Informations de base

2020/0353(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Piles et déchets de piles Abrogation Directive 2006/66 2003/0282(COD) Modification Règlement 2019/1020 2017/0353(COD) Modification 2025/0129(COD) **Subject** 3.70.12 Gestion des déchets, déchets ménagers, emballages, déchets industriels légers 3.70.13 Substances dangereuses, déchets toxiques et radioactifs (stockage, transport) 3.70.20 Développement durable	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	VARIATI Achille (S&D)	01/03/2021
	Rapporteur(e) fictif/fictive POLFJÄRD Jessica (EPP) KARLSBRO Karin (Renew) GALLÉE Malte (Greens /EFA) VONDRA Alexandr (ECR) LIMMER Sylvia (ID) MODIG Silvia (The Left)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie (Commission associée)	TOIA Patrizia (S&D)	19/01/2021
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs (Commission associée)	MANDERS Antonius (EPP)	11/02/2021
TRAN Transports et tourisme	ERTUG Ismail (S&D)	24/02/2021

	Commission pour avis sur la base juridique	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	JURI Affaires juridiques	VOSS Axel (EPP)	01/01/2023
Conseil de l'Union européenne			
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Environnement	SINKEVIČIUS Virginijus	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
10/12/2020	Publication de la proposition législative	COM(2020)0798	Résumé
18/01/2021	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
20/05/2021	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
10/02/2022	Vote en commission,1ère lecture		
22/02/2022	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0031/2022	Résumé
08/03/2022	Résultat du vote au parlement		
09/03/2022	Résultat du vote au parlement		
09/03/2022	Débat en plénière		
10/03/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0077/2022	Résumé
10/03/2022	Résultat du vote au parlement		
10/03/2022	Dossier renvoyé a la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
24/01/2023	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE740.776 GEDA/A/(2023)000527	
13/06/2023	Débat en plénière		
14/06/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0237/2023	Résumé
14/06/2023	Résultat du vote au parlement		
10/07/2023	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
12/07/2023	Signature de l'acte final		
28/07/2023	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2020/0353(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Directive 2006/66 2003/0282(COD) Modification Règlement 2019/1020 2017/0353(COD) Modification 2025/0129(COD)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 57_o Règlement du Parlement EP 41 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 114-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/9/04958

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Avis de la commission	ITRE	PE692.744	29/09/2021	
Projet de rapport de la commission		PE696.435	01/10/2021	
Amendements déposés en commission		PE699.086	26/10/2021	
Amendements déposés en commission		PE699.087	26/10/2021	
Amendements déposés en commission		PE699.187	26/10/2021	
Amendements déposés en commission		PE699.188	26/10/2021	
Avis de la commission	TRAN	PE689.857	09/12/2021	
Avis de la commission	IMCO	PE695.236	09/12/2021	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0031/2022	22/02/2022	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T9-0077/2022	10/03/2022	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE740.776	18/01/2023	
Avis spécifique	JURI	PE745.228	17/03/2023	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0237/2023	14/06/2023	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé

Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2023)000527	18/01/2023	
Projet d'acte final	00002/2023/LEX	12/07/2023	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2020)0798	10/12/2020	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2020)0420	10/12/2020	
Document annexé à la procédure	SWD(2020)0334	10/12/2020	
Document annexé à la procédure	SWD(2020)0335	10/12/2020	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2023)357	29/08/2023	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2020)0798	10/03/2021	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0122/2021	24/03/2021	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	23/02/2021
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence

Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
KARLSBRO Karin	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	04/09/2023	Landskrona Energi
GALLÉE Malte	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	08/12/2022	Cylib Start Up Dr. Gideon Schwich
	Rapporteur(e) fictif			

GALLÉE Malte	/fictive	ENVI	08/12/2022	Next.e.GO Mobile SE
GALLÉE Malte	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	08/12/2022	Voltfang Head of Sustainability Anna Jonas
GALLÉE Malte	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	16/11/2022	Energizer
GALLÉE Malte	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	15/11/2022	EUMICON 992490647231-71
MANDERS Antonius	Rapporteur(e) pour avis	IMCO	13/10/2022	The European Association for Storage of Energy
MANDERS Antonius	Rapporteur(e) pour avis	IMCO	13/09/2022	DIGITALEUROPE
CAVAZZINI Anna	Rapporteur(e) fictif /fictive	IMCO	24/08/2022	Deutsche Lithium GmbH
POLFJÄRD Jessica	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	05/07/2022	EUROBAT
CAVAZZINI Anna	Rapporteur(e) fictif /fictive	IMCO	29/06/2022	Rasmussen Global
GALLÉE Malte	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	19/05/2022	RECHARGE aisbl
POLFJÄRD Jessica	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	11/05/2022	Volvo AB
GALLÉE Malte	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	21/04/2022	European Recycling Platform SASU
GALLÉE Malte	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	21/04/2022	European Coordination Committee of the Radiological, Electromedical and healthcare IT Industry
MODIG Silvia	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	25/10/2021	European Portable Battery Association
MODIG Silvia	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	18/10/2021	Japan Business Council in Europe
MODIG Silvia	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	16/09/2021	Confederation of the European Bicycle Industry ASBL
MODIG Silvia	Rapporteur(e) fictif /fictive	ENVI	08/09/2021	Energizer

Acte final

Rectificatif à l'acte final 32023R1542R(11)
JO OJ L 08.10.2025

Rectificatif à l'acte final 32023R1542R(05)
JO OJ L 17.04.2024

Règlement 2023/1542
JO L 191 28.07.2023, p. 0001 Résumé

Rectificatif à l'acte final 32023R1542R(13)
JO OJ L 10.04.2026

Actes délégués

Référence	Sujet

2025/2621(DEA)	Examination of delegated act
2026/2833(DEA)	Examination of delegated act

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.

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 1er 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 1er janvier 2026, les batteries feraient l'objet d'un classement en classes de performance liée à l'empreinte carbone;

- à partir du 1er juillet 2027, les batteries devraient respecter des seuils maximaux d'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie;

- à partir du 1er 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 1er 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 remanufacturage 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 1er 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).

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.

Piles et déchets de piles

2020/0353(COD) - 14/06/2023 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 587 voix pour, 9 contre et 20 abstentions, une résolution législative 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.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

Objectif et champ d'application

Le règlement fixe des exigences en matière **de durabilité, de sécurité, d'étiquetage, de marquage et d'information** pour autoriser la mise sur le marché ou la mise en service de batteries au sein de l'Union. Il a pour objectifs de contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur, tout en prévenant et en réduisant les effets néfastes des batteries sur l'environnement, et de protéger l'environnement et la santé humaine en prévenant et en réduisant les effets néfastes de la production et de la gestion des déchets de batteries.

Le règlement s'appliquera à **toutes les catégories de batteries**, quels que soient leur forme, leur volume, leur poids, leur conception, les matières qui les composent, leur type, leurs caractéristiques chimiques, leur utilisation ou leur finalité, à savoir les batteries portables, les batteries de démarrage, d'éclairage et d'allumage (batteries SLI), les batteries destinées aux moyens de transport légers (batteries MTL), les batteries de véhicules électriques et les batteries industrielles. Il couvrira l'ensemble du cycle de vie des batteries, de la conception à la fin de vie.

Déclaration et étiquette d'empreinte carbone

Dans le cas des batteries de véhicules électriques, des batteries industrielles rechargeables d'une capacité supérieure à 2 kWh et des batteries MTL, une déclaration relative à l'empreinte carbone devra être rédigée pour chaque modèle de batterie d'une unité de fabrication.

La déclaration relative à l'empreinte carbone s'appliquera à partir de i) 18 mois après la date d'entrée en vigueur du règlement dans le cas des batteries de véhicules électriques; ii) 30 mois après la date d'entrée en vigueur dans le cas des batteries industrielles rechargeables; iii) 60 mois après la date d'entrée en vigueur dans le cas des batteries MTL; iv) 84 mois après la date d'entrée en vigueur dans le cas des batteries industrielles rechargeables à stockage externe.

Une étiquette visible, bien lisible et indélébile sera apposée sur les batteries de véhicules électriques, les batteries industrielles rechargeables d'une capacité supérieure à 2 kWh et les batteries MT. L'étiquette indiquera la classe de performance liée à l'empreinte carbone de la batterie ainsi que la classe de performance liée à l'empreinte carbone à laquelle correspond le modèle de batterie concerné d'une unité de fabrication.

Contenu recyclé des batteries industrielles, des batteries de véhicules électriques, des batteries MTL et des batteries SLI

Des niveaux minimaux de contenus recyclés provenant des déchets de fabrication et de la consommation devront être utilisés dans de nouvelles batteries : **huit ans** après l'entrée en vigueur du règlement, ces niveaux seront de 16% pour le cobalt, 85% pour le plomb, 6% pour le lithium et le nickel. **Treize ans** après l'entrée en vigueur, ces niveaux seront de 26% pour le cobalt, 85% pour le plomb, 12% pour le lithium et 15% pour le nickel.

Passeport de batterie

À partir de 42 mois après la date d'entrée en vigueur du règlement, les batteries MTL, les batteries industrielles d'une capacité supérieure à 2 kWh et les batteries VE devront disposer d'un **passeport numérique de batterie**. Ce passeport de batterie contiendra des informations relatives au modèle de batterie et des informations spécifiques à la batterie en question, y compris celles résultant de l'utilisation de cette batterie.

