

指令 2006/66/EC を廃止し、規則 (EU) No 2019/1020 を改正する、電池及び廃電池に関する欧州議会及び欧州評議会の規則の提案書
COM/2020/798 最終

1. 提案の背景

- 提案の理由と目的

電池の開発と生産は、クリーンエネルギー転換の文脈で、**欧州にとって戦略的な必須事項である**。また、欧州の自動車産業においても重要な要素となっている。EU では、輸送が温室効果ガス (GHG) 排出量の約 4 分の 1 を占め、都市における大気汚染の主な原因となっている。

電気自動車により広く普及することで、**道路交通による GHG 排出量と有害物質の排出量が削減される**。EU では、2020 年から 2030 年にかけて、乗用車、バン、バス、そして若干ではあるがトラックの電化が大幅に進むと予想されている。これは主に、自動車メーカーに CO₂ 排出基準を設定する EU の法律と、クリーンカーの公共調達に関する加盟国の最低目標値を設定する EU の法律によって推進されている¹。エネルギー貯蔵や暖房など、一部の住宅サービスの電化は、これに続くものであり、さらなる排出量削減に貢献するものと思われる。

世界経済フォーラムの試算によると、低炭素経済への移行を加速するためには、**世界の電池生産量を 19 倍に拡大する必要がある**とのことである。²

このイニシアチブは、EU の電池に関する法的枠組みを近代化することを目的としている。これは、EU の新成長戦略である**グリーンディール**³ の不可欠な要素であり、EU を以下のような近代的で資源効率の高い競争力のある経済へと変革することを目的としているものである：(i) 2050 年までに温室効果ガスの純排出量をゼロにする、(ii) 経済成長を資源使用

¹ クリーンでエネルギー効率の高い道路運送車両の促進に関する 2009 年 4 月 23 日の欧州議会および理事会指令 2009/33/EC (OJ L 120, 15.5.2009, p. 5)

² 世界経済フォーラムとグローバル・バッテリーズ・アライアンス、2030 年の持続可能なバッテリーバリューチェーンのビジョン：持続可能な開発と気候変動緩和の動力となる可能性を解き放つ、2019。

³ 欧州委員会から欧州議会、欧州理事会、欧州経済社会委員会、地域委員会へのコミュニケーション、欧州グリーンディール (COM (2019) 640 final)。

から切り離す、(iii) 人も場所も置き去りにしない。これは、欧州委員会が採択した公約や報告書（**電池に関する戦略的行動計画⁴**、**新循環経済行動計画⁵**、**欧州のための新産業戦略⁶**、**持続可能でスマートなモビリティ戦略⁷** など）に基づいており、2050年までに交通関連のGHG排出量を90%削減することを目標としている。

欧州委員会の活動に加え、**欧州理事会と欧州議会は**、エレクトロモビリティへの移行、カーボンニュートラルなエネルギー貯蔵、持続可能なバッテリーバリューチェーンを支援するための行動を呼びかけている。また、欧州投資銀行は、バッテリー関連プロジェクトへの支援を強化し、**2020年には10億ユーロ以上の融資を行う見込みであることを発表した⁸**。

このイニシアティブは、電池に関連する**高度に連動した3つの問題群**に取り組むものである。

最初のグループは、持続可能な電池の生産能力に**投資するインセンティブを与える枠組み条件の欠如**に関するものである。これらの問題は、**単一市場の非効率的な機能**、および**域内市場内の規制の枠組みが異なるために十分に公平な競争の場がないこと⁽⁹⁾**に関連している。この根本的な原因には、電池指令の不均一な実施や、EU全域で信頼性が高く比較可能な情報の欠如が含まれる。

第二の問題は、**リサイクル市場が最適に機能していないことと、材料のループが十分に閉じていないこと**に関連しており、EUが原材料の供給リスクを軽減する可能性を制限している。現在の規制の枠組みには、いくつかの欠点がある。これらの欠点には、明確で十分に調和された規則の欠如や、最近の技術や市場の発展を考慮に入れていない電池指令の規定が含まれる。これらはリサイクル活動の収益性を低下させ、新技術や将来のバッテリーをリサイクルするための追加設備への投資を抑制している。

第三の問題は、現在EUの環境法でカバーされていない**社会・環境リスクに関するものである**。これらの問題には次のようなものがある：(i)原材料の調達に関する透明性の欠如、(ii)有害物質、(iii)電池のライフサイクルが環境に与える影響を相殺するための未開発の潜在的可能性。

これらの問題の根底にあるのは、市場の失敗と情報の失敗である。これらの失敗はいずれも単一市場の機能に関するものである。さらに、第3の要因である電池のバリューチェーン

⁴ COM(2018)293 final の付属書。

⁵ COM(2020)98 final.

⁶ COM(2020)102 final.

⁷ コム（2020）789

⁸ <https://www.eib.org/en/press/all/2020-121-eib-reaffirms-commitment-to-a-european-battery-industry-to-boost-green-recovery>

⁹ 「公平な競争条件」とは、ある国の企業が他の国で活動する企業よりも競争上優位に立つことを防ぐための、共通のルールや基準を指す言葉である。

の複雑さによって、これらの問題は悪化している。

この提案の**目的は**、1) 共通のルールによって公平な競争条件を確保することで、(製品、プロセス、廃バッテリー、リサイクル品を含む) 国内市場の機能を強化する、2) 循環型経済を促進する、3) バッテリーのライフサイクルのすべての段階を通じて環境および社会的影響を低減する、の3つである。この3つの目的は、相互に強く結びついている。

- 政策領域における既存の政策規定との整合性

現在の規制の枠組みは、**電池指令によって**電池の使用済み段階のみを対象としている。EUには、電気化学的性能や耐久性、GHG 排出量、責任ある調達など、電池の生産・使用段階における他の側面をカバーする法的規定は現在存在しない。

One-in-one-out' principle¹⁰ に沿って、本規則案は**現行の電池指令に取って代わるべきである**。

この提案は、**EUの既存の環境および廃棄物に関する法律に完全に沿ったものである**。本提案は、以下のような法律を補完するものである：2000年9月18日の欧州議会および理事会の廃車に関する指令 2000/53/EC¹¹；2008年11月19日の欧州議会および理事会の廃棄物に関する指令 2008/98/EC¹²；2012年7月4日の欧州議会および理事会の廃電気電子機器 (WEEE) に関する指令 2012/19/EU¹³；電気電子機器における危険物質の使用制限に関する指令 2011/65/EU¹⁴；産業排出物に関する2010年11月24日付欧州議会および理事会指令 2010/75/EU (総合的汚染防止および管理)¹⁵；および化学物質の登録、評価、認可および制限に関する2006年12月18日付欧州議会および理事会規則 (EC) No 1907/2006 (REACH)¹⁶。

本提案では、電池のライフサイクルにおけるカーボンフットプリントを最小化するための段階的な要求事項を導入する。この文脈では、製造プロセスにおけるカーボンフットプリントの削減努力は、間接的に再生可能エネルギー発電の促進につながる。

- 他の EU 政策との整合性

このイニシアチブは、特に EU 内で生産された製品と輸入製品との間の無差別性を保証する

¹⁰ 新たな負担を生み出すすべての立法案は、同じ政策分野において、EU レベルで既存の同等の負担を人々や企業に軽減させるべきである。大統領から欧州委員会へのコミュニケーション：欧州委員会の作業方法 (P(2019) 2)。

¹¹ OJ L 269, 21.10.2000, p. 34.

¹² OJ L 312, 22.11.2008, p. 3.

¹³ OJ L 197, 24.7.2012, p. 38.

