



Projet de règlement européen sur les batteries et les déchets de batteries

Le développement et la production de batteries sont considérés un impératif stratégique pour l'Europe dans le contexte de la transition vers une énergie propre. C'est également un aspect essentiel pour le secteur automobile européen.

La Commission européenne vient de présenter un projet de règlement pour les batteries et les déchets de batteries. Le projet sera maintenant discuté au sein du Conseil et du Parlement.

L'objectif est de finaliser la procédure législative fin de cette année-ci.

Nous suivrons ce dossier de près et nous vous tiendrons au courant.

Le projet de règlement a pour but de moderniser le cadre législatif de l'Union relatif aux batteries. Elle fait partie intégrante du pacte vert pour l'Europe, la nouvelle stratégie de croissance de l'Union visant à transformer cette dernière en une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive,

- i) caractérisée par l'absence d'émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050,
- ii) dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources et
- iii) où aucune personne ni aucun territoire ne sera laissé pour compte.

Par le choix de l'instrument d'un règlement plutôt qu'une directive, la proposition vise donc de garantir la mise en œuvre de règles communes pour les acteurs économiques sur le marché unique et d'éviter de fausser le jeu de la concurrence. Les mesures mèneront à davantage d'harmonisation des exigences applicables aux produits pour les batteries mises sur le marché de l'Union. En ce qui concerne la gestion de batteries usagées, les obstacles existants sous la forme de cadres réglementaires nationaux divergents ne peuvent être éliminés, d'après la Commission Européenne, qu'au moyen de règles plus détaillées et harmonisées en ce qui concerne l'organisation des processus de collecte et de valorisation et les responsabilités associées. Ces règles détaillées et harmonisées devraient comprendre des exigences directement applicables aux entreprises.

Cette vision implique concrètement qu'il n'y aura plus trois législations régionales réglant la responsabilité élargie des producteurs pour les batteries.

1. Champ d'application et classification

Le règlement s'applique à toutes les batteries et distingue quatre catégories :

- (10) «batterie automobile», toute batterie destinée uniquement à alimenter les systèmes de démarrage, d'éclairage ou d'allumage d'une automobile;
- (12) «batterie de véhicule électrique», (nouveau) toute batterie spécifiquement conçue pour assurer la traction des véhicules électriques et hybrides de transport routier;
- (7) «batterie portable», toute batterie qui:

- est scellée,
- pèse moins de 5 kg,
- n'est pas conçue pour des applications industrielles et
- n'est ni une batterie de véhicule électrique ni une batterie automobile;
- (11) «batterie industrielle», toute batterie conçue pour des usages industriels et toute autre batterie à l'exclusion des batteries portables, des batteries de véhicules électriques et des batteries automobiles;

2. Substances dangereuses

Mercurure

1. Les batteries, incorporées ou non dans des appareils, ne doivent pas contenir plus de 0,0005 % de mercure (exprimé en Hg métal) en poids.
2. Les batteries utilisées dans les véhicules (soumises à la directive VHU) ne doivent pas contenir plus de 0,1 % de mercure (exprimé en Hg métal) en poids dans un matériau homogène.

Cadmium

- Les batteries portables, incorporées ou non dans des appareils, ne doivent pas contenir plus de 0,002 % de cadmium (exprimé en Cd métal) en poids.
Cette restriction ne s'applique pas aux batteries portables destinées à être utilisées dans:
 - les systèmes d'urgence et d'alarme, notamment les éclairages de sécurité;
 - les équipements médicaux.
- Les batteries utilisées dans les véhicules (soumises à la directive VHU) ne doivent pas contenir plus de 0,01 % de cadmium (exprimé en Cd métal) en poids dans un matériau homogène (à l'exception des véhicules exemptés sur la base de l'annexe II de la directive VHU).

3. Empreinte carbone

Le règlement établit des règles relatives à l'empreinte carbone des batteries de véhicules électriques et des batteries industrielles rechargeables.

01/01/2024: exigence d'information sous la forme d'une déclaration relative à l'empreinte carbone

01/01/2026: classement en classes de performance liée à l'empreinte carbone.

01/01/2027: seuils maximaux d'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie.

4. Contenu recyclé

- 01/01/2027: documentation technique relative aux batteries industrielles et aux batteries de véhicules électriques à stockage interne dont les matières actives contiennent du cobalt, du plomb, du lithium ou du nickel devra comporter des informations relatives à la quantité des matières susmentionnées issues d'une valorisation qui est présente dans chaque modèle et lot de batteries d'une unité de fabrication.
- 01/01/2030: ces batteries devront contenir les proportions minimales suivantes de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation de déchets dans leurs matières actives
 1. 12% cobalt;
 2. 85% plomb,
 3. 4% lithium et
 4. 4% nickel
- 01/01/2035: proportions minimales suivantes de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation de déchets:
 1. 20% cobalt,
 2. (85% plomb,)
 3. 10% lithium et
 4. 12% nickel.

5. Exigences de performance et de durée applicables aux batteries portables

- 01/01/2026 les batteries portables d'utilisation courante (4,5 Volts(3R12), D, C, AA, AAA, AAAA, A23, 9 Volts (PP3)) ne pourront être mises sur le marché que si les paramètres de performance électrochimique et de durée, définis par la Commission, sont respectés.
- 31/12/2030: la Commission évaluera la faisabilité de mesures visant à interdire progressivement l'utilisation des batteries portables d'utilisation courante non rechargeables et, à cette fin, présentera un rapport au Parlement européen et au Conseil et envisagera de prendre les mesures appropriées, y compris l'adoption de propositions législatives.

6. Exigences de performance et de durée applicables aux batteries industrielles rechargeables et aux batteries de véhicules électriques

- Exigence d'information concernant les paramètres de performance électrochimique et de durée pour les batteries industrielles rechargeables et les batteries de véhicules électriques à stockage interne.
- 01/01/2026: les batteries industrielles rechargeables devront respecter les valeurs minimales que la Commission sera habilitée à adopter par acte délégué.

7. Facilité de retrait et de remplacement des batteries portables

Les fabricants devront concevoir les appareils dans lesquels sont incorporées des batteries portables de telle manière que les déchets de batteries puissent être facilement retirés et remplacés par l'utilisateur final ou par des opérateurs indépendants.

Une batterie est facilement remplaçable lorsque, après avoir été retirée d'un appareil, elle peut être remplacée par une batterie similaire sans perturber le fonctionnement ni amoindrir la performance de l'appareil.

Ces obligations ne s'appliquent pas dans les cas suivants:

- (a) nécessité d'une alimentation électrique continue et d'une connexion permanente entre l'appareil et la batterie portable pour des raisons de sécurité, de performance, d'ordre médical ou d'intégrité des données; ou
- (b) la batterie ne peut fonctionner qu'une fois intégrée dans la structure de l'appareil.

8. Exigences de marