

Piles et déchets de piles

2020/0353(COD) - 10/03/2022 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 584 voix pour, 67 contre et 40 abstentions, des amendements à 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.

La question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles.

Les principaux amendements adoptés en plénière portent sur les points suivants :

Objet et champ d'application

Le règlement établirait les exigences requises en matière de **durabilité environnementale, économique et sociale, de sécurité, de marquage et d'information** pour autoriser la mise sur le marché ou la mise en service de batteries. En outre, il établirait des mesures visant à protéger l'environnement et la santé humaine par la prévention et la réduction de la production des déchets de batteries et des effets nocifs associés à la production et à la gestion de ces batteries.

Le règlement s'appliquerait à toutes les batteries, à savoir les batteries portables, les **batteries destinées aux moyens de transport légers** (comme les vélos électriques et les trottinettes), les batteries automobiles, les batteries de véhicules électriques et les batteries industrielles, quels que soient leur forme, leur volume, leur poids, leur conception, les matières qui les composent, leur utilisation ou leur finalité. Il s'appliquerait également aux batteries incorporées dans d'autres produits ou ajoutées à ceux-ci.

Empreinte carbone

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.

Les batteries de véhicules électriques, les batteries destinées aux moyens de transport légers et les batteries industrielles devraient porter une inscription visible, bien lisible et indélébile indiquant **l'empreinte carbone de la batterie et la classe de performance** liée à l'empreinte carbone à laquelle correspond chaque batterie. Les exigences relatives à la classe de performance liée à l'empreinte carbone s'appliqueraient à partir du 1er juillet 2025.

Facilité de retrait et de remplacement des batteries portables et des batteries destinées aux moyens de transport légers

Le 1er janvier 2024 au plus tard, les batteries portables incorporées dans des appareils et les batteries de moyens de transport légers devraient être conçues de telle manière qu'elles puissent être facilement retirées et remplacées en toute sécurité par les utilisateurs ou les opérateurs indépendants à l'aide d'outils simples d'utilisation courante sans endommager les appareils ni 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.

Les batteries automobiles, les batteries industrielles et les batteries de véhicules électriques, si elles ont une durée de vie inférieure à celle de l'appareil ou du véhicule dans lequel elles sont installées, devraient être faciles à enlever et à remplacer par des opérateurs qualifiés indépendants capables de les décharger en toute sécurité et sans avoir à démonter au préalable le groupe-batterie.

Chargeurs universels

Le 1er janvier 2024 au plus tard, la Commission devrait évaluer les meilleurs moyens d'établir des normes harmonisées relatives à un chargeur universel, devant entrer en application le 1er janvier 2026 au plus tard pour une variété de batteries rechargeables.

Marquage 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 portent une inscription indiquant leur capacité d'énergie nominale et une inscription indiquant leur durée minimale moyenne lors de leur utilisation dans des applications spécifiques ainsi que leur durée de vie prévue en nombre de cycles et d'années calendaires ;

- **à partir du 1er janvier 2023**, les batteries portables non rechargeables d'utilisation courante portent une inscription indiquant qu'elles ne sont pas rechargeables.

- **à partir du 1er juillet 2023**, les batteries soient marquées d'un symbole indiquant, à l'aide d'un code couleur harmonisé, le type de batterie auquel elles appartiennent et leur composition chimique.

Obligation d'exercice du devoir de diligence à l'égard de la chaîne de valeur

Les députés estiment que la responsabilité en matière de **respect des droits de l'homme**, des droits sociaux, de la santé humaine et de l'environnement devrait s'appliquer à toutes les activités de fabrication et à toutes les autres relations commerciales d'un opérateur économique, tout au long de la chaîne de valeur.

Des exigences en matière de procédure de diligence à l'égard de la chaîne de valeur des batteries devraient être fixées, dans le but de faire face aux risques sociaux et environnementaux inhérents à l'extraction, à la transformation et au commerce de certaines matières premières, substances chimiques et matières premières secondaires destinées à la fabrication de batteries, au traitement de déchets de batteries, au processus de fabrication lui-même et à toutes les autres relations commerciales associées.

Gestion des déchets

Les députés ont préconisé des objectifs de collecte plus stricts pour les batteries portables (45% au plus tard le 31 décembre 2023, 70% d'ici 2025 et 80% d'ici 2030). 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 batteries 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'utilisation générale.