¹⁴ OJ L 174, 1.7.2011, p.88-110.

¹⁵ OJ L 334, 17.12.2010, p. 17.

¹⁶ OJ L 396, 30.12.2006, p. 1.

ことから、貿易政策の分野における EU の国際的義務に合致している。

このイニシアティブは、イノベーションの原則と、EU の研究・イノベーション資金調達制度「Horizon 2020」に基づく関連するイネーブルアクションに完全に賛同している。

また、本提案は、EU のベター・レギュレーション・アプローチ⁽¹⁷⁾ および報告・監視に関する適合性チェック⁽¹⁸⁾ に沿って、シンプルかつ合理的な監視・報告義務を確保し、加盟国の事務負担を抑えることを目的としている。

2. 法的根拠、補完性、比例性

-法的 根拠

この提案は、**欧州連合機能条約 (TFEU) 第 114 条**に基づくもので、**単一市場の機能の確立**または確保を目的とする措置に使用されなければならないものである。これは、電池指令 2006/66/EC が TEC175 条 (現在の TFEU191 条) に基づき、特定された製品関連条項については TEC95 条 (現在の TFEU114 条) に基づいていたため、現在の法的根拠から変更されたものである。

この提案は、**単一市場に関連するいくつかの重要な問題**に取り組んでいる。その中には次のようなものがある：(i)適用される規則が解釈の対象となるため、市場に投入される電池の競争条件が不均等であること、(ii)リサイクル市場の機能に対する障壁、(iii)電池指令の不均一な実施、(iv) 市場の変化に対応した大規模投資の急務、(v)規模の経済のニーズ、(v i) 安定かつ完全に調和した規制枠組みの必要性。

同時に、電池の生産、使用、使用後の管理に関連する**環境問題**も数多く存在する。EU の環境アクイスマスが直接カバーしていない、つまり規制の介入が必要な環境問題は、**いずれも単一市場の機能と関連づけることができる**。そのひとつが、電池に含まれる**有害物質**が適切に処理されないことで**環境に悪影響を及ぼす問題**であり、この問題は携帯電池の適切な回収とリサイクルによって解決することができる。携帯用電池の回収レベルが低い理由のひとつは、回収システムの設置にコストがかかること、単一市場では汚染者負担の原則が適切かつ調和された形で実施されないことである。また、回収レベルが最適でないことは、事業採算の観点からも**問題がある**。リサイクル技術は**資本集約的**であるため、場合によっては EU の国内市場を超えた大きな**規模の経済**が必要になるからだ。もう一つの問題は、電池のバリューチェーンの循環性を高めることによって、**電池の総環境負荷を下げる**ことができないことである。ここでもまた、問題の主な原因は市場の失敗である。バリューチェーン上のさまざまな関係者の間で、インセンティブ (および情報) の調整がなされていないのである。ま

¹⁷ SWD(2015)111 final.

¹⁸ COM(2017)312 final.

た、電気自動車用二次電池の市場では、使用済み電池の廃棄状況について法的な確実性がなく、さらに電池の挙動を予測する情報も不十分である。

この提案の**目的は**、単一市場における経済主体のための共通規則の実施を確保し、競争の歪曲を回避することである。この措置は、以下の調和を促進するものである：(i)連合市場に投入される電池の**製品要件**、(ii)事業者が提供する廃棄物管理サービスのレベル。また、電池の生産と使用（および電池の寿命が尽きたときのリサイクルを含む処理）による**環境への影響**を防止・低減しながら、**二次原料の市場が十分に機能する**ための要件も設定される予定である。これにより、欧州全域で循環型の電池産業を促進し、各国のアプローチの相違による**分断を回避することができ**く。

電池の製造と使用、その基礎となるバリューチェーン、使用済み電池の取り扱いは、多くの政策分野に影響を与える**横断的な問題**である。したがって、この**提案は**、域内市場の目的を追求することに加えて、**環境、輸送、気候変動対策、エネルギー、国際貿易に関連する目的にも貢献することになる**。提案された措置の影響分析では、ほとんどの場合、**域内市場の目的が優位**であり、環境の利益は補完的であることが示されている。したがって、TFEU114条を唯一の法的根拠として使用することが適切である。

-副資本性 (非独占的な能力の場合)

電池の全ライフサイクルをカバーする EU レベルの共通要件を設定することには、明確な付加価値がある。製造業者、輸入業者、経済事業者が、(i)電池を EU 市場に出すとき、(ii)単一市場で顧客に情報を提供するときに満たさなければならない調和された要件に従うことを保証することが不可欠である。リサイクル業者もまた、EU 全域であるすべてのリサイクル業者に同じように適用される統一された要件で活動できるようにしなければならない。EU レベルで調和のとれたルールを設定する介入がない場合、国レベルでの介入は、経済事業者に対する要求事項の乖離を招くことになる。

持続可能なバッテリーバリューチェーンの構築は、資本集約的であり、国内経済が提供できる範囲を超える規模の経済が必要である。これを達成するためには、電池バリューチェーンのすべての経済事業者が同じルールに従う、すべての加盟国にわたる調和され、十分に機能する単一市場が必要である。

さらに、**循環型経済への移行には共通のルールが必要**であり、これはヨーロッパの革新的で持続可能なビジネスモデル、製品、材料の育成に貢献する。これらの目標は、加盟国が単独で設定することはできない。必要な行動の規模から、これは EU レベルで達成するのが望ましいと言える。したがって、**EU の統一的な行動が正当化され、必要とされているのである**。

- プロポーショナルリティ

提案された措置は、人の健康と環境の高いレベルの保護を確保しつつ、循環型経済への**大規模な投資を奨励するために必要な規制の確実性を提供するために必要なものを超えていない**。

全体として、提案された政策オプションは、**既存の規制と制度の枠組み**（すなわち、現行の電池指令）と比較して、**緩やかな変化**である。現在EUの法律がないバリューチェーンの**初期段階**については、提案された変更は、ほとんどがEU市場に出す電池の**情報と基本要件**のレベルである。

提案されたいくつかの政策オプションについては、影響評価では、**段階的なアプローチ**が比喩原則を最もよく支持することが判明した。そのため、本提案では、多くの分野において、野心と要求事項を**段階的に増加させる**ことが含まれている。例えば、産業用充電式電池の性能および耐久性要件に関する規定がそうである。この規定では、最初のステップとして情報提供の義務が含まれており、より多くの情報が入手できるようになるまで、関連する最小値の設定は要求されない。

- **インストルメント選択**

電池指令の評価と影響評価に先立つ分析では、**調和は**、以前のより限定的なアプローチによる指令とは対照的に、**規則によって達成されるのがよいことが示された**。廃棄物収集と廃棄物回収に関する**各国の対策は**、経済事業者と生産者にとって**支離滅裂な規制の枠組み**となっている。国の規制の枠組みが異なるという形で存在するこれらの障壁は、収集・回収プロセスの組織と関連する責任に関するより詳細で調和のとれた規則によってのみ取り除くことができる。これらの詳細かつ調和された規則は、企業に直接適用される要件を含むべきである。

規制は、**すべての事業者に対して直接的な要件を設定**するため、EU全域で完全に統合された市場に必要な法的確実性と執行の可能性を提供することになる。また、規則によって、**27の加盟国すべてにおいて、同じ時期に同じ方法で義務が実施される**ことが保証される。

また、同制度では、**欧州委員会が実施措置を策定するためのいくつかの義務も規定される予定**である。これらの実施措置により、欧州委員会は必要に応じて規則をさらに詳しく説明することができ、共通のルールをよりタイムリーに設定することが可能になる。また、市場規模の拡大や市場力学の変化が予想されるため、時間と法的確実性が決定的に重要となるこの分野において、この規則は、指令にありがちな移管プロセスにおける**スケジュールに関する不確実性を軽減**することになる。

3. **事後評価、ステークホルダーとの協議、インパクトアセスメントの**

結果

-既存法の事後 評価・適合性チェック

2019年4月、欧州委員会は、欧州委員会のベター・レギュレーション・ガイドラインに沿

い、**電池指令**の 23 条の仕様を考慮した**電池指令の評価**¹⁹ を公表した。評価の主要な結果は、影響評価の付属書 6 にまとめられ、分析（特に問題定義に関するセクション）に反映されている。

この政策提案には、**電池指令の評価**で特定された、**調和の欠如や十分に詳細な規定**が単一市場での結果の断片化につながる**分野に対処する措置**が含まれている。これらは、明確性と費用対効果をもたらさないため、公平な競争条件を歪めている（例：生産者責任組織）。この提案には、電気自動車、電子自転車、電子スクーター用のバッテリーや、産業用バッテリーの「セカンドライフ」の可能性など、**技術的な新奇性に対処するために、規制環境が最新かつ目的に適合していることを保証する多くの措置**も含まれている。

-ステークホルダーとの協議

より良い規制のガイドラインに沿って、いくつかのコンサルテーション活動が行われた。これらの協議活動の概要は、以下の箇条書きに記載されている。

電池の持続可能性要件に関する規制イニシアチブの準備の一環として、2019 年 6 月から 11 月にかけて、DG GROW によって最初の協議ラウンドが開催された。これは、180 件の投稿が寄せられた公開のパブリックコンサルテーションと、2 つのフィージビリティスタディの結果に関する 3 つのパブリックステークホルダーミーティングで構成されている。

電池指令に代わる**単一の法的文書**が、2018 年半ばから DG GROW が取り組んでいた二次電池の持続可能性要件を取り入れるという政治的決定を受け、**2020 年 2 月から 5 月にかけて第 2 ラウンドの協議活動が行われた。**この第 2 ラウンドには

電池のバリューチェーン、消費者、環境団体の代表者へのインタビュー；

は、事業者（メーカー、廃棄物処理業者、リサイクル業者）を対象としたアンケート調査を実施しました；

研究・イノベーションプロジェクト（Horizon 2020 および LIFE プログラムによる資金提供）の代表者を対象としたアンケート調査である；

ステークホルダーとのセクター別ミーティング；

加盟国専門家グループとの会合。

規制案に関する**第一次影響評価**は 2020 年 5 月 28 日に公表され、フィードバックの提供期間は 2020 年 7 月 9 日に終了した。合計で 103 件の回答が寄せられ、その多くは、プロセス

¹⁹ 欧州委員会から欧州議会、理事会への報告、電池及び蓄電器並びに廃電池及び蓄電器に関する 2006 年 9 月 6 日の欧州議会及び理事会の指令 2006/66/EC の実施と環境及び域内市場の機能への影響並びに指令 91/157/EEC の廃止 に関する 2019 年 4 月 9 日の欧州経済社会委員会と地域委員会（COM（2019）166 final）及び電池及び蓄電器並びに廃電池及び蓄電器の指令 2006/66/EC の評価並びに指令 91/157/E の廃止に関する委員会スタッフの作業文書（SWD（2019）1300）です。

の初期段階（例えば、対象となるステークホルダーとの協議）でステークホルダーが提示した立場を支持するものだった。

全体として、協議活動では、電池のバリューチェーン全体を統合的にカバーする規制イニシアチブが必要であることを、一般市民が**認識していることが示された**。公開協議に参加した関係者は、**技術的、経済的、社会的な変化により、電池に関する新しい規制の枠組みを作ることが正当化されることを概ね認めている**。また、関係者は、既存の規則の**調和を図り、電池のライフサイクル全体をカバーする EU の枠組みが必要であることに合意した**。この枠組みは、EU 単一市場の機能を保証する明確な共通ルールを確立するために、電池、部品、廃電池、リサイクル品に対する共通でより厳しい持続可能性ルールで構成されるべきであるとした。

産業界の代表が表明した主なニーズは、以下の通りである：(i) 投資の確実性を確保する安定した規制の枠組み (ii) 電池の持続可能な生産を可能にする公平な競争環境 (iii) 良質の二次原料の利用可能性を高めるためのリサイクル市場の効率的な機能。**市民社会**の代表が表明した主な懸念は、持続可能な調達の実現性と、循環型経済の原則を電池のバリューチェーンに適用することであった。

ステークホルダーとの協議による詳細な結論は、影響評価書の**付属書 2** および**付属書 9**に記載されている。

バッテリー規制の最新化に関するフィードバック

目次

分野：01 エネルギー／インフラ	11
企業名：ドイツ地方公共団体（VKU）	11
企業名：EDF.....	12
企業名：ソーラーパワーヨーロッパ	12
企業名：CEA.....	13
企業名：イベルドロローラ SA.....	14
企業名：UFE.....	14
分野：02 素材・材料.....	15
企業名：ユーロメター	15
企業名：BASF.....	16
企業名：ERAMET	16
企業名：欧州銅協会.....	17
企業名：CRM-A	18
企業名：FSMP	19
企業名：ECGA.....	19
分野：03 自動車・輸送.....	20
企業名：ドイツ運輸企業協会（VDV）	20
企業名：アライアンス・ルノー・日産.....	20
企業名：ADAC.....	21
企業名：FIA リージョン.....	21
分野：04 電池／電気／電子機器メーカー	22
企業名：サフト	22
企業名：ノーサーク AS	23
企業名：EUROBAT	23
企業名：Ecobat Battery Technologies	24
企業名：EPBA	25
企業名：フィンランド化学工業連盟	25
企業名：日本電池工業会.....	26
企業名：ノースボルト	27
企業名：ZVEI	27
分野：05 リサイクル.....	28
企業名：タスクフォースアフバルブランデン.....	28
企業名：Ecosurety Ltd.....	29

企業名：EBRA.....	30
企業名：Enel SpA.....	31
分野：06 検査・評価.....	31
企業名：DEKRA.....	31

分野：01 エネルギー／インフラ

企業名：ドイツ地方公共団体（VKU）

国名：ドイツ

業種：

ドイツ地方公益事業協会「Verkommunalen Unternehmen」(VKU)は、エネルギー、水/廃水、廃棄物管理、電気通信の分野で運営されているドイツの約 1,500 の地方公共団体を代表している。

賛成/反対：賛成

理由：

地方公益事業協会(VKU)は、委員会が異なる目的のために使用されるバッテリーの量が増加する傾向を想定していることを歓迎する。

要望：

今後改訂されるバッテリー指令と持続可能性要件の設定イニシアティブは、すべてのバッテリーのより循環的、持続可能かつ安全なバリューチェーンに向けて、グリーンディールと新しい循環経済行動計画に沿った道筋を築く上で、極めて重要な要素となるだろう。VKU は、効果的で持続可能な都市廃棄物の管理とリサイクルを通じて、欧州循環経済への移行を提唱している。一般廃棄物管理の観点から、今後のバッテリー指令の改正に関して、以下のポイントを強調したい。

- ・回収目標の拡大

機種別回収率の目標設定

- ・廃電池・アキュムレータの取り外し性

市販され、家庭で使用可能なすべての電気・電子機器(EEE)は、消費者が問題なくバッテリーを取り出すことができるように、またはそれ以上の機器を取り出すことができるように設計されるべきであると規定すべきである。

