**Dyrektywa o Bateriach (2006/66/EC)**

**w pytaniach i odpowiedziach**

**1. Nowa Dyrektywa o bateriach**

*Po co nowa Dyrektywa o bateriach i których baterii dotyczy?*

Bo dotychczasowa legislacja (Dyrektywa 91/157/EEC) nie przyniosła satysfakcjonujących rezultatów. Np. w 2002 r. ponad 75 % baterii przenośnych sprzedanych w państwach Unii trafiło na składowiska odpadów lub do spalarni. Obejmowało to również baterie zebrane w ówcześnie działających systemach zbiórki baterii.

Nowa Dyrektywa dotyczy wszystkich (z drobnymi wyjątkami) baterii i akumulatorów wprowadzonych na rynek UE, a nie tylko baterii niebezpiecznych, aczkolwiek te są pod specjalną lupą. Wszystkie baterie zawierają bowiem substancje szkodliwe dla środowiska, które przedostają się do gleby i wody ze składowisk odpadów, lub do powietrza w przypadku spalania. Dotyczy to także wielu metali, które należy i warto odzyskiwać, także dla korzyści ekonomicznych, a nie tylko ekologicznych.

*Jak według Dyrektywy można ograniczyć wpływ baterii na środowisko?*

Dyrektywa wprowadza ograniczenia w wykorzystaniu rtęci i kadmu w bateriach, nakłada też obowiązek zbierania i unieszkodliwiania zużytych baterii i akumulatorów, zamiast ich wyrzucania lub spalania, a także wymogi dotyczące zbierania oraz procesów ich unieszkodliwiania.

Wprowadzenie jednolitych wymogów dotyczących produkcji, obrotu i unieszkodliwiania pomaga też w harmonizacji funkcjonowania europejskiego rynku dla tego ważnego produktu. Przyczynia się do tego także ustalenie ogólnych zasad organizacji systemu zbierania i unieszkodliwiania zużytych baterii w państwach członkowskich UE.

**2. Zbieranie zużytych baterii i ich unieszkodliwianie**

*Jakie są wymogi dotyczące zbierania?*

Konsumentom należy stworzyć warunki do łatwo dostępnego i bezpłatnego oddawania zużytych baterii, a dystrybutorzy zobowiązani są do ich przyjmowania przy zakupie nowych. W poszczególnych krajach należy uruchomić powszechnie dostępne systemy zbierania baterii.

Dotyczy to zarówno małych baterii przenośnych, jak i baterii lub akumulatorów przemysłowych oraz samochodowych. W odniesieniu do tych ostatnich obowiązek przyjęcia starego akumulatora od użytkownika pojazdów niekomercyjnych nie może być uzależni**ony** od kupna nowego.

W Dyrektywie ustalono, że do 2012 r. w poszczególnych państwach zbiórką należy objąć co najmniej 25 % wszystkich baterii wprowadzonych na rynek. Nie jest to cel nadmiernie ambitny, bo wiele krajów członkowskich osiągnęło takie wyniki zbierania już wcześniej. Ale w roku 2016 ten pułap wzrasta do 45 %, co jest już znaczącym wyzwaniem. Dla skutecznego monitorowania, czy wymogi te zostały osiągnięte, wprowadzono jednolite zasady ustalania danych dotyczących masy baterii sprzedanych i zebranych oraz raportowania o uzyskanych rezultatach przez państwa członkowskie. Ponieważ już obecnie blisko 100 % zużytych akumulatorów samochodowych i przemysłowych objętych jest systemami zbierania i recyklingiem, nie ma potrzeby ustalania formalnych wymogów w tym zakresie.

*Dlaczego zużyte baterie trzeba poddawać recyklingowi?*

Oprócz ograniczenia negatywnego wpływu substancji zawartych w bateriach na stan środowiska człowieka, warto zwrócić uwagę na aspekt ekonomiczny. Ponowne wykorzystanie kadmu czy niklu pochodzącego z recyklingu wymaga odpowiednio o 46 i 75 % mniej energii, niż jego pozyskanie poprzez wydobycie i rafinację. W przypadku cynku do recyklingu zużywa się 25 % energii potrzebnej do wytworzenia tego metalu z rud.

Z drobnymi wyjątkami Dyrektywa wprowadza obowiązek poddania recyklingowi wszystkich zebranych zużytych baterii. Wprowadza też pewne jakościowe wymogi dotyczące procesu unieszkodliwiania (np. w odniesieniu do kwasów zawartych w bateriach).

