrifieringen kommer vara avgörande för att EU ska kunna få den rollen och för att elektrifieringen ska bli så hållbar som möjligt. Det nuvarande förslaget är en av de viktigaste lagarna och en stor möjlighet för att få till en hållbar leveranskedja för batterier. Lagförslaget är det första i sitt slag i världen och kan rätt utformat fungera som en mall för andra länder att ta efter.

Samtidigt som elektrifieringen främjas på olika sätt finns det ett antal hållbarhetsutmaningar som måste adresseras. För att kartlägga dessa utmaningar och nödvändiga åtgärder för att hantera dem gav Världsnaturfonden forskare på IVL i uppdrag att ta fram en rapport på området [1]. Rapporten kommer utgöra ett underlag för WWFs fortsatta arbete för en snabbare och hållbar elektrifiering. Det är viktigt att komma ihåg att de fossila bränslena har väldigt stora hållbarhetsutmaningar i sin värdekedja utöver det centrala problemet med stora växthusgasutsläpp. Utmaningar som i de flesta fall är svårare att komma till rätta med. Att stanna kvar i den fossila tekniken är således inget alternativ.

Utöver att främja en hållbar elektrifiering behöver en bred palett av kraftfulla styrmedel och åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle och energieffektiva fordon införas omgående på EU-nivå, nationell nivå och regional nivå. Dels för att det ska gå att nå och helst överträffa klimatmålen på ett hållbart sätt, dels för att minska trafikarbetet med transportslag som är utsläppsintensiva, energiintensiva och/eller yt-ineffektiva och dels för att minska den totala efterfrågan av flytande drivmedel. Att endast byta från fossilbränsledrivna fordon till eldrivna fordon löser inte transportsektorns alla hållbarhetsutmaningar.

Organisationen Transport & Environment (T&E) har löpande bevakat utvecklingen av revideringen av batterilagstiftningen i EU och har deltagit i EU-kommissionens (KOMs) konsultationer. De har tagit fram flera PM[2] om hur EUs batterilagstiftning och en batteriförordning bör utformas för att driva utvecklingen mot en kostnadseffektiv och utsläppsfri transportsektor som har minimal påverkan på vår hälsa, vår miljö och vårt klimat.

---

[1] ”Hållbar elektromobilitet -Vad krävs för att eldrivna vägtransporter ska vara miljömässigt och socialt hållbara”, IVL C552, nov 2020,
https://www.ivl.se/download/18.7342a03f17582337c2813ca/1604672654610/C552.pdf
https://www.wwf.se/pressmeddelande/wwf-hallbarheten-maste-sakras-for-en-snabb-elektrifiering-av-fordonsflottan-3825257/

[2] “Green powerhouse - a blueprint for battery regulations in Europe”, november 2019,
https://www.transportenvironment.org/publications/green-powerhouse-blueprint-battery-regulations-europe

T&E:s senaste positionspapper om batteriförordning kom i mars 2021[3]. Vi på Världsnaturfonden WWF (WWF Sverige) har och kommer att samverka med T&E när det gäller synpunkter på utformningen av batterilagstiftningen och delar i stort deras mer detaljerade synpunkter på förslaget.

Även Amnesty International har tillsammans med andra organisationer tagit fram rapporter om hur batteribranschen bör utvecklas framöver för att hantera de olika hållbarhetsutmaningarna. Deras rapporter innehåller dock inga specifika rekommendationer om EUs batterilagstiftning.[4]

Inriktningen och omfattning av lagförslaget är väldigt lovande, men tidplanen bör påskyndas och flera av kraven bör skärpas ytterligare

WWF välkomnar KOMs förhållandevis ambitiösa lagförslag när det gäller att fastställa krav på noggranna processer för att säkerställa insatsvarornas miljömässiga och sociala hållbarhet, säkerställa transparens gentemot konsumenter när det gäller batteriernas klimatpåverkan under livscykeln (klimatfotavtrycket) samt krav på återvinning och möjligheter till återanvändning. Sammantaget ser WWF KOMs förslag som ett stort steg i rätt riktning. I följande delar av vårt remissvar listas förtydliganden, ändringar eller tillägg som behövs för att skapa ett väl fungerande regelverk. Vi har främst fokuserat våra svar och inspel utifrån batterier till elfordon.