- ・表示

VKU は、リチウムを含有するバッテリーおよび蓄電池の特定の表示要件を提唱している。リチウムイオン電池は、エネルギー含有量が高いため、廃棄物管理の全段階(収集、輸送、貯蔵、処理)で適切に処理されなければ、発火または爆発しやすいということは非常に問題である。

- ・Epr スキーム

生産者責任組織は、回収率を高めるために、回収、分別、意識向上キャンペーンに十分な資

金を提供する必要がある。

・ドリル

預金払い戻しシステムの導入は、分別回収率とリサイクル率を向上させる。

分野：01 エネルギー／インフラ

企業名：EDF

国名：フランス

業種：フランス電力会社

賛成/反対：賛成

理由：

EDF は、欧州委員会が EU のバッテリー法の近代化を提案したことを歓迎する。

要望：

2050 年までにカーボンニュートラルを達成するためにはバッテリーは重要な資産となる。今後、バッテリー需要の増加という課題に直面する EC は、強固な規制枠組みを構築することによって、将来の進化を予測する必要がある。EDF は、ロードマップに対応して以下の点を強調したい。

・電池の環境負荷を LCA で評価

バッテリーについては、原材料採取から使用済み・リサイクルまでの製品の全ライフサイクルを分析することが重要であり、環境負荷の小さな部分を占める使用段階だけでなく、特に低炭素な電気ミックスを実現することが重要である。

・EU の電池産業は、競争力があり持続可能なバリューチェーンを構築するために支援されるべきである。

EU はすでに、産業戦略においてバッテリー・バリュー・チェーンの開発を優先している。道路輸送の脱炭素化には、ヨーロッパでは膨大な量のバッテリーが必要となる。

分野：01 エネルギー／インフラ

企業名：ソーラーパワーヨーロッパ

国名：ベルギー

業種：欧州太陽光発電産業協会

賛成/反対：賛成

理由：

SolarPower Europe は、EU バッテリー法の近代化に関するこの開始影響評価(IIA)を歓迎する。

要望：

立法上の矛盾を避け、不必要な重複を避けることが鍵となる。新しい規制は、すでに実施されている包括的な規制枠組みに言及し、いかなる重複も避けるべきである。新法は、REACH、RoHS、WEEE、廃棄物出荷規制、使用済み自動車指令などの既存の枠組みに沿ったものでなければならない。

指令の代わりに規制を提案することは、27 の国の電池市場ではなく、1 つの欧州電池市場を創出するための歓迎されるステップである。

分野：01 エネルギー／インフラ

企業名：CEA

国名：フランス

業種：原子力・代替エネルギー庁（CEA）

賛成/反対：条件付賛成

理由：

CEA は欧州委員会に対し、産業的に成熟した代替品が存在しない規制に関しては注意を払うよう求めている。このレベルで規制が厳しすぎると、電池の製造が法律がより寛容な EU 域外の国に移転されるリスクが生じる。

要望：

特定の金属に関する将来の緊張のリスクを考慮して、CEA は欧州委員会に対し、使用済み電池は欧州が必要とする物質の寄託物となるため、欧州領土内に確実に残るための措置を講じるよう要請する。

未使用材料の固定化を回避するために、欧州委員会は、使用段階が終了した材料をリサイクルルートに送るようユーザーに奨励するためのさまざまな経済モデル（たとえば、バッテリーへの堆積）を検討する可能性がある。

リサイクルを促進するには、バッテリーに対する責任をメーカーからリサイクル業者に移すことが必要と思われる。これには、使用済みバッテリーを廃棄物とみなす現在の「寿命終了」ステータスに加えて、新しい「使用終了」ステータスの定義が必要になる可能性がある。バッテリーの材料含有量に関する詳細情報は、バッテリーの製造からリサイクルまで送信する必要がある。この目的のために、バーコードおよびデータシート システムをセットアップする。 "

分野：01 エネルギー／インフラ

企業名：イベルドローラ SA

国名：スペイン

業種：Iberdrola S.A. はスペインに本拠を置く多国籍電力公益企業

賛成/反対：賛成

理由：

イベルドローラは、委員会と共有するこの協議に喜んでフィードバックを提供し、気候中立性（特に交通機関の電化）の原動力としての急激な成長に基づいて、持続可能な電池に関する将来を見据えた枠組みを設定することが非常に重要であるという見解を共有する。

要望：

- 持続可能性の「トリレンマ」：この文書では、持続可能性を定義するために耐久性、再利用性、リサイクル可能性の条件を強調している。しかし、電池の目的地や技術の発展とは無関係に、そのようなトリレンマの各要素について結論を下すのは簡単な問題ではない。
- 生産者の責任：バッテリーは有害廃棄物とみなされているため、ライフサイクル終了後の収集、輸送、処理、廃棄、廃棄には厳格なトレーサビリティ要件が適用される必要がある。しかし、いかなる種類の消費者製品やテクノロジー製品についても、製造業者の責任は適切に定められ、生産、技術の進歩、予想価格に対する意図せぬ影響の不確実性をクローズされるべきである。
- 拡大生産者責任 (EPR)：自動車 OEM は、自動車の耐用年数が終了した際の EV バッテリーの回収とリサイクルを支援する必要がある。
- バッテリーの追跡と識別を奨励する必要がある。ヨーロッパのバッテリー登録と標準化されたラベルは、リサイクルコストの削減、孤立したバッテリーの問題の解決、再利用プロセスのスピードアップ、およびバッテリーの健康状態とその履歴からのテスト時間の短縮に役立つ可能性がある。"

分野：01 エネルギー・インフラ

企業名：UFE

国名：フランス

業種：フランス電力三号連合

賛成/反対：賛成

理由：

UFE は、欧州で生産される電池の競争力があり、循環的で持続可能なバリューチェーンに強力な機会を提供する電池に関する指令 2006/66/CE を改訂する EC の取り組みを歓迎する。

要望：

UFE は、EC ロードマップの中で次の点を強調したい。

- 1) EU の競争力があり、循環的で持続可能なバリューチェーンへの道を開く。
- 2) リスク認識を減らすために、長期的にはゲームのルールを明確にする
バッテリー業界の環境と健康のリスクに取り組み、欧州で電池のリサイクル部門が成熟し
実行可能となるには、多くの障害が残っている。民間部門と銀行部門の信頼を築くには、法的
不確実性に対処する必要がある。
- 3) バッテリー上のデータへの無差別アクセスを確保する。
改訂された指令では、バッテリー上のデータへのアクセスに対処する必要がある。

分野：02 素材・材料

企業名：ユーロメター

国名：ベルギー

業種：

Eurometaux はヨーロッパの非鉄金属業界を代表し、携帯用、自動車用、産業用バッテリー用の金属の主要なサプライヤーおよびリサイクル業者である。

賛成/反対：条件付賛成

理由：

EU は、EU 電池同盟の成功を発表した後、重要な時期に電池法の最新化を進めている。このプロセスでは、2006 年の電池指令以降の電池部門の発展に対処する必要があるだけでなく、競争力があり、循環的で持続可能な EU 電池の条件をサポートするという EU グリーン デールと循環経済行動計画の目標を受け入れる必要もある。

要望：

「EU の電池法の近代化」ロードマップに関する私たちの主要な推奨事項には、次の問題が含まれている。

- バッテリー原材料の責任ある倫理的な調達 – OECD ガイドラインの取り組みを踏襲し、用途と材料全体にわたる倫理的な調達の問題を評価する透明性の高いアプローチを検討する。自主的なデューデリジェンススキームやバリューチェーンプラットフォームなどの業界のベストプラクティスの例も並行して検討する必要がある。

- 適切な化学物質管理 – バッテリー内の金属が本来持つ有害な特性のみを考慮することなく、人間の健康と環境にもたらす可能性のある潜在的な顕著なリスクを制御することに重点を置く。EU のバッテリーのバリューチェーンを混乱させる可能性のある不釣り合いな化学物質管理措置（禁止など）を避けなければならない。

- ・ 廃バッテリーの収集と効率的なリサイクルの改善 - ポータブルバッテリーの野心的な回収目標を導入し、廃バッテリーの漏洩を防止する。バッテリー内の金属の安全かつ効率的なリサイクルを促進するための行動を優先する。

- ・ 規制の一貫性を確保 - バッテリーでの有害物質の使用を規制するさまざまな政策手段（バッテリーおよび使用済自動車指令や REACH/OSH など）間の重複や不一致を回避し、バッテリーの長期安全性を確保するために不可欠な、より予測可能な規制枠組みを業界に提供する。

分 野：02 素材・材料

企 業 名：BASF

国 名：ドイツ

業 種：BASF は世界最大の総合化学メーカーである。

賛成/反対：条件付賛成

理 由：

電池原材料の責任ある調達に関する EU 規制は、持続可能性を包括的に構成する必要がある。

要 望：

電池原材料の責任ある調達に関する EU 規制は、国際的に合意された基準と規範、たとえば、国連のビジネスと人権に関する指導原則（UNGP）、OECD の多国籍企業ガイドライン、および CAHRA からの責任ある鉱物サプライチェーンに関する OECD デューデリジェンスガイダンスなどの持続可能性を包括的に構成する必要がある。

分 野：02 素材・材料

企 業 名：ERAMET

国 名：フランス

業 種：

Eramet（エラメット）はフランスの資源大手であり、世界最大級のニッケル・マンガン生産企業。

賛成/反対：賛成

理 由：

エラメットは、この分野における積極的な責任あるプレーヤーとして、欧州委員会のグリーン・ディールの野心と業界を一致させる指令の改訂を強く支持する。

要 望：

エラメット社のインプットは、主に以下に焦点を当てている。

1. EU 域内での高品質 EV バッテリーリサイクル活動の出現を促進する措置

2. 気候中立経済への移行のための信頼性

があり、持続可能で経済的に実行可能な欧州の産業部門の設立に不可欠な、バッテリー・バリューチェーン全体にわたる環境的・社会的リスクをより効果的に管理するための措置。

- ・リサイクル効率とリサイクル終了基準
- ・リサイクル認定制度

エラメットは、リサイクル業者のための公平な競争条件の構築を支援し、課せられたリサイクル目標を保証し、全事業者が全体的な効率性を遵守するため、認証制度の実施を支援する。Eramet は、EU 域外の EU 域外の電池リサイクル事業者にもこの認証制度を適用する必要性を強調する。

- ・使用済み電池の輸出

欧州における使用済みリチウムイオン電池の大量処理が可能な新リサイクル施設の設計・建設は、バッテリーバリューチェーン全体の戦略目標である。

- ・エコデザイン-責任ある供給

エラメットは、パフォーマンスと持続可能な調達基準を、現在進行中のバッテリー指令(エコデザイン)の改訂作業に統合することを支持している。

- ・情報要件とラベル表示

Eramet は、リチウムイオン電池(バッテリーパスポート)の表示義務の実施をサポートする。この表示には、次の3種類の情報を含めるべきである。

- 電池製造工程全体の CO2 排出量
- エコデザインおよび持続可能で責任ある調達に関するデューデリジェンスの保証
- バッテリー製造工程に関する貴重な情報(製造日、バッテリーの含有量、化学、解体作業を最適化するための組立情報など)を提供することにより、リサイクル効率と競争力を向上させるデータ。

分野：02 素材・材料

企業名：欧州銅協会

国名：ベルギー

業種：European Copper Institute

賛成/反対：賛成

理由：

EU 電池法最新化のための開始影響評価に対する ECI の対応 欧州銅協会は、電池指令を改訂するという欧州委員会のイニシアチブを歓迎する。

要望：

電池指令を改訂するという欧州委員会のイニシアチブを歓迎し、その影響評価に次の要

素を含めることを提案する。

以下を通じてより高い経済的収益性を達成することで、リサイクルを増やす必要がある。

・リサイクルコストの削減・回収率の向上 最も効果的な目標は、リサイクル バリュー チェーン全体でリサイクル プロセスを収益性の高いものにするることである。新しい電池指令では、リサイクルコストを削減し、金属の回収率を高めるための措置を促進する必要がある。これは、すべての認定リサイクル業者に必要な情報を提供することで達成できる。これにより、バッテリーの解体を自動化できるとともに、特に重要な原材料（ただしこれに限定されない）の回収率を最大化するための正確な部品表が提供される。

EV バッテリーの場合、リサイクル対象物目標ではなく、耐用年数終了リサイクル効率 (EoL-RER) を確立する必要がある。

分野：02 素材・材料

企業名：CRM-A

国名：ベルギー

業種：

Critical Raw Materials Alliance (CRM-A) EU 経済にとって重要であると判断した原材料の一次生産者、貿易業者、団体を代表する。

賛成/反対：賛成

理由：

CRM-A は、EU の電池法を近代化し、平等な競争条件で持続可能で競争力のある EU 電池産業を発展させるという提案を歓迎する。

要望：

電池指令や廃棄物規制イニシアチブ (WFD、WEEE、WSR) などの異なる規制枠組み間の不一致に対処する重要性を強調したい。

将来の不整合を避けるために、物質は電池指令ではなく、REACH または OSH に基づいてのみ規制されるべきであり、これとは別に、政策の不一致を避けるために、REACH と OSH とグリーン政策の間のインターフェースに対処することが引き続き重要である。

EU のバッテリー法は、持続可能で競争力のある EU のバッテリー産業を確保する一方で、CRM の寿命向上特性とバッテリー技術での代替不可能な使用を認識することにより、CRM へのアクセスと利用を容易にする規制枠組みを確立すべきである。

分野：02 素材・材料

企業名：FSMP

国名：フィンランド

業種：フィンランド鉄鋼金属生産者（FSMP）

賛成/反対：賛成

理由：

フィンランド鉄鋼金属生産者（FSMP）は、EV バッテリー部門の持続可能性と競争力に影響を与える現行法の改正と更新が明らかに必要であるため、バッテリー指令のロードマップについて意見を述べる機会を歓迎している。

要望：

二酸化炭素排出量基準は、透明性を高め、バッテリーの環境フットプリントと製造時の環境パフォーマンスに関する関連情報を消費者に提供するための重要なツールとなる。電池セルの製造に CO2 フリーの電力源を使用する企業は報われるべきである。

輸入電池と EU 製電池の両方について、リサイクルプロセスによる環境への影響と電池に含まれる材料の経済的価値を考慮した、野心的で平等なリサイクル目標を設定する必要がある。

欧州委員会は、いわゆる「車両からグリッドへ」アプリケーションなど、エネルギー分野とモビリティ分野の両方の統合に役立つ革新的なソリューションも考慮に入れる必要がある。

分野：02 素材・材料

企業名：ECGA

国名：ベルギー

業種：

欧州炭素・黒鉛協会（ECGA）は、欧州の鉄鋼および鋳造産業、アルミニウムおよび合金鉄産業向けの電極および陰極、およびさまざまな製品に参入する EU を拠点とする黒鉛電極製造業者を含む、EU の炭素および黒鉛製造業者の代表団体である。

