

Piles et déchets de piles

2020/0353(COD) - 10/12/2020 - Document de base législatif

OBJECTIF : moderniser le cadre législatif de l'Union relatif aux batteries et aux déchets de batteries.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : le passage de véhicules utilisant des combustibles fossiles à l'électromobilité est l'une des conditions préalables à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Les batteries constituent donc une source d'énergie importante et l'un des principaux facteurs du développement durable, de la mobilité verte, de l'énergie propre et de la neutralité climatique.

Le cadre réglementaire actuel, avec la directive 2006/66/CE relative aux batteries, couvre uniquement l'étape de la fin de vie des batteries. L'Union n'est actuellement pas dotée de dispositions juridiques régissant d'autres aspects des phases de production et d'utilisation des batteries, tels que la performance électrochimique et la durée, les émissions de gaz à effet de serre ou l'approvisionnement responsable.

D'après les estimations du Forum économique mondial, il sera nécessaire de multiplier par 19 la production mondiale de batteries pour accélérer la transition vers une économie sobre en carbone. La Commission propose dès lors de moderniser la législation de l'UE sur les batteries, mettant ainsi en œuvre sa première initiative parmi les mesures annoncées dans le nouveau [plan d'action pour l'économie circulaire](#).

Outre la Commission, le Conseil et le Parlement ont tous deux prôné l'adoption de mesures pour soutenir la transition vers l'électromobilité, le stockage de l'énergie neutre en carbone et une chaîne de valeur durable pour les batteries.

CONTENU : la présente proposition introduit des exigences progressives visant à réduire autant que possible l'empreinte carbone tout au long du cycle de vie des batteries. Elle répond à trois objectifs:

- 1) renforcer le fonctionnement du marché intérieur (y compris en ce qui concerne les produits, les procédés, les déchets de batteries et les matières recyclées) en garantissant des conditions de concurrence équitables à travers un ensemble commun de règles;
- 2) promouvoir une économie circulaire; et
- 3) réduire les incidences environnementales et sociales à toutes les étapes du cycle de vie des batteries.

Exigences minimales de durabilité

En vue d'encourager la production et la mise sur le marché de l'Union de batteries de haute qualité et performantes, le règlement proposé établit des exigences en matière de développement durable, de sécurité et de marquage pour permettre la mise sur le marché et la mise en service de batteries, ainsi que des exigences relatives à la collecte, au traitement et au recyclage des déchets de batteries. Le règlement s'appliquerait à tous les types de batteries, à savoir les batteries portables, les batteries automobiles, les batteries de véhicules électriques et les batteries industrielles.

La proposition établit également des exigences pour garantir le bon fonctionnement du marché des matières premières secondaires tout en prévenant et en réduisant les incidences environnementales de la production et de l'utilisation des batteries, ainsi que de leur traitement (recyclage compris) à la fin de vie de la batterie.

Empreinte carbone des batteries de véhicules électriques et des batteries industrielles rechargeables

La proposition prévoit ce qui suit :

- à partir du 1^{er} juillet 2024, seules les batteries industrielles rechargeables et les batteries de véhicules électriques pour lesquelles une déclaration relative à l'empreinte carbone a été établie pourraient être mises sur le marché;
- à partir du 1^{er} janvier 2026, les batteries feraient l'objet d'un classement en classes de performance liée à l'empreinte carbone;
- à partir du 1^{er} juillet 2027, les batteries devraient respecter des seuils maximaux d'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie;
- à partir du 1^{er} janvier 2030, les batteries industrielles et les batteries de véhicules électriques à stockage interne devraient contenir les proportions minimales suivantes de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation de déchets de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel dans leurs matières actives: 12% de cobalt; 85% de plomb, 4% de lithium et 4% de nickel;
- à partir du 1^{er} janvier 2035, la proportion minimale de cobalt, de lithium ou de nickel issu d'une valorisation serait portée à 20 % de cobalt, 10 % de lithium et 12 % de nickel. Pour le plomb, la proportion minimale resterait fixée à 85 %.

Renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement de batteries de l'Union en bouclant la boucle des matières

Afin de boucler la boucle et de maintenir les matières valorisables utilisées dans les batteries aussi longtemps que possible dans l'économie européenne, la Commission propose d'établir de nouvelles exigences et de nouveaux objectifs en ce qui concerne la teneur en matériaux recyclés et la collecte, le traitement et le recyclage des batteries à la fin de leur cycle de vie.

La proposition établit les taux de collecte de déchets de batteries portables auxquels doivent parvenir les États membres, en excluant pour le moment les déchets de batteries utilisées pour les moyens de transport légers. Les taux de collecte augmenteraient progressivement de façon à garantir que, à la fin 2025 au plus tard, 65 % des déchets de batteries portables seront collectés et, à la fin 2030 au plus tard, 70 % de ces batteries seront collectées.

La proposition contient également des exigences relatives aux opérations de réaffectation et de remanufacturation en vue d'offrir une seconde vie aux batteries industrielles et aux batteries de véhicules électriques. Les personnes qui procèdent à la réaffectation des batteries devraient veiller à ce que l'examen, les essais de performance, l'emballage et l'expédition des batteries soient effectués selon des instructions adéquates en matière de contrôle de la qualité et de sécurité.

Passeport des batteries

Au plus tard le 1^{er} janvier 2026, un « passeport » devrait être créé pour les batteries, en vue de permettre aux opérateurs économiques de rassembler et de réutiliser de manière plus efficace les informations et les

données concernant chaque batterie mise sur le marché, et de faire des choix plus éclairés dans leurs activités de planification.

Incidences budgétaires

La proposition nécessite des ressources humaines et financières pour l'acquisition de données et de services. Certains des besoins en personnel devraient être satisfaits dans le cadre des attributions existantes pour la Commission, le Centre commun de recherche (JRC) et l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA).