

Piles et déchets de piles

2020/0353(COD) - 22/02/2022 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Simona BONAFÈ (S&D, IT) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux batteries et aux déchets de batteries, abrogeant la directive 2006/66/CE et modifiant le règlement (UE) 2019/1020.

Pour rappel, la Commission a présenté la proposition de règlement concernant les batteries et les déchets de batteries dans le but de renforcer le fonctionnement du marché intérieur, de promouvoir une économie circulaire et de réduire les impacts environnementaux et sociaux à toutes les étapes du cycle de vie des batteries. Cette proposition devrait remanier la législation actuelle pour tenir compte des évolutions technologiques. Les députés ont modifié les dispositions dans plusieurs domaines, y compris l'introduction d'une nouvelle catégorie de batteries pour les «**moyens de transport légers**» (LMT), comme les vélos électriques.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen, adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire, modifie la proposition comme suit:

Objet

Le règlement modifié établirait des exigences en matière de **durabilité environnementale, économique et sociale, de sécurité, d'étiquetage et d'information** pour permettre la mise sur le marché ou la mise en service des batteries. Il établirait des mesures visant à protéger l'environnement et la santé humaine en prévenant et en réduisant la production de déchets de piles et les incidences négatives de la production et de la gestion de ces batteries, ainsi qu'en réduisant les incidences globales de l'utilisation des ressources et en améliorant l'efficacité de cette utilisation.

Champ d'application

Les députés ont suggéré que le règlement s'applique à toutes les batteries, à savoir les batteries portables, les batteries alimentant les moyens de transport légers, les batteries automobiles, les batteries de véhicules électriques et les batteries industrielles, quels que soient leur forme, leur volume, leur poids, leur conception, la composition de leurs matériaux, leur utilisation ou leur destination. Il devrait également s'appliquer aux batteries incorporées ou ajoutées à d'autres produits.

Empreinte carbone, diligence raisonnable

Les députés ont soutenu les règles proposées sur une déclaration et un étiquetage de l'empreinte carbone, une valeur maximale pour l'empreinte carbone du cycle de vie, ainsi que des niveaux minimaux de cobalt, de plomb, de lithium et de nickel récupérés à partir de déchets destinés à être réutilisés dans de nouvelles batteries. En outre, le respect des droits de l'homme et des obligations de diligence raisonnable tout au long de leur chaîne de valeur des batteries devraient être pleinement assurés.

Amovibilité et remplaçabilité des batteries portables

Le rapport stipule que, d'ici au 1er janvier 2024, les batteries portables incorporées dans les appareils et les batteries des moyens de transport légers devraient être conçues de manière à pouvoir être **retirées et remplacées facilement et en toute sécurité** à l'aide d'outils de base couramment disponibles et sans endommager l'appareil ou les batteries.

Des instructions claires et détaillées pour le démontage et le remplacement devraient être fournies par l'opérateur économique concerné au moment de l'achat de l'appareil et être disponibles en ligne de manière permanente et facilement compréhensible pour les utilisateurs finaux, y compris les consommateurs, sur son site web pendant la durée de vie prévue du produit.

Chargeur courant

Au plus tard le 1er janvier 2024, la Commission devrait évaluer la meilleure façon d'introduire des normes harmonisées pour un chargeur courant, applicable au plus tard le 1er janvier 2026, pour une variété de batteries rechargeables.

Étiquetage des batteries

Les députés ont proposé que :

- **à partir du 1er janvier 2027**, les batteries portables, les batteries de moyens de transport légers et les batteries automobiles soient marquées d'une étiquette contenant des informations sur leur capacité énergétique nominale et marquées d'une étiquette contenant des informations sur leur durée moyenne minimale lorsqu'elles sont utilisées dans des applications spécifiques, ainsi que sur la durée de vie prévue en termes de nombre de cycles et d'années civiles;

- **à partir du 1er janvier 2023**, les batteries portables non rechargeables d'usage général soient marquées d'une étiquette indiquant «**non rechargeable**»;

- **à partir du 1er juillet 2023**, les batteries soient étiquetées avec un symbole indiquant un **code couleur** harmonisé basé sur le type de batterie et sa composition chimique.

Gestion des déchets

Le rapport préconise des **objectifs de collecte plus stricts** pour les batteries portables (70% d'ici 2025, contre 65% dans la proposition initiale de la Commission, et 80% d'ici 2030 au lieu de 70%). Ils ont également introduit des taux de collecte minimums pour les batteries pour moyens de transport légers (75% d'ici 2025 et 85% d'ici 2030). Tous les déchets de batteries automobiles, industrielles et de véhicules électriques devraient être collectés.

Tous les déchets de piles collectés devraient subir une préparation en vue de leur réutilisation, une préparation en vue de leur réaffectation ou un processus de recyclage, à l'exception des batteries contenant du mercure, qui devraient être éliminées d'une manière qui n'entraîne pas d'incidences négatives sur la santé humaine ou l'environnement.

Système de consigne à l'échelle de l'Union

Les députés ont proposé que, d'ici au 31 décembre 2025, la Commission évalue la faisabilité et les avantages potentiels de la mise en place d'un système de consigne à l'échelle de l'Union, en particulier pour les batteries portables d'usage général.

Centre de test de l'Union

Les députés ont demandé à la Commission de désigner un centre de test de l'Union spécialisé dans les batteries et fournissant des conseils techniques et scientifiques indépendants à la Commission.

Centres nationaux de compétence en matière de batteries

Les autorités de surveillance du marché devraient convenir avec les organisations représentant les opérateurs économiques et les centres de recherche de la création d'un centre national de compétence en matière de batteries dans chaque État membre. Ces centres auraient pour objectif de mener des activités ayant pour but de promouvoir la conformité, d'identifier les cas de non-conformité, de sensibiliser et de fournir des orientations et des conseils techniques en rapport avec les exigences du règlement.

Sanctions

D'ici le 1er janvier 2023, la Commission devrait élaborer des critères harmonisés pour des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives et pour la réparation des dommages subis par les particuliers.