

Co se chystá na baterie?



| RNDr. Petr Kratochvíl, jednatel společnosti ECOBAT s.r.o.

Po dlouhých přípravách Evropská komise zveřejnila dne 10. prosince 2020 návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o bateriích a odpadních bateriích, kterým se ruší směrnice 2006/66/ES a mění nařízení (EU) č. 2019/1020. V historii environmentálního práva EU to bude již třetí ucelená právní úprava této problematiky. Deklarovaným cílem je zvýšení environmentální udržitelnosti baterií po celou dobu jejich životního cyklu a tím přispění k naplnění cílů Zelené dohody pro Evropu (European Green Deal).

V tomto článku bych se rád zaměřil na nejzásadnější změny, které má nové evropské nařízení přinést a také se vyjádřil k vybraným navrhovaným opatřením.

Klasifikace baterií a jejich definice

Vedle tří stávajících skupin baterií (přenosné, průmyslové a automobilové) je nově navržena nová skupina trakčních baterií pro elektrická vozidla. Je to logické opatření s ohledem na prudký rozvoj elektromobility, protože velké lithiové baterie se stanou do 10 až 15 let dominujícími bateriemi v rámci zpětného odběru.

Je navrženo i upřesnění definice přenosných baterií, jejichž hmotnost by neměla překročit 5 kg. Toto opatření zřejmě reaguje na to, že v některých zemích je snaha započítávat do skupiny přenosných baterií i velké průmyslové baterie a tím si ulehčit plnění povinné sběrové kvóty.

Sběrové kvóty

Snahou Evropské komise je navýšit povinné sběrové kvóty pro přenosné baterie ze současných 45 % na 65–75 % během několika málo let. Tyto návrhy považují za nadměrně ambiciózní. Problémem je i stávající metodika výpočtu, kdy je sběrová kvóta stanovena jako podíl na tříletém průměru přenosných baterií

uvedených na trh. Odborná studie agentury Mobius jasně dokázala, že životní cyklus všech typů přenosných baterií je mnohem delší než tři roky a že množství baterií uváděných na trh nekoresponduje s množstvím odpadních baterií.

Příslušné nařízení připouští do budoucna změnu metodiky, kdy by základem pro výpočet bylo množství baterií dostupných pro sběr, ale my jednoznačně podporujeme co nejrychlejší změnu nevyhovující metodiky.

Druhý život baterií

Návrh nového nařízení obecně podporuje znovupoužití elektrických článků a baterií. ECOBAT se této problematice

již intenzivně věnuje a vidíme velký environmentální potenciál zejména ve využití již nefunkčních trakčních elektrických článků pro méně náročné stacionární aplikace. Preferovali bychom, aby příprava na re-use baterie nebyla pokládána za nakládání s odpadem a nevznikaly tak bariéry pro jejich rozvoj v podobě nových administrativních povinností.

Snadné vyjímání baterií

Jednoznačně podporuji všechna opatření směřující k tomu, aby přenosné baterie mohly být snadno a bezpečně vyjmuty z elektrozařízení. V současné době jsme svědky masivního porušování této povinnosti. Vzhledem k tomu, že téměř všechny laptopy, mobilní telefony a podobná zařízení obsahují lithium polymerové baterie, které nelze ze zařízení snadno vyjmout, dochází při demontáži elektroodpadu k jejich poškození, vzplanutí a následným požárům. Problematika se však rovným dílem týká výrobců elektrozařízení, proto by stejné legislativní opatření mělo být doplněno do směrnice EU o EEZ a do technických norem pro sběr, logistiku a úpravu elektroodpadu (EN 50625-1).

Recyklační účinnost

V nařízení se navrhuje navýšení kvót pro recyklační účinnost, přestože obecně panují velké pochybnosti, zda jsou reálně plněny kvóty stávající. Zpracovatelé baterií sice reportují každoročně plnění minimální recyklační účinnosti místně příslušným orgánům, výrobcům či kolektivním systémům, ale správnost těchto reportů není téměř nikdy ověřována. Preferoval bych tedy variantu stanovit cíle pro minimální materiálové využití strategických či kritických kovů (např. lithia či kobaltu) obsažených v bateriích před stanovením nereálných celkových recyklačních kvót.

Zákaz nebo útlum nenabíjecích baterií

V návrhu nařízení je počítáno s postupným útlumem výroby a prodeje nenabíjecích baterií od roku 2030. Podle mého názoru však takové opatření nebylo nikdy přesvědčivě odůvodněno. V uplynulých dvaceti letech se podařilo téměř úplně eliminovat nejtoxičtější

kovy v přenosných bateriích. Stávající látky obsažené v běžných zinkových a alkalických bateriích (zinek, mangan a železo) nepatří mezi kritické suroviny ani toxické látky. Zvýšené používání dobíjecích baterií sice prodlužuje jejich životnost, na druhou stranu lithiové akumulátory obsahují nebezpečné látky po stránce jejich snadné hořlavosti.

Požární bezpečnost baterií a akumulátorů je v návrhu nařízení řešena pouze okrajově. <<



V nabídce kovů nelze rozlišit, zda pochází z recyklace či primární těžby.

Sdílení informací o bateriích

Novou povinností výrobců bude sdílet technické informace o všech průmyslových a trakčních automobilových bateriích uváděných na trh prostřednictvím on-line přístupné databáze. Každá taková baterie pak získá svůj „cestovní pas“ platný po celou dobu jejího životního cyklu. Toto opatření jistě pomůže všem, kteří se věnují přepravě, recyklaci, reparování či znovupoužití a potřebují dnes zoufale chybějící data.

Bezpečnost baterií

Za překvapivé považuji, že otázka požární bezpečnosti baterií a akumulátorů je v návrhu nařízení řešena pouze okrajo-



Povinný podíl recyklátů v bateriích

Návrh takového opatření je jistě v souladu s principy cirkulární ekonomiky, ale nedokáží si dost dobře představit jeho praktickou proveditelnost a sledování jeho plnění. Hlavními výstupy z recyklace baterií jsou nejrůznější kovy, které následně vstupují na celosvětový trh.

vě. Požáry při skladování, přepravě či recyklaci lithiových baterií v současné době trápí téměř každou firmu zabývající se zpětným odběrem baterií nebo elektrozařízení. Za jediné důsledné řešení tohoto problému považuji zakázat použití snadno hořlavých látek pro výrobu nových baterií podobně jako je zakázáno používat pro výrobu většiny baterií rtuť nebo kadmium. □