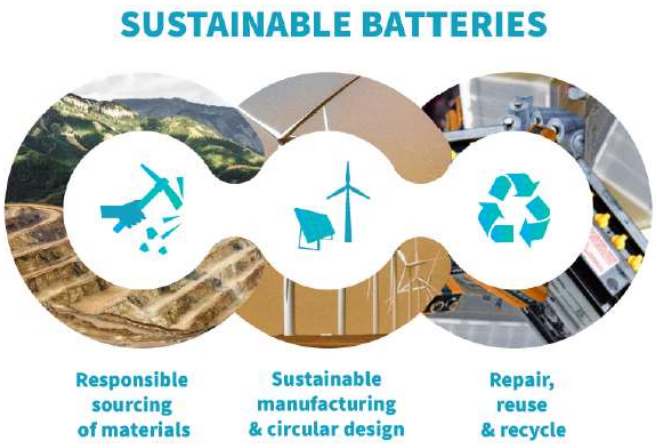


Bild: T&E Position Paper EU Battery Law. mars 2021

[3] "How the EU's new battery law can help Europe lead the green battery – T&E Position Paper EU Battery Law". mars 2021, https://www.transportenvironment.org/publications/how-eus-new-battery-law-can-help-europe-lead-green-battery-race
https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/How%20the%20new%20EU%20battery%20law%20can%20make%20%E2%80%98made%20in%20Europe%E2%80%99%20green%20batteries%20a%20reality.pdf

[4] Powering Change: Principles for Businesses and Governments in the Battery Value Chain, Feb 2021, https://www.amnesty.org/download/Documents/ACT3035442021ENGLISH.PDF

Vi ställer oss bakom förslaget om en allmän och övergripande lagstiftning för alla typer av batterier. Det är bra att batterier för elfordon, energilagringssystem och industritillämpningar omfattas av hållbarhetskraven. Genom att även inkludera industriella batterier i förordningen finns förutsättningar att säkra åtgärder för bättre hållbarhet och förbättrad miljöprestanda i alla sektorer där batterier kommer användas.

Vi anser att regelverkets implementering bör genomföras snabbare. I synnerhet riktlinjer och kriterier för information, märkning och öppenhet bör införas redan när förordningen träder i kraft eller senast 2022. Tidpunkten för när förordningen föreslås träda i kraft sprids över perioden 2023-2026. Batteribranschen utvecklas och växer väldigt snabbt vilket gör att regelverket också behöver komma på plats väldigt snabbt.

Batteriernas insatsmaterial måste ha en miljömässigt och socialt hållbar leveranskedja

Även om elbilarna i väldigt många hållbarhetsaspekter är betydligt bättre än de fossilbränsledrivna bilarna (och har potential att bli ännu bättre), finns betydande hållbarhetsutmaningar med elektrifieringen av vägtransporterna. Utmaningar som måste adresseras för att elektrifieringen ska bli så hållbar som det bara går. Flera av dessa utmaningar är kopplade till batterierna. Utöver en energi- och materialintensiv produktionsprocess med resulterande klimatpåverkan (se nedan) finns hållbarhetsutmaningar med flera av de kritiska batteriråvarorna.

Det gäller framförallt kobolt, där en stor del av världens produktion finns i den sydöstra delen av Demokratiska Republiken Kongo (DRC). I DRC finns utmaningar med korruption, svagt rättsskydd, otillräckliga regelverk, svag regeluppfyllnad och väpnade konflikter. Utvinningen av kobolt har här stora utmaningar när det gäller social hållbarhet framförallt kopplat till dåliga arbetsvillkor och en dålig arbetsmiljö. Utöver detta finns problem med barnarbete och tvångsförflyttningar av samhällen. Problemen är särskilt omfattande inom småskalig gruvverksamhet. Samtidigt är lösningen inte att överge DRC för att försöka hitta andra fyndigheter och källor, utan företag i hela värdekedjan bör arbeta tillsammans och systematiskt för att väsentligt förbättra villkoren för de som arbetar i och bor i området. Här kan kraven från EU bidra till att förbättra genomförandet av standarder för ansvarfull produktion och förbättra kontrollen av genomförandet.

Ett annat exempel är den så kallade litiumtriangeln i Bolivia, Chile och Argentina, där utvinningen av primärt litium från saltsjöar kan resultera i betydande miljöpåverkan. Vattenanvändningen vid utvinning av litium från saltsjöar är betydande i ett område som till stor del är öken eller åtminstone mycket torrt, vilket påverkat betesmarker och jordbruk i området.