賛成/反対：賛成

理由：

ECGA は、バッテリーに特化した欧州委員会のロードマップを歓迎する。

バッテリーとその関連技術は、EU グリーン ディールと循環経済の目標に沿って、2050 年までにカーボン ニュートラルを達成する上で極めて重要である。

要望：

・バッテリーの持続可能性要件

脱炭素化を達成するために、EU は、EU 市場に設置されているすべての電池の持続可能性要件を特定することを目指している。これらの要件には、とりわけ、カーボン・フットプ

リントおよび責任ある原材料調達が含まれる。

・カーボンフットプリント

異なるタイプの蓄電池のカーボン・フットプリントを定義することは、複雑で困難な作業と思われる。カーボン・フットプリントの明確かつ正確な定義に続き、バッテリーのカーボン・フットプリントを定義する包括的で透明な方法論が必要である。

・責任ある調達と強靱な EU サプライチェーン
・回収・リサイクルの効率化"

分野：03 自動車・輸送

企業名：ドイツ運輸企業協会 (VDV)

国名：ドイツ

業種：ドイツの 600 以上の公共交通機関および鉄道貨物会社の業界団体

賛成/反対：賛成

理由：

電気自動車における産業用バッテリーの使用増加を考慮して、環境に優しい電池の推進とそのリサイクルは重要な役割を果たす。

要望：

「クリーン車両」指令 2019/1161 におけるクリーンで排出ガスのないバスの調達割り当ての義務化によっても続いている。

分野：03 自動車・輸送

企業名：アライアンス・ルノー・日産

国名：ベルギー

業種：

23/2/6 にルノー・日産・三菱自動車のアライアンスがより高いレベルに引き上げられた。

賛成/反対：賛成

理由：

アライアンス・ルノー・日産は、EU のバッテリー法の最新化とさらなる循環性と持続可能性のサポートに関して IIA にコメントする機会を歓迎する。バッテリーが交通機関の脱炭素化に不可欠であり、その開発に適切に注意を払うことが自動車業界の将来の鍵であると強く信じている。

要望：

電池指令には、当初モバイル用途向けに設計された電池の定置用途での使用を促進する

ための規定を含める必要がある。

新しいタイプの材料を使用した将来の技術開発は目標によって妨げられる可能性があるため、この分野での立法は時期尚早である。

分 野：03 自動車・輸送

企 業 名：ADAC

国 名：ドイツ

業 種：ドイツ自動車連盟

賛成/反対：賛成

理 由：

ADAC は、関連するバッテリー指令に対する EU 委員会の評価及び改正計画を歓迎する。

要 望：

- ・欧州議会は、EV 用バッテリーのカテゴリーを関連法規に定めなければならない。
- ・リサイクル効率の目標は、技術的に可能なものに合わせて 90%以上に引き上げ、高度なリサイクルの実現を目指すべきである。
- ・バッテリーを低コストで修理し、合理的な方法で再使用し、最終的には無償で、リサイクル(「修理、再使用、リサイクル」)できるように、持続可能でリサイクルに配慮したバッテリー設計を実施する。

分 野：03 自動車・輸送

企 業 名：FIA リージョン

国 名：フランス

業 種：

国際自動車連盟 当社のモビリティ クラブは、ヨーロッパ、中東、アフリカ全土からの 3,600 万人を超える会員を代表している。

賛成/反対：賛成

理 由：

FIA リージョン I は、EU のバッテリー法の近代化に関するロードマップに意見を提供する機会を歓迎する。

要 望：

EV の普及を確実にし、消費者のニーズと期待に応える調和のとれた EU 全体の公共充電インフラを展開することが最も重要である。
リサイクルとセカンドライフを強化するための法的枠組みを正確に定義することがさらに

重要である。

使用済み自動車バッテリーの車外利用（セカンドライフ）には、セカンドライフバッテリーの返却義務など、適切な条件の枠組みを整備する必要がある。

現在の EU バッテリー指令では、使用される材料の 50% のリサイクル効率が要求されているが、高度なリサイクルという目標を達成するために技術的に実現可能な水準に合わせて、90% 以上に引き上げられるべきである。"

分野：04 電池／電気／電子機器メーカー

企業名：サフト

国名：フランス

業種：SAFT 社はフランスを代表する電池メーカーの一つ

賛成/反対：賛成

理由：

サフトは、電池に関する今後の EU 規制枠組みに関する協議に貢献できることを感謝する。

要望：

リスクの特定及び逸脱の是正のためのデュー・デリジェンス・プログラムを含む、厳格なサプライチェーン・デュー・オブ・ケア要件は、電気自動車用バッテリーの生産者に課されるべきである。

このプログラムの構成と内容は、自社製品を EU 市場に投入することを希望する電池生産者によって、すべての利害関係者に明確に伝えられるべきである。

循環型経済の発展は、使用済み電池の積極的な回収・リサイクル要件に基づくべきである。

これらは 2006 年のバッテリー指令の最初のリリースで法制化され、この新しい規制でさらに強化されるべきである。

EV バッテリーの最低限の性能要件の概念は、通常、その耐用年数に焦点を当てるのが提案されている。Saft は、このような要件が、1 つのバッテリー属性(使用寿命)に他の属性(例えば、バッテリーサイズおよび重量、出力電力、高速充電、…)に不必要な焦点を当てる結果となり、したがって、複数の車両セグメントから生じる複数のニーズに適切に対応するバッテリーの能力を制限することを指摘したい。

軽量の工業用バッテリーは、携帯用バッテリーと混同しない独自設計の製品であるため、分別用重量の導入には反対している。"

分野：04 電池／電気／電子機器メーカー

企業名：ノーサーク AS

国名：ノルウェー

業種：

Norsirk AS はノルウェーの電池、電気・電子機器及びパッケージングの生産者責任組織
賛成/反対：賛成

理由：

「バッテリー指令」を最新化する取り組みを受け入れた。

要望：

新しい指令の枠組みは、バッテリー関連活動による気候への影響を軽減することに重点を置く必要がある。バッテリーが寿命を迎えた後に環境に与える悪影響を明らかにすることが重要である。

- ・回収目標は、前年に市場に出された電池の割合ではなく、回収の準備ができている利用可能な廃電池に基づく必要がある。
- ・廃バッテリーをリサイクルする前に、それぞれの化学的性質に分別する必要がある。
- ・新しい指令は、大量の電池が残留廃棄物となることを避けるために、承認された回収システムに廃電池を適切に処分するという消費者の責任にさらに重点を置くべきである。
- ・輸送用電気バッテリーに対する拡大された生産者責任は、新しい指令で概説されるべきである。

分野：04 電池／電気／電子機器メーカー

企業名：EUROBAT

国名：ベルギー

業種：ユーロバット（欧州自動車および産業用電池メーカー協会）

賛成/反対：賛成

理由：

EUROBAT は、EU の電池法の近代化に関する欧州委員会のイニシアチブを歓迎する。

要望：

EUROBAT は、我々の経済を脱炭素化するためのバッテリーの重要性の増大を考慮するために、バッテリーに関する法的枠組みを適応させる必要があり、バッテリー指令、使用

済み自動車指令、REACH、働安全衛生(OSH)の重複を考慮した一貫した法的枠組みが必要である。

有害物質管理

一貫性の理由から、我々は、バッテリーに使用される有害物質の管理のためには、OSHが唯一の参考となるべきであると考えている。

分野：04 電池／電気／電子機器メーカー

企業名：Ecobat Battery Technologies

国名：イギリス

業種：

Ecobat Battery は英国最大の独立系バッテリー販売会社であり、当社の全ヨーロッパネットワークによりヨーロッパでナンバーワンのバッテリーサプライヤーである。