*Kto ma za to wszystko zapłacić?*

Dyrektywa oparta jest na zasadzie odpowiedzialności producenta. Definicja producenta obejmuje też importera baterii spoza Unii (także pośrednio, np. importera samochodów i sprzętu zawierającego baterie). Istotą jest wprowadzenie baterii na rynek, a więc jej sprzedanie (lub nieodpłatne udostępnienie) końcowemu użytkownikowi. Z zasady tej (oraz wynikających z niej obowiązków finansowych) wyłączeni są mali producenci (importerzy) baterii, których udział w rynku jest znikomy.

W związku z powyższym, a także dla ochrony przed nieuczciwymi producentami/dostawcami baterii (unikającymi finansowego uczestnictwa w ponoszeniu kosztów zbierania i unieszkodliwiania baterii) w Dyrektywie nałożono obowiązek prowadzenia w poszczególnych państwach rejestru producentów i importerów baterii.

*Jakie są wymogi dotyczące oznakowania baterii?*

Wszystkie baterie muszą być oznakowane znakiem w postaci przekreślonego pojemnika na odpady, co dla użytkownika niesie informację, że zużytych baterii nie należy mieszać z innymi odpadami. Ponadto, baterie zawierające określone w Dyrektywie wielkości takich substancji, jak rtęć, kadm czy ołów, muszą być oznakowane odpowiednim symbolem chemicznym. Jeśli baterie są za małe na odpowiednie oznakowanie każdej z nich (co odnosi się np. do baterii guzikowych), wspomniane oznakowanie musi być nadrukowane na opakowaniu. Dotyczy to także opakowania urządzeń, które zawierają takie baterie.

Baterie powinny też posiadać oznakowanie informujące o ich pojemności. W odniesieniu do baterii przenośnych jednorazowego użytku okazało się to bardziej skomplikowane, niż początkowo oczekiwano, gdyż faktyczna pojemność zależy od sposobu użytkowania sprzętu, w którym wykorzystywana jest bateria. Stąd też nie wprowadzono dotychczas jednolitego oznakowania, które w prosty i czytelny, a równocześnie kompletny sposób informowałoby użytkownika o pojemności baterii w przypadku danego konkretnego jej wykorzystania.

*Jak użytkownicy baterii mają się dowiedzieć, jak z nimi postępować?*

Władze poszczególnych państw UE obowiązane są do zapewnienia dostępu do informacji o wpływie baterii (a właściwie substancji w nich zawartych) na środowisko i zdrowie człowieka, o systemie zbierania zużytych baterii i obowiązkach użytkowników w tym względzie oraz o obowiązujących zasadach oznakowania baterii. Na producentach baterii spoczywa obowiązek sfinansowania dostępu informacji o zbieraniu i przetwarzaniu zużytych baterii. Także inni operatorzy, np. właściciele sklepów sprzedających baterie lub sprzęt je zawierający powinni zapewnić potrzebne i użyteczne informacje dla swoich klientów.

*Jak Dyrektywa odnosi się do kwestii baterii wykorzystywanych w urządzeniach?*

Producenci sprzętu elektronicznego i elektrycznego (SEiE) powinni tak projektować swoje urządzenia, aby zasilające je baterie mogły być łatwo i bezpiecznie odłączane. Wyjątek uczyniono dla urządzeń, które wymagają nieprzerwanego dopływu energii (np. z uwagi na bezpieczeństwo danych, sprzęt medyczny itd.). Sprzedawanemu urządzeniu musi towarzyszyć instrukcja bezpiecznego odłączania baterii od urządzenia. Instrukcja ma również informować o niebezpieczeństwach związanych z jej zlekceważeniem.

Póki co wytwórcy pozostałego sprzętu zasilanego bateriami nie są obciążeni takimi wymogami, ale baterie w nich wykorzystywane także podlegają obowiązkowi zbierania i unieszkodliwiania. Producenci zabawek napędzanych bateriami muszą stosować się do bardziej rygorystycznych wymogów. Poszczególne państwa członkowskie mogą wprowadzić ostrzejsze przepisy w tej sprawie.

**3. Eksport zużytych baterii**

*Jakie wymogi muszą spełniać zużyte baterie przeznaczone do recyklingu w innym kraju, tzn. które mają być wyeksportowane do innego kraju unijnego lub poza obszar Unii?*

Muszą one odpowiadać standardom określonym w innej Dyrektywie, dotyczącej przewozu odpadów (ponieważ zużyta bateria jest odpadem). Jeśli eksportowane baterie kierowane są do kraju spoza UE, trzeba posiadać potwierdzenie, że zostaną one tam poddane unieszkodliwieniu w sposób spełniający wymagania Dyrektywy.