Vi välkomnar kraven på due diligence av hållbarhetsrisker i leveranskedjan

WWF välkomnar därför att KOM (i artikel 39) föreslår att företag som vill sätta batterier på EU-marknaden måste införa policyer för leveranskedjan av insatsmaterial som överensstämmer med bilaga II till OECD Due Diligence Guidance (OECD DDG). Genom att göra OECD DDG obligatorisk för företagen kommer det att skapas system för transparens, informationsinsamling och register över Due Diligence-processer i leveranskedjan. Risker och brister i leveranskedjan kommer att kunna identifieras och efterhand åtgärdas. Att

kraven även föreslås gälla för de leveranskedjor som sträcker sig utanför EU gör att de kommer ha en global påverkan, t ex när det gäller situationen för kobolt i DRC.

WWF välkomnar även förslaget av KOM att företagen på årsbasis måste rapportera offentligt om sina policyer, vilka åtgärder de vidtagit för att uppfylla kraven i artikel 39, de risker de identifierat och hur de hanterat dessa risker.

Vi stödjer även förslaget om krav på oberoende tredjepartsverifiering av företagens policyer för leveranskedjan av insatsmaterial (”supply chain due diligence policies”).

Koppar bör adderas till listan över råvaror som omfattas av kraven på due diligence (i Annex X). Även om en relativt liten del av kopparn idag används i fordonsindustrin kommer efterfrågan att växa exponentiellt när fler och fler elfordon och batterier tillverkas. Dessutom bryts koppar och kobolt (som ingår i listan) ofta tillsammans, t ex i koppar-koboltbältet i DRC, vilket gör att hållbarhetsutmaningarna är likartade.

Eftersom OECD DDG inte omfattar miljöpåverkan från gruvdrift, måste due diligence-kraven i batteriförordningen utvidgas så att de även omfattar miljöpåverkan. Gruvföretagen bör uppfylla kraven i standarden för miljöansvar (princip 4) i ”Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA)” som enligt bl a T&E är dagens bästa praxis för miljömässigt ansvarsfull produktion. Eftersom hållbarhetsproblem i gruvor ofta är kopplade till vatten (förorening av eller tillgång till), bör bilaga X i förordningen också ta upp detta genom att inkludera lämpliga steg av IRMA: s krav på vattenhantering.

WWF anser att endast de frivilliga branschstandarder som kan bevisa att de i alla delar uppfyller kraven enligt artikel 39 i förordningen ska godkännas för användning. Företag som deltar i de frivilliga certifieringssystem som har erkänts av KOM (enligt artikel 72) bör inte automatiskt antas följa lagstiftningen i artikel 39. KOM bör genom krav säkerställa att även dessa företag måste visa att de kontinuerligt uppfyller kraven i förordningen t ex när det gäller transparens, tredjepartsrevisioner, klagomålsmekanismer och samråd med drabbade samhällen.

Den föreslagna förordningen listar i annex X ett antal internationella standarder och konventioner som bl a behandlar gruvrelaterade miljömässiga och sociala risker och som KOM kommer att använda för att ta fram vägledning till de företag som ska uppnå due diligence-kraven. Vi anser att även ILOs kärnkonventioner, som bl a behandlar mänskliga rättigheter, ska skrivas in i listan i annex X. Visserligen finns kärnkonventionerna med i ”ILO Tripartite Declaration” som finns med i listan i annex X, men varken OECD-dokumenten eller Global Compact i annex X gör några direkta hänvisningar till kärnkonventioner, även om de lyfter några av de centrala principerna (t ex Global Compact principer 3-6). Det finns därför skäl att även lista ILOs kärnkonventioner om arbetsvillkor och fackliga rättigheter. Det är viktigt att det blir mycket tydligt att kraven omfattar sårbara samhällen och individer som påverkas i leveranskedjan. För att ytterligare tydliggöra ursprungsbefolkningarnas rätt till fritt och informerat förhandsgodkännande för gruvor och andra etableringar kan det vara värt att lista United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples (UNDRIP).

Vi vill att det upprättas ett tydligt och EU-harmoniserat ramverk för påföljder, bl a i form av avskräckande bötesnivåer, om kraven i förordningen inte följs (som en del av artikel 76). Att som nu föreslås lämna ansvaret för påföljder och böter till de enskilda medlemsstaternas

myndigheter riskerar att skapa kryphål och ojämna villkor för företagen. Ramverket för påföljder bör inte bara omfatta due diligence-kraven utan även omfatta brister eller falsifieringar när det gäller deklarationen och övrig rapportering av klimatfotavtrycket.

Krav på due diligence av hållbarhetsrisker i leveranskedjan bör införas för alla företag

Det är viktigt att kraven på due diligence för att kartlägga, förhindra och åtgärda miljömässiga och sociala risker i leveranskedjan och kommunicera klimatfotavtrycket inte bara införs när det gäller batteriproduktion. EU bör upprätta liknande krav för all råvaruextraktion inklusive olja och andra fossila bränslen (där inga due diligence- eller spårbarhetskrav finns). Detta kan förslagsvis göras som en del i den kommande EU-lagstiftningen om hållbar företagsstyrning. Starka due diligence-krav för batterier kan bli riktmärket för framtida lagstiftning för andra sektorer.