À partir de la même date, toutes les batteries devront être marquées d'un code QR donnant accès pour les batteries MTL d'une capacité supérieure à 2 kWh et les batteries de véhicules électriques, au passeport de batterie.

Facilité de retrait et de remplacement des batteries portables et des batteries MTL

Toute personne physique ou morale qui met sur le marché des produits incorporant des batteries portables devra s'assurer que ces batteries sont **faciles à retirer et à remplacer par l'utilisateur final à tout moment pendant la durée de vie du produit**. Cette obligation s'applique uniquement aux batteries dans leur ensemble et non aux différents éléments ou autres composants compris dans ces batteries.

Une batterie portable est considérée comme facilement amovible par l'utilisateur final lorsqu'elle peut être retirée d'un produit à l'aide d'outils disponibles dans le commerce, sans nécessiter le recours à des outils spécialisés, à moins que ceux-ci ne soient fournis gratuitement avec le produit produits.

Les produits incorporant des batteries portables devront être accompagnés **d'instructions et d'informations de sécurité** concernant l'utilisation, le retrait et le remplacement des batteries. Ces instructions et informations de sécurité seront mises en ligne de façon permanente sur un site internet accessible au public, de manière à être facilement compréhensibles par les utilisateurs finaux.

Collecte des déchets de batteries portables

Les producteurs de batteries portables devront veiller à ce que tous les déchets de batteries portables, quels que soient leur nature, leur composition chimique, leur état, leur marque ou leur origine, soient collectés séparément sur le territoire d'un État membre où ils mettent des batteries portables à disposition sur le marché pour la première fois. À cette fin, ils devront mettre en place un système de reprise et de collecte pour les déchets de batteries portables.

Les objectifs en matière de collecte des déchets sont fixés à 45% d'ici 2023, 63% d'ici 2027 et 73% d'ici 2030 pour les batteries portables; et à 51% d'ici 2028 et 61% d'ici 2031 pour les batteries MTL.

Objectifs de rendement de recyclage et de valorisation des matières

Au plus tard le 31 décembre 2025, le recyclage devra atteindre au moins les objectifs de rendement de recyclage suivants: i) un recyclage d'au moins 75% du poids moyen des batteries au plomb; ii) un recyclage d'au moins 65% du poids moyen des batteries au lithium; iii) un recyclage d'au moins 80% du poids moyen des batteries nickel-cadmium; iv) un recyclage d'au moins 50% du poids moyen des autres déchets de batteries.

Des niveaux minimaux de matériaux récupérés à partir des déchets de batteries devront être réutilisés : 50% pour le lithium d'ici 2027 et 80% d'ici 2031; et 90% d'ici 2027 et 95% d'ici 2031 pour le cobalt, le cuivre, le plomb et le nickel.

Devoir de diligence

Le règlement impose des obligations liées au devoir de diligence à l'égard des batteries aux opérateurs économiques qui mettent des batteries sur le marché ou les mettent en service. Il fixe en outre les exigences applicables à la passation de marchés publics écologiques lors de l'acquisition de batteries ou de produits dans lesquels des batteries sont incorporées. Il fixe également des exigences minimales relatives à la responsabilité élargie des producteurs.

Piles et déchets de piles

2020/0353(COD) - 28/07/2023 - Acte final

OBJECTIF : contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur ainsi que prévenir et réduire les effets néfastes des batteries et des déchets de batteries afin d'assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine, de la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE.

CONTENU : le règlement **renforce les règles de durabilité applicables aux batteries et aux déchets de batteries**. Il réglementera l'ensemble du cycle de vie des batteries - de la production à la réutilisation et au recyclage - et veillera à ce qu'elles soient sûres, durables et compétitives.

Plus précisément, le règlement :

- fixe des exigences en matière de durabilité, de sécurité, d'étiquetage, de marquage et d'information pour autoriser la mise sur le marché ou la mise en service de batteries au sein de l'Union;

- fixe des exigences minimales relatives à la responsabilité élargie des producteurs, à la collecte et au traitement des déchets de batteries ainsi qu'à la communication d'informations;

- impose des obligations liées au devoir de diligence à l'égard des batteries aux opérateurs économiques qui mettent des batteries sur le marché ou les mettent en service;

- fixe les exigences applicables à la passation de marchés publics écologiques lors de l'acquisition de batteries ou de produits dans lesquels des batteries sont incorporées.

Le règlement s'applique à **toutes les batteries**, y compris tous les déchets de batteries portables, les batteries de véhicules électriques, les batteries industrielles, les batteries portables, les batteries de démarrage, d'éclairage et d'allumage (batteries SLI) principalement utilisées pour les véhicules et les machines, ainsi que les batteries MTL destinées aux moyens de transport légers (par exemple, les vélos électriques, les cyclomoteurs électriques et les trottinettes électriques).