**4. Wprowadzanie Dyrektywy w życie**

*Jakie daty przewiduje Dyrektywa?*

Do 25 września 2008 r. producenci winni spełniać przepisy krajowe, które stanowią przeniesienie postanowień Dyrektywy do prawa krajowego. Mogło to zresztą mieć formę umowy między rządem i producentami baterii.

Do 25 września 2009 r. wszystkie zebrane baterie należy poddać recyklingowi.

Do 25 września 2011 r. należy osiągnąć efektywność przetwarzania baterii kwasowo-ołowiowych na poziomie 65%, baterii niklowo-kadmowych na poziomie 75%, a 50% w odniesieniu do pozostałych baterii.

Do 25 września 2012 r. trzeba uzyskać 25-procentowy poziom zbierania masy baterii wprowadzonych na rynek w danym kraju.

Do 25 września 2016 r. odsetek zbieranych baterii ma wzrosnąć do 45%.

Rządy państw członkowskich mają przedstawiać raporty o uzyskanych rezultatach
w powyższych (i nie tylko) sprawach.

**5. Inne ważniejsze postanowienia Dyrektywy**

Definicje różnych kategorii baterii

*Jakie są rodzaje baterii?*

Dyrektywa rozróżnia trzy typy baterii: przenośne, przemysłowe i samochodowe.

Baterie przenośne: czyli baterie, które są szczelnie zamknięte i mogą być przenoszone w ręku.

Mogą one być:

- bateriami nie przeznaczonymi do ponownego ładowania (na przykład cynkowo-węglowe i zasadowo-manganowe baterie ogólnego przeznaczenia), ogniwa guzikowe, a także baterie oparte na tlenku litu; łącznie stanowią około 75% wszystkich przenośnych baterii w państwach Unii;

- bateriami przeznaczonymi do ponownego ładowania (np. baterie niklowo-kadmowe, niklowo-wodorkowe, litowo-jonowe i kwasowo-ołowiowe), stanowią one pozostałe 25% baterii przenośnych w UE.

Baterie przemysłowe: to baterie, które są przeznaczone wyłącznie do zastosowań przemysłowych lub profesjonalnych albo zostały wykorzystane w jakimkolwiek typie pojazdów elektrycznych. Baterie przemysłowe w UE to przede wszystkim baterie kwasowo-ołowiowe (96%), a także baterie niklowo-kadmowe (2%) i inne (2%).

Baterie (akumulatory) samochodowe to akumulatory używane w pojazdach
do rozruchu, oświetlenia i układów zapłonowych.

*Czy baterie używane w rolnictwie zalicza się do baterii przemysłowych?*

Zgodnie z Artykułem 3 Dyrektywy za baterie przemysłowe uważa się 'baterie zaprojektowane do wyłącznie zastosowań przemysłowych lub profesjonalnych bądź baterie używane w jakimkolwiek rodzaju pojazdu elektrycznego. Jeżeli rozpatrywany sprzęt rolniczy jest przeznaczony do wyłącznie profesjonalnego rolniczego użytku, jego bateria jest baterią przemysłową.

*Czy baterie używane w pojazdach hybrydowych (pojazdy napędzane zarówno paliwem jak i elektrycznością) zalicza się do baterii samochodowych
czy przemysłowych?*

Pojazdy hybrydowe mają dwa typy baterii. Pierwszy to zwykle bateria (przeważnie kwasowo-ołowiowa) 12V używana do uruchomienia oświetlenia i zapłonu samochodu. Zalicza się ją do baterii samochodowych.

Drugi typ to bateria litowo-jonowa lub niklowo-wodorkowa, używana jako źródło napędu. Ponieważ nie wypełnia ona funkcji baterii samochodowej, nie mieści się
w jej definicji. Używana jest w pojeździe napędzanym częściowo elektrycznością, jest więc baterią wykorzystywaną w pojeździe elektrycznym. Zaliczamy ją zatem
do baterii przemysłowych.

*Jakie reguły postępowania wprowadza Dyrektywa dla poszczególnych rodzajów baterii?*

Niektóre wymogi dotyczą wszystkich baterii, np. obowiązek ich oznakowania w sposób wcześniej omówiony oraz takiego ich umieszczenia w urządzeniu, aby można je było łatwo odłączyć i wyjąć. Wszystkie muszą być też zbierane po zużyciu i poddane recyklingowi, aczkolwiek jest to zorganizowane w odmienny sposób dla każdej kategorii.