WWF har ställt sig bakom den svenska kampanjen ”visa handlingskraft nu”[5] som har som mål att få till en lagstiftning (på svensk och EU-nivå) som kräver att företag respekterar mänskliga rättigheter i den egna verksamheten och i sina affärsrelationer. Detta ska bl a ske genom att utreda hur svenska lagkrav på företag kan införas när det gäller att identifiera, förhindra och hanterar risker och negativ påverkan på mänskliga rättigheter som kan uppstå i samband med företagets verksamhet eller i dess affärsrelationer. Genom due diligence-kraven som föreslås i batteriförordningen kan detta till viss del uppfyllas för batteribranschen, men samma krav bör som sagt införas i alla branscher.

Djuphavsbrytning av mineral (deep seabed mining) bör stoppas tills vidare

Det pågår olika initiativ för att börja utvinna mineral på bottnar i djuphaven runt om i världen. Med tanke på de stora ekologiska riskerna detta skulle innebära arbetar WWF tillsammans med andra organisationer för ett globalt moratorium för prospektering och utvinning av mineral på bottnar i djuphaven (deep seabed mining). [6] [7] [8]

Insatsvaror till batterier som kommer från djuphavsbrytning bör inte tillåtas för de batterier som sätts på EU-marknaden och denna begränsning bör därför arbetas in i förordningen. I dagsläget ser vi inte att den föreslagna förordningen sätter tillräckligt tydliga begränsningar för mineral och andra insatsvaror från djuphavsbrytning. KOM bör därför få i uppdrag att ta fram förslag på hur djuphavsbrytning ska hanteras i batteriförordningen. Vi inser att

---

[5] visahandlingskraft.nu Med kampanjen #visahandlingskraft som nu är avslutad vill vi visa Sveriges beslutsfattare att det finns ett behov av en lagstiftning som kräver att svenska företag respekterar mänskliga rättigheter. Under hösten 2020 har 41 företag, 61 organisationer och 21 070 privatpersoner ställt sig bakom och drivit uppropet.

[6] “In too deep– What we know, and don’t know, about deep seabed mining”, WWF rapport feb 2021, https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/wwf_intoodeep_what_we_know_and_dont_know_about_deepseabedmining_report_february_2021.pdf

[7] WWF POSITION PAPER DEEP SEABED MINING 2020, https://wwfint.awsassets.panda.org/downloads/wwf_policy_position_deep_seabed_mining_2020_final.pdf

[8] WWF ställer sig bakom Deep Sea Conservation Coalition:s uttalande om ett moratorium: http://www.savethehighseas.org/resources/publications/dscc-position-statement-on-deep-seabed-mining/

utvinningen av flera mineral och material som väntas behövas i batteriproduktionen behöver öka väsentligt till dess att tillräckliga volymer finns i teknosfären och den större delen av insatsvarorna kan komma från cirkulär flöden/slutna kretslopp och återvinning (se nedan ”Reparera, återanvänd och återvinn batterierna och kritiska material i batterierna”). Vi vill dock att denna ökning inte ska mötas genom djuphavsbrytning.

Haven är under hårt tryck från en mängd olika stressfaktorer (klimatförändringar, överfiske, föroreningar, förstörelse av habitat, försurning, buller etc.). Dessa stressfaktorer försämrar havets tillstånd genom att påverka arter, störa områden som är viktiga för biologisk mångfald och ekosystemtjänster och störa ekosystemets funktion. Idag ökar den kumulativa påverkan på två tredjedelar av det globala havsområdet. Över 850 miljoner människor får sin dagliga inkomst från haven och ett friskt hav är en förutsättning för deras överlevnad.

Djuphaven är den största sammanhängande livsmiljön för arter och olika ekosystem på jorden och stöder många olika ekosystemprocesser som är nödvändiga för att jordens naturliga system ska fungera. Djuphaven kännetecknas också av förhållanden som gör det mycket känsligt för mänsklig påverkan. Det befintliga trycket och det faktum att djuphaven innehåller ett stort antal outforskade och ej studerade ekosystem gör att extrem försiktighet är nödvändig.