賛成/反対：賛成

理由：

Eco-Bat Technologies は、EU 電池法を最新化するための EU 委員会のアプローチを歓迎する。電池は、2050 年までに気候変動に中立な経済を達成するという欧州グリーン Deal の目標、特にモビリティとクリーン エネルギー分野の変革を実現する重要な要素である。

要望：

主な推奨事項:

#公平な競争条件: 現代の電池法は、あらゆる電池の化学的性質を柔軟に考慮する必要がある。

#電池原材料の責任ある倫理的な調達 - OECD の取り組みに続き、用途と材料全体にわたる倫理的な調達の問題を評価する自主的なアプローチを検討してください。

#化学物質の適切な管理 - リスク管理オプション 分析が鍵となる。バッテリー内の金属が本来持つ有害な特性だけに焦点を当ててではなく、バッテリー内の金属が人間の健康と環境にもたらす可能性のある顕著なリスクを管理することに重点を置く。

電池指令、REACH 規制、ELV 指令の間の規制の一貫性を向上させる。バッテリーでの金属の使用は一貫して規制される必要がある。

#回収率とリサイクル効率の向上と継続的な向上 - 野心的な回収目標を導入し、廃バッテリーの漏洩を防止する。

#すべての電池においてリサイクル効率が高い金属の安全かつ効率的なリサイクルを促進するための行動を優先する。

分野：04 電池／電気／電子機器メーカー

企業名：EPBA

国名：ベルギー

業種：

EPBA は、ヨーロッパの消費者向けバッテリーの製造業者と輸入業者を代表する業界団体である。

賛成/反対：賛成

理由：

EPBA は、私たちの分野に影響を与える最も関連性の高い法律の開始影響評価に貢献する機会を歓迎する。

要望：

グリーン・ディールに沿った適切な枠組みを構築し、ポータブル・バッテリー産業と EU 経済の両方の競争力と持続可能性を促進する。

一次電池は単一用途の製品ではなく、ある種のプラスチックのような日常の使い捨て製品と比較することはできない。

一次電池は、技術的に複雑な製品であり、複数回、複数の機器で長期間使用することができる。すなわち、一次アルカリ電池は、通常の遠隔制御または煙感知器の用途で 5 年間使用することができ、汎用リチウムコイン電池は、10 年以上機能することができ、計量用途では、15 年間使用することができる。

1. 一次電池の全廃は環境的に持続可能なものではない

オコ研究所の評価を含む様々な研究は、一次電池の段階的廃止は環境に利益をもたらさず、実際に温室効果ガス排出量を増加させることを示している。

分野：04 電池／電気／電子機器メーカー

企業名：フィンランド化学工業連盟

国名：フィンランド

業種：

フィンランド化学工業連盟は、貴重な電池金属の採掘から電池のリサイクルまで、電池のバリューチェーンにおける主要企業で構成される特定の電池グループを設立した。

賛成/反対：賛成

理 由：

フィンランド化学工業連盟は、ロードマップ協議「EU の電池法の近代化」に意見を提供
する可能性を歓迎する。

要 望：

電池に影響を与える法整備を改善し、各分野の一貫性を高めることに取り組むことが、持
続可能で競争力のある欧州電池産業を確立する鍵となる。

バッテリーセルの製造に CO2 フリーの電力源を使用する企業は、バリューチェーン全体で
二酸化炭素排出量を最小限に抑える強力なインセンティブとなる可能性があるため、クレ
ジットを受け取るなどの報酬を得る必要がある。

バッテリーセルの製造およびリサイクル材料の使用における有害物質については、しきい
値制限を設定する際にリスクベースのアプローチを適用する必要がある。

"

分 野：04 電池／電気／電子機器メーカー

企 業 名：日本電池工業会

国 名：日本

業 種：電池業界

賛成/反対：条件付賛成

理 由：

持続可能な電池に関する EU の単一規制は、サプライチェーン全体で電池による環境へ
の悪影響を軽減するための貴重なツールとなる。

要 望：

日本電池工業会からの提言；

1. 一次電池の制限（循環経済行動計画）：一次電池は、特定の用途/状況（低ドレイン、高
温、長期保存、停電 - 充電不可）において二次電池よりも優れた環境性能を備えているた
め、制限されるべきではない。また、一次電池では充電器が使用されないため、資源の消費
が削減される。
2. 最小リサイクル内容レベル（循環経済行動計画）：リサイクル含有量の最小レベルは要求
されるべきではないが、自主的なリサイクル材料の使用は欧州委員会によって（減税など
により）支援されるべきである。
3. 新しいバッテリー回収目標（改訂バッテリー指令）：収集目標は、地域の規制や条件に基
づいて設定する必要がある。
4. リチウムイオンのリサイクル効率の 50% ~ 60% 目標（改訂電池指令）：すべてのリチ
ウムイオン電池に対して 50% ~ 60% という単一の目標ではなく、リサイクル可能な金

属含有量に基づいて電池の化学的性質によって目標を分ける必要がある。適切であることを確立するには、さらなる研究が必要である。

5. バッテリーのラベル表示要件（改訂バッテリー指令）：色分けは番号付けシステムでサポートできる（詳細については BAJ の Web サイトを参照）。QR コードは将来の自動リサイクル システムで使用する必要がある。

"

分野：04 電池／電気／電子機器メーカー

企業名：ノースボルト

国名：スウェーデン

業種：スウェーデンのリチウムイオン電池メーカー

賛成/反対：賛成

理由：

ノースボルトは、次の規制がバッテリー業界の持続可能性を推進する大きな可能性があると考えている。

要望：

新しい規制が、重要な競争要因として持続可能性を押し上げ、電池の主要な環境指標に関する消費者の透明性を高める方法を評価する。

バッテリーの環境性能には明らかな比較可能性が欠けている。

消費者の透明性を確保し、消費者の積極的な選択を促すために、バッテリーのカーボン・フットプリントの義務的な宣言を導入する方法を分析する。

欧州で電池産業が成長し、責任ある持続可能なバリューチェーンが不可欠であることから、原材料が電池のバリューチェーンにおいて倫理的かつ持続可能に購入されることを保証する堅固な枠組みの評価。少なくとも、OECD の倫理的調達ガイドラインに従うべきである。

分野：04 電池／電気／電子機器メーカー

企業名：ZVEI

国名：ドイツ

業種：ドイツ電気電子製造者協会（ZVEI）

賛成/反対：賛成

理由：

ZVEI - ドイツ電気電子製造業者協会は、EU の電池法の近代化に関する欧州委員会の初期影響評価についてコメントする機会を感謝している。私たちはこの評価を、欧州における電池に関する一貫した法的枠組みへのさらなる一歩であると考えている。

要望：

我々は、この評価を、欧州における電池に関する一貫性のある法的枠組みへの道の更なる一歩と捉えている。バッテリー法の枠組み条件を見直す必要があり、新しいバッテリー技術、新しい家電製品、持続可能性の要件に対処する必要がある。

1. バッテリー指令の規制化を支援する。

バッテリーの環境への悪影響を最小限に抑え、内部市場の機能を確保するという 2 つの目的のために、規制は、より調和のとれた高いレベルの環境保護と、すべての加盟国にわたる公平な競争条件を提供することができる。蓄電池を含む製品の回収目標、統計調査、設計及び表示に関する明確な要件を加盟国間で完全に調和させることは、我々のメンバーにとって非常に重要である。