Dla baterii przenośnych, z którymi ma do czynienia najszersza grupa użytkowników, tworzy się otwarte systemy zbierania. Tych baterii dotyczą też wspomniane wcześniej wymagane procentowe poziomy zbiórki, a także ograniczenia dotyczące wykorzystania rtęci i kadmu (jako najbardziej niebezpiecznych dla człowieka
i środowiska substancji używanych w bateriach) przy ich produkcji. W odniesieniu do baterii przenośnych Dyrektywa przewiduje dwa możliwe odstępstwa od obowiązku ich recyklingu: jeśli dany kraj ma i realizuje program wycofywania metali ciężkich
z użytku, bądź jeśli nie ma zapotrzebowania na produkty powstałe po przetworzeniu baterii. Wówczas zużyte baterie można unieszkodliwiać poprzez złożenie na składowisku odpadów niebezpiecznych. Niezbędne jest jednak zastosowanie takiej procedury postępowania, cyt: „…*która na podstawie szczegółowej oceny ekologicznych, gospodarczych i społecznych skutków dowodzi, że ta metoda unieszkodliwiania powinna mieć pierwszeństwo przed recyklingiem. Państwa Członkowskie podają tę ocenę do wiadomości publicznej i informują Komisję o projektach środków zgodnie z dyrektywą 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego…*” [ art. 12, Dyrektywy 2006/66/WE; Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej Nr. L 266/7]

Dla zużytych baterii przemysłowych i samochodowych funkcjonują odrębne systemy zbiórki, przy czym prowadzący je producenci bądź inne osoby lub firmy działające
w imieniu producentów nie mogą uzależniać ich odbioru od zakupu nowej baterii. Baterie te nie mogą być kierowane na składowiska odpadów i do spalarni i wszystkie bez wyjątku muszą być unieszkodliwiane w procesach recyklingu.

**6. Relacje Dyrektywy „bateryjnej” z innymi Dyrektywami unijnymi.**

*Jakie są podobieństwa i różnice między Dyrektywą w sprawie wyeksploatowanych pojazdów (Dyrektywa ELV)*

Wprawdzie Dyrektywa ELV obejmuje także baterie i akumulatory jako komponenty samochodowe, to zakres Dyrektywy o Bateriach jest szerszy i obejmuje np. także akumulatory wymieniane w czasie eksploatacji samochodu, a nie tylko w okresie jego złomowania. Rodzi to różnice w definiowaniu systemu zbierania zużytych baterii.

Obie dyrektywy oparte są na zasadzie finansowej odpowiedzialności producenta
za unieszkodliwienie baterii samochodowych, państwa członkowskie muszą jednak zadbać
o to, aby uniknąć podwójnego żądania opłat z tytułu każdej z dyrektyw.

Dyrektywa „Bateryjna” stawia też wyższe wymaganie odnośnie do postępowania z wycofanymi bateriami samochodowymi, jednoznacznie nakładając obowiązek poddania ich recyklingowi.

Wreszcie obie dyrektywy różnie określają odpowiedzialnych za dostarczenie informacji użytkownikom o postępowaniu z wykorzystanymi bateriami. Dyrektywa o Bateriach nakłada ten obowiązek na państwa, a Dyrektywa o wyeksploatowanych samochodach na podmioty gospodarcze (np. sprzedawców).

*Jakie są relacje między Dyrektywą o Bateriach i Dyrektywą o Zużytym Sprzęcie Elektrycznym i Elektronicznym (ZSEE)?*

Jeśli chodzi o zakres, to obie dyrektywy pokrywają się w odniesieniu do tych baterii, które znajdują się w sprzęcie w chwili, kiedy staje się on odpadem. Mogą one być zbierane w ramach dyrektyw ZSEE, ale kiedy są już od sprzętu oddzielone,
to „podpadają” pod działanie Dyrektywy o Bateriach jako wydzielony „strumień odpadów”, są wliczane do ogólnej masy baterii oraz obowiązkowych pułapów zbierania, a także podlegają obowiązkowi recyklingu. W ramach tej dyrektywy producent ZSEE jest traktowany jako producent baterii, jeśli jest pierwszym wprowadzającym je na rynek („w środku” wyprodukowanego i sprzedawanego sprzętu). Podobnie jak w poprzednim przypadku trzeba jednak unikać dwukrotnego obciążenia finansowego.

W poszczególnych krajach mogą obowiązywać bardziej szczegółowe przepisy dotyczące umiejscowienia baterii w niektórych produktach (np. w zabawkach mogą dla ochrony dzieci wcale nie być łatwo dostępne i usuwalne) i producenci muszą przestrzegać tych szczegółowych przepisów. Tym nie mniej także te baterie podlegają obowiązkowi zbierania i unieszkodliwiania zgodnie z Dyrektywą
o Bateriach.

*Na podstawie nieoficjalnego dokumentu Komisji Europejskiej „Pytania i odpowiedzi na temat Dyrektywy o Bateriach (2006/66/EC)”*