Istället för att lägga till fler stressfaktorer, exempelvis djuphavsbrytning, som ytterligare försämrar havets tillstånd bör fokus vara att skydda och återställa haven genom att ställa om till en hållbar ”blå ekonomi”. Något som kommer ge sociala, ekonomiska och kulturella fördelar för nuvarande och framtida generationer. En hållbar ”blå ekonomi” innebär en utveckling som återställer, skyddar och upprätthåller mångfalden, produktiviteten och motståndskraften i marina ekosystem och som är baserad på ren teknik, förnybar energi och cirkulära materialflöden. WWF, EU-kommissionen (KOM), World Resources Institute (WRI) och Europeiska investeringsbanken (EIB) har tillsammans utvecklat de finansieringsprinciper för en hållbar blå ekonomi (Sustainable Blue Economy Financing Principles) som nu administreras av FNs miljöprograms finansieringsinitiativ (UNEP Finance Initiative). Dessa finansieringsprinciper, som tydligt utesluter djuphavsbrytning, undertecknas nu av stora investerare världen över. Djuphavsbrytning skulle även strida mot FNs hållbarhetsmål till 2030, exempelvis vad gäller målsättningen om en cirkulär ekonomi.

Regeringar bör därför inte finansiera eller stödja prospektering eller exploatering av djuphavsmineraler på öppet hav eller tillåta undersökning eller exploatering av djuphavsmineraler i deras nationella vatten. Dessutom bör regeringar stödja ett omedelbart införande av ett globalt moratorium för djuphavet mineralutforskning och utvinning. Regeringar som deltar i internationella havsbottenmyndigheten bör driva på för ett globalt moratorium.

Ett moratorium bör gälla till dess att bl a följande villkor uppfyllts:

- de miljömässiga, sociala och ekonomiska riskerna är utförligt utredda.
- det kan tydligt visas att djuphavsbrytning kan utföras på ett sätt som säkerställer ett effektivt skydd av den marina miljön och förhindrar förlust av biologisk mångfald.
- alternativa sätt för ansvarsfull produktion av metaller/mineral har kartlagts och nyttjats fullt ut, såsom exempelvis minskad efterfrågan på jungfruliga metaller/mineral, en resurseffektiv cirkulär ekonomi och ansvarsfull gruvdrift på land.

- ett ramverk finns på plats för att säkerställa ursprungsbefolkningarnas och potentiellt drabbade samhällens rätt till fritt och informerat förhandsgodkännande (där så är relevant).
- regler med långtgående krav på hållbarhet, samråd, etc för djuphavsbrytning finns framtagna på internationella havsbottenmyndigheten.

Batteriers klimatfotavtryck måste vara låga och gå mot nollutsläpp

Klimatprestandan för ett elfordon beror framförallt på hur stor klimatpåverkan varit i tillverkningen och hur den el som används för att driva fordonet produceras. Batteriet utgör en stor del av elbilens klimatfotavtryck från tillverkningen. Flera rapporter däribland den rapport vi låtit IVL ta fram visar att elbilar i EU ur ett livscykelperspektiv redan idag är betydligt bättre än fossilbränsledrivna bilar. Allteftersom klimatpåverkan under kommande decennier kommer att minska från produktionsprocesserna och från elsektorn i EU (bl a genom utsläpphandelssystemet) sjunker givetvis klimatpåverkan från tillverkning och laddning av elbilar.

Brist på aktuella primärdata och standardiserade beräkningsmodeller, ett stort antal ingående ämnen, en leveranskedja med många steg och en komplex elektrokemisk produktionsprocess gör det invecklat och utmanande att beräkna olika batterimodellers klimatfotavtryck. Resultaten varierar inte bara beroende på underliggande skillnad i produktion, utan även på grund av kvalitet på data, val av data, och val av beräkningsmetod. Här kan förordningen verkligen hjälpa till att driva på utvecklingen.

Bra med deklaration, prestandaklasser och maximala tröskelvärden för klimatfotavtrycket

Vi välkomnar förslaget i artikel 7 att införa krav på en deklaration av varje batterimodells sammanlagda klimatfotavtryck under hela livscykeln. Det är mycket bra att avsikten sedan är att klassificera batterierna i olika prestandaklasser baserat på deras klimatfotavtryck. Vi ser också mycket positivt på planen att i slutändan fastställa maximala tröskelvärden för klimatfotavtryck som batterierna måste uppfylla för att få sättas på EU-marknaden.

Tidslinjen för de tre kraven är 1 juli 2024 för deklarationen, 1 januari 2026 för prestandaklasserna och 1 juli 2027 för de maximala tröskelvärdena. Vi anser att kravet på deklarationen bör införas redan när förordningen träder i kraft eller senast 2022. Resultatet kommer inte vara perfekt från början, men det är bra att arbetet med att ta fram data och standardisera beräkningsmetoder startar med en gång. Med deklarationskrav redan 2022 borde även införandet av prestandaklasserna och tröskelvärdena kunna tidigareläggas.