2. 他の規制の枠組みとの整合性が必要であることを強調する。

電池に関する話題の多くは、製品設計、使用される化学物質(REACH)、環境負荷など、他の規制や EU 基準で既に議論されているか、実施されている。

3. 蓄電池の一貫した分類を提案した。

回収・リサイクルの要件を検討する前に、今後の電池の分類方法を明確にしておく必要がある。

4. 筆者らは、携帯用電池の回収率の計算の変更を提案した。

単に回収率を上げるだけでは、自動的に回収結果が向上することはない。電池を明確に分類することが重要である。

5. 我々は、バッテリー指令がバッテリー技術に焦点を当てる必要性を強調する。

バッテリー指令は、バッテリー技術に焦点を当てるべきである。

9. 有害物質の適正管理を提案する。

REACH & Occupational Health and Safety Legislation REACH のような他の既存の法律に沿って、リスクアセスメントは社会経済的基準の評価によって補足されるべきである。

分 野：05 リサイクル

企 業 名：タスクフォースアフバルブランデン

国 名：オランダ

業 種：廃棄物・リサイクル施設における火災の削減タスクフォース

賛成/反対：賛成

理 由：

オランダの廃棄物およびリサイクル協会は、EU 委員会の野心と、バッテリーが重要な役割を果たすグリーンで持続可能な気候中立の未来への移行を全面的にサポートしている。

要 望：

これまでのフィードバックを見逃してきたのは、エコデザインに次ぐ「安全設計」の必要性である。

リチウムイオン電池の使用量が大幅に増加したことにより、廃棄物・リサイクル産業の中で、欧州全域で火災の発生量が大幅に増加しています。

我々の業界は、a.o.の EU 措置/法的措置を求める。「安全のための設計」につながる、ロードマップ・バッテリーと循環経済行動計画

- リチウム電池の分別回収の強化(預り金払戻制度等)

および(「または!」ではなく)より高い回収/リサイクル目標。

- 他の廃棄物/リサイクル流におけるより良いトレーサビリティのためのリチウムイオン電池のヨーロッパ色分け;

- リチウムイオン電池を備えた電池および電気・電子機器の設計・製造段階を完全に組み込んだ拡大生産者責任。

- (リチウムイオン)蓄電池が(消費者によってではなくても)リサイクル業者によって容易に取り外されることを保証する電気/電子機器の強制設計。

- リチウムイオン電池を使用した製品で、はがき、光、音などの付属品など、リチウムイオン電池のリサイクルに結びつくリスクの高いものの許容基準の厳格化。

- EU 域外から輸入されるリチウムイオン電池による電気・電子機器・工具の品質管理の改善

- リチウムイオン電池の危険性とリスクに関する EU 全体の消費者意識向上プログラム

分 野：05 リサイクル

企 業 名：Ecosurety Ltd

国 名：イギリス

業 種：包装用プラスチックリサイクル業界

賛成/反対：条件付賛成

理 由：

ルールの目的 指令 (2006/66/EC) は、意図された目的のいくつかをうまく達成したが、水銀、鉛、カドミウムの有害な性質に関する参考文献は時代遅れである。

要 望：

SWD (2018) 245 で概説されている重要な原材料を含むように拡大されるべきです。コバルト、リチウム、ニッケル、グラファイトは重要な有限の地球資源です。新しい規則は、

単に潜在的に危険な電池の収集インフラを構築するだけでなく、これらの重要な物質が二次利用のために回収されることを保証するを視野に入れて設計されるべきである。

WEEE 指令 (2012/19/EU) の変更に伴う WEEE からの分離に関する規定では、電池が混合金属とともに誤って再処理されないようにすることが必要である。バッテリーが原因の火災に関連するコストは、現在、正しい生産者コホートに割り当てられていない。

指令(2006/66/EC)は、いくつかの意図された目的の達成に成功している。しかし、環境に関する参考文献の多くは、水銀、鉛、カドミウムの有害性に関連している。

SWD (2018) 245 に概説されているように、コバルト、リチウム、ニッケルおよびグラファイトは世界的に重要な資源である。新たな規則は、危険な可能性のあるバッテリーの回収インフラを構築するだけでなく、これらの重要物質が二次利用のために回収されることを確実にするように設計されるべきである。

リサイクル効率と安全性

バッテリーが混合金属とともに偶発的に再処理されないようにするために、WEEE からの分離に関する規定が必要である。

バッテリーによる火災に関連するコストは、現在、正しい製造者コホートに割り当てられていない。廃棄物処理業者の追加の安全および保険費用は、対象材料が WEEE であるため、電池製造業者に転嫁することはできない。したがって、コストを定量化し、料金に組み込むことができれば、それらは電池生産者ではなく EEE 生産者にのみ転嫁することができる。

分 野：05 リサイクル

企 業 名：EBRA

国 名：ベルギー

業 種：欧州バッテリーリサイクル協会 (EBRA)

賛成/反対：条件付賛成

理 由：

EBRA は、バッテリー法の改正を歓迎する。2006 年の実際の指令およびリサイクル効率に関する規制(2012 年)は、(1)目標をより良く達成するために、および(2)2006 年以降のバッテリー市場の多様かつ重大な変化を考慮に入れるために、更新される必要がある。

要 望：

使用済み電池(携帯用・工業用)の回収量(トン)を、回収率(携帯用電池)や報告方法(工業用電池)の算出方法とは別に改善する。

- 一次電池の制限には賛成しない。
- リサイクル量の義務レベル

- ・クローズドループリサイクルと最小限のリサイクル量
- ・リサイクル効率 (RE)・認定制度の算出検証
- ・二次使用済み・廃棄済み基準

分野：05 リサイクル

企業名：Enel SpA

国名：イタリア

業種：廃棄物管理と二次材料 エネルギー分野の多国籍企業

賛成/反対：賛成

理由：

連合市場に投入されるすべての電池について、競争力があり、循環的で持続可能で安全なバリューチェーンを確保するための EC の取り組みを高く評価している。

要望：

持続可能なバッテリーの寿命を保証し、革新的なバッテリー用途の市場を開拓するには、バッテリー指令 (BD) で次のトピックに取り組む必要がある。リチウムイオン電池（実際には産業用電池として定義されている）の回収指標は、実際の平均重量%から変更する必要がある。これは、重い電池（EV など）には不適切な方法であるためである。リチウムイオン電池のリサイクル目標は、予想される進行状況と技術的および経済的実現可能性に基づいて定義する必要がある。

リサイクル施設はバッテリーの輸送（「廃棄物輸送」）も担当しており、追加の財政的および物流的負担が発生する可能性があり、これも見直しが必要である。

Enel は、EPR 義務を元のプロデューサーから新しいステータスの責任者に移管する必要があると強く考えている。

現在、既存の BD は使用済み自動車指令および REACH 規則と大幅に重複している。したがって、独立した国内の電池製造およびリサイクル産業の発展を妨げている。したがって、エネルは、電池の持続可能な規制枠組みを保証する共通の EU 電池戦略を強く歓迎する。

"

分野：06 検査・評価

企業名：DEKRA

国名：ドイツ

業種：車両の定期技術検査（含バッテリー）

賛成/反対：賛成

理 由：

透過的で標準化された方法でアクセスできるバッテリー識別システムは重要である。

要 望：

バッテリー システムが異なれば経年劣化により動作が異なる可能性があることを考慮する必要があり、さらに、同じ種類の車両でも異なる種類のバッテリーが存在する場合もある。したがって、重要な数値を記載した公開データシートが必要である。

ラベルの電子検証は、バッテリーが交換された場合に車両の安全性と寿命を延ばすのに役立つ。ラベル情報は独立した組織によって提供される必要がある。ただし、利益相反のため、電池メーカーがパスポートを作成することはできず、中立的な組織がこの情報を提供する必要がある。

"