Exigences en matière de durabilité, de sécurité, d'étiquetage et d'information

Les nouvelles règles visent à améliorer le fonctionnement du marché intérieur des batteries et à garantir une concurrence plus équitable grâce aux exigences en matière de sécurité, de durabilité et d'étiquetage. Cet objectif sera atteint au moyen de critères de performance, de durabilité et de sécurité, de **restrictions strictes pour les substances dangereuses** telles que le mercure, le cadmium et le plomb et d'informations obligatoires sur l'empreinte carbone des batteries.

Dans le cas des batteries de véhicules électriques, des batteries industrielles rechargeables d'une capacité supérieure à 2 kWh et des batteries MTL, une **déclaration relative à l'empreinte carbone** devra être rédigée pour chaque modèle de batterie d'une unité de fabrication. Une **étiquette** visible, bien lisible et indélébile sera apposée sur les batteries de véhicules électriques, les batteries industrielles rechargeables d'une capacité supérieure à 2 kWh et les batteries MTL. L'étiquette indiquera la classe de performance liée à l'empreinte carbone de la batterie.

Le règlement introduit des exigences en matière d'étiquetage et d'information, notamment en ce qui concerne les composants des batteries et leur contenu recyclé, ainsi qu'un «**passeport de la batterie» électronique et un code QR**. Le passeport de batterie devra fournir au public des informations concernant les batteries mises sur le marché et les exigences relatives à leur durabilité.

Afin de donner aux États membres et aux acteurs économiques sur le marché suffisamment de temps pour se préparer, les exigences en matière d'étiquetage s'appliqueront d'ici à 2026 et le code QR d'ici à 2027.

Facilité de retrait et de remplacement des batteries portables et des batteries MTL

Le règlement prévoit que, d'ici à 2027, les batteries portables incorporées dans des appareils doivent pouvoir être retirées et remplacées par l'utilisateur final **à tout moment pendant la durée de vie du produit**. Une batterie portable est considérée comme facilement amovible par l'utilisateur final lorsqu'elle peut être retirée d'un produit à l'aide d'outils disponibles dans le commerce, sans nécessiter le recours à des outils spécialisés, à moins que ceux-ci ne soient fournis gratuitement avec le produit produits. Les batteries destinées aux moyens de transport légers devront être remplaçables par un professionnel indépendant.

Promouvoir l'économie circulaire

Les nouvelles règles visent à promouvoir une économie circulaire en réglementant les batteries tout au long de leur **cycle de vie**. Elles établissent donc des exigences en matière de fin de vie, y compris des objectifs et des obligations en matière de collecte, des objectifs de valorisation des matériaux.

Le règlement :

- prévoit des **niveaux minimaux obligatoires de contenu recyclé** pour les batteries industrielles, les batteries SLI et les batteries de véhicules électriques. À partir du 18 août 2031, ces niveaux sont fixés à 16% pour le cobalt, à 85% pour le plomb, à 6% pour le lithium et pour le nickel. À partir du 18 août 2036, ces niveaux seront de 26% pour le cobalt, 85% pour le plomb, 12% pour le lithium et 15% pour le nickel. Les batteries devront être accompagnées d'une documentation sur le contenu recyclé;

- fixe des **objectifs pour les producteurs en ce qui concerne la collecte des déchets de batteries portables** (63% d'ici à la fin de 2027 et 73% d'ici à la fin de 2030) et introduit un objectif de collecte spécifique pour les déchets de batteries destinées aux moyens de transport légers (51% d'ici à la fin de 2028 et 61% d'ici à la fin de 2031);

- fixe des **objectifs de rendement de recyclage et de valorisation des matières**. Des niveaux minimaux de matériaux récupérés à partir des déchets de batteries devront être réutilisés: 50% pour le lithium d'ici 2027 et 80% d'ici 2031; et 90% d'ici 2027 et 95% d'ici 2031 pour le cobalt, le cuivre, le plomb et le nickel.

L'objectif de rendement du recyclage est fixé à 80% pour les batteries nickel-cadmium d'ici à la fin de 2025 et à 50% pour les autres déchets de batteries d'ici à la fin de 2025.

Incidences environnementales et sociales

Le nouveau règlement vise à réduire les incidences environnementales et sociales tout au long du cycle de vie de la batterie. À cette fin, le règlement fixe des règles strictes relatives au **devoir de diligence** pour les opérateurs qui doivent vérifier la source des matières premières utilisées pour les batteries mises sur le marché. Le règlement prévoit, pour les **PME**, une exemption des règles relatives au devoir de diligence.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17.8.2023.

APPLICATION : à partir du 18.2.2024.