Deklarationerna och prestandaklassingen är bra steg för att säkerställa transparens och trovärdighet gentemot Europas konsumenter. Dessa åtgärder tillsammans med tröskelvärdena kommer även att skapa starka incitament för att vidta åtgärder för att sänka klimatpåverkan vid tillverkning av batterier, t ex inköp av och investeringar i förnybar energi, energieffektivisering, effektiv återvinning, användning av återvunnet material, högpresterande produkter och förbättrade råvaruinköp. Deklarationskravet kommer som sagt också skapa processer för att kartlägga och rapportera koldioxidutsläppen genom hela värdekedjan. Rätt utformade kan tröskelvärdena hindra import och tillverkning av batterier med höga klimatfotavtryck.

Data och kriterier att använda i rapportering och deklarationer bör förtydligas

Rapportering bör inkludera primära (företagsspecifika) data i så stor utsträckning som möjligt och så lite genomsnittliga data från uppströmsleverantörer och verksamheter som möjligt. För de mest utsläppsintensiva delarna i produktionskedjan bör uppgifterna vara specifika för tillverkningsprocess, fabrik och plats, i synnerhet när det gäller de energikällor som används. Genom att använda platsspecifik information synliggörs de förbättringar som genomförs. Finns inte platsspecifika data tillgänglig ska landspecifika data användas. Den platsspecifika data som innebär lägre utsläpp än landsgenomsnittet ska bara få användas om det finns tydliga bevis för att anläggningen har bättre klimat- och/eller energiprestanda. Det behövs en oberoende verifiering av uppgifterna, i synnerhet för data från länder utanför EU, för att säkerställa ett robust och rättvist system. Annex 2 behöver tydliggöra dessa aspekter.

Även batteriets energifotavtryck bör inkluderas i deklarationen eftersom en mer energieffektiv tillverkningsprocess kommer att leda till lägre utsläpp och mindre totalt behov av energi. Den mest energi- och utsläppsintensiva delen i produktionen för litiumjon-batterierna är vanligtvis celltillverkning som framförallt använder el. Utöver energieffektivisering är val av produktionsmetod för elen således en stor möjlighet att minska utsläppen.

Även det totala klimatfotavtrycket måste redovisas tydligt för att skapa incitament och information till privata konsumenter och andra köpare att inte köpa större batterier än nödvändigt.

Det sätt batteritillverkare och produktionsenheter i leveranskedjan ska redovisa/bokföra sina inköp av el på måste återspegla den verkliga användningen av förnybar elproduktion. De bör endast kunna göra anspråk på användning av förnybar el om de kan bevisa detta via en direkt anslutning till en anläggning för produktion av förnybar el eller ett kontrakt som visar en tidsmässig (i realtid eller minst varje timme) och geografisk koppling mellan elproduktionen och användningen. Att endast köpa så kallade ursprungsgarantier bör inte accepteras som giltigt bevis. Om dessa tillåts kan batteritillverkare köpa billiga certifikat för att sänka sitt klimatfotavtryck, utan att ny förnybar elproduktion i elsystemet gynnas och koldioxidintensiteten i nätet sjunker. Det skulle också missgynna de batteritillverkare som investerar i eller på andra sätt är med och skapar ny produktionskapacitet för förnybar el. Något som bör vara målet med och som bör premieras av kriterierna. För att tillverkare ska kunna validera och bevisa en reell användning av förnybar el måste nya anskaffningskriterier utvecklas och läggas till i Annex 2.

Viktigt att främja ny förnybar elproduktion inom EU

En viktig del i att minska klimatfotavtrycket från den del av batteriproduktionen och leveranskedjan som kommer att ligga inom EU är att driva på för snabbare omställning av energisektorn inom EU och på olika sätt främja utbyggnaden av ny förnybar energi. De europeiska batterierna kan då komma ner till låga klimatfotavtryck och därmed bli mer konkurrenskraftiga globalt. Detta ligger till viss del utanför batteriförordningen, men bör beaktas där samtidigt som utvecklingen med batterier tas med i revideringen av Förnybarhetsdirektivet och annan central energilagstiftning. En högre andel förnybar elproduktion i EU kommer även sänka klimatpåverkan från driften av elfordonen ytterligare.

Viktigt att även satsa hårt på energieffektivisering, olika typer av flexibilitet i energisystemet, exempelvis lagring och användarflexibiltet, samt överföringskapacitet så att vi får ett modernt, smart och effektivt system och att inte onödigt mycket ny elproduktionskapacitet byggs i EU. All elproduktion har tyvärr någon form av miljöpåverkan, även den förnybara.

Reparera, återanvänd och återvinn batterierna och kritiska material i batterierna

Det finns många skäl till att möjliggöra en så lång livscykel som möjlighet för batterierna, inte minst för att få till en bra klimat- och miljöprestanda per levererad kWh. Batterierna måste därför designas och byggas så att de går att reparera om fel skulle uppstå innan dess att de tjänat ut som elfordonsbatteri eller annan applikation de var designade för. Ett litiumjon-batteri som suttit i ett elfordon och som inte längre har en prestanda som krävs för elfordonet (mindre räckvidd, sämre acceleration, etc) kan återanvändas i mindre krävande användningsområden, exempelvis i stationär energilagring i elnätet, i gaffeltruckar, eller som buffert vid topplast på laddningsstationer. Detta så kallade ”second life” och eventuellt ”third life”, blir ett alternativ till direkt återvinning. Genom denna återanvändning kan batterierna bidra till att skapa flexibilitet i elnäten och på så sätt möjliggöra en större andel variabla förnybara energikällor så som vindkraft i elsystemet.

Ett uttjänt litiumjon-batteri bör återvinnas i stor utsträckning som möjligt. I vissa fall kommer det gå till återvinning direkt efter det tjänat ut i det tilltänkta användningsområdet, exempelvis som elbilsbatteri, i andra fall kommer återvinningen ske först efter ”second life” och eventuellt ”third life”. Efterfrågan på bilbatterier och dess råvaror, särskilt kobolt och litium, kommer att fortsätta öka kraftigt när marknaden för elfordon fortsätter att växa. Detta gör att återvinning av batterierna blir helt avgörande för att skapa en hållbar utveckling. Målet bör vara att utvinna alla värdefulla material i ett batteri när det tjänat ut, särskilt litium, nickel och kobolt, så de kan användas för att tillverka nya battericeller och därmed minska behovet av jungfruliga råvaror med dess olika hållbarhetsutmaningar. I ett par decennier kommer betydande mängder jungfruliga material att behöva tillföras, men när den större delen av fordonsflottan i EU är elfordon och dess batterier är redo för återvinning finns förutsättningar för att de dominerande råvaruflödena kan komma från återvinningen och endast en mindre del i form av jungfruliga material från gruvor.

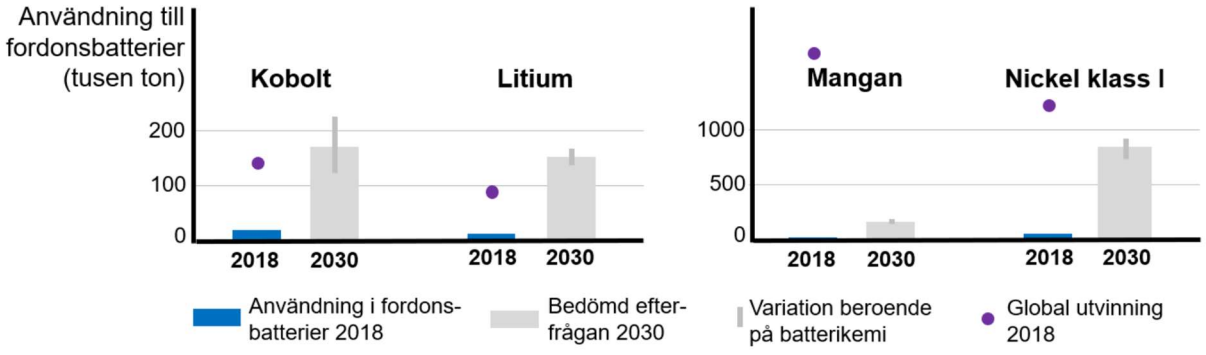


Bild: IVL, Rapport C 552, Hållbar elektromobilitet

Sektorerna för återanvändning och återvinning inom EU måste växa

Återanvändning och återvinning kan också möjliggöra nya industrigrenar inom EU. Idag skickas de flesta uttjänta elfordonsbatterierna till Kina eller andra länder utanför EU eftersom EU har en otillräcklig återvinningsförmåga och återvinningsexpertis när det gäller litiumjon-batterier. För många av de ingående materialen finns en god teknisk återvinningspotential och i flera fall är priserna på de utvunna råvarorna höga. Batteriförordningen måste främja investeringar i återvinningskapacitet, återvinningens konkurrenskraft och effektiviteten i sorterings- och återvinningsteknologierna. Främjandet bör göras både genom finansiering av FoU och genom ambitiösa mål och krav på återvinning i förordningen.

WWF vill se kraftfulla krav på, och incitament för, insamling av färdiganvända batterier i syfte att säkerställa att de inte försvinner ur det cirkulära systemet eller olagligt skeppas i väg till länder där återvinningen inte omfattas av miljömässiga eller sociala hållbarhetskrav.

Bra att nuvarande hinder för återanvändning tas bort

Det är viktigt att ta bort alla nuvarande hinder för återanvändning av batterier i nya tillämpningar när de inte längre uppfyller prestandakraven för elfordonen. Vi ser positivt på att detta nu har föreslagits av kommissionen i artikel 59, men ansvar och garantier för olika aktörer kedjan behöver förtydligas ytterligare så att affärsmodeller och innovativa företag kan utvecklas inom området.

Även om vi ser positivt på användning av elfordonsbatterier i nya tillämpningar, bör inga obligatoriska krav ställas på återanvändning. Istället bör fordons- och batteritillverkare och andra aktörer i kedjan själva få avgöra om batterier ska återanvändas eller om de ska återvinnas direkt för att bidra med råvaror till nya batterier. Beroende på batterikemi, användningsområde, etc, kan vissa batterimodeller lämpa sig för användning i nya tillämpningar och andra är bäst att återvinna direkt för att få tillgång till råvaror till nya batterier.

Bra att nödvändiga batteridata för återvinning och återanvändning görs tillgängliga

Som föreslagits i artikel 14, är det viktigt att de som ska använda batteriet i ”second life”- och ”third life”-tillämpningar och/eller återvinna det får tillgång till nödvändiga data från batteriet. Denna data måste omfatta alla de parametrar som behövs för att bestämma batteriets nuvarande hälsotillstånd och förväntade livslängd. Parametrarna som föreslås i bilaga VII kan behöva kompletteras och modifieras samt förtydligas och standardiseras ihop med branschen för skapa förutsättningar för objektiva bedömningar av batteriets hälsotillstånd och för att det inte ska bli orimligt stora datamängder att samla in. Viktigt att aktörer som ska återanvända eller återvinna batterierna kan få denna information samtidigt som tillverkarnas immateriella rättigheter och andra äganderätter tas i beaktande och respekteras.

De föreslagna återvinningsmålen måste skärpas

WWF vill att de nu föreslagna återvinningsmålen[9] skärps så långt som möjligt och att de även omfattar koppar. Återvinningsnivåer betydligt högre än de som föreslås i förordningen har i flera fall redan uppnåtts i industrier utanför EU. Det bör därför sättas ambitiösa återvinningsmål på 95 % för kobolt, nickel och koppar till år 2025 som sedan höjs till 98 % för 2030. För litium bör återvinningsmålet vara 70% år 2025 och 90% år 2030. Återvinningskraven bör skärpas i takt med att tillgänglig teknik och processer för återvinning utvecklas. De bör sättas med utgångspunkt från huvudåtervinningssteget där råvarorna slutligen extraheras och från det sista steget där materialet når den kvalitet som behövs för att fungera som råvara i nytt batteri (så kallat ”battery grade”). För att kraven ska vara tydliga behövs tydliga systemgränser och det kan även behöva sättas återvinningskrav per processteg. Det behövs även ytterligare krav för att säkerställa att återvinningen verkligen leder till material/råvaror med ”battery grade”-kvalitet som kan användas i nya batterier och att det cirkulära systemet därmed sluts. Det bör inte uppstå stora materialströmmar med lägre kvalitet som ”läcker” material till andra branscher.

Batterierna måste designas för ”cirkularitet”

Batterierna, både battericeller och omslutande ”batteripaket”, bör redan från början designas för ”cirkularitet” som underlättar reparation, demontering, återanvändning och återvinning. Den nya förordningen bör kräva att alla batteritillverkare som sätter sina produkter på EU-marknaden designar batterier på ett sådant sätt. Samtidigt bör alltför detaljerade krav och bestämmelser undvikas eftersom sådana regler under den väldigt snabba tekniska utveckling som pågår skulle kunna hindra innovation och batterier med bättre hållbarhetsprestanda, exempelvis när det gäller använda material och möjlighet till återanvändning och återvinning.

För Världsnaturfonden WWF

Peter Westman
Biträdande Generalsekreterare

Ola Hansén
Senior rådgivare Hållbar energi & klimat

[9] 90 % för kobolt och nickel och koppar 2025 som sedan höjs till 95 % 2030. 35 % för litium 2025 som sedan höjs till 70 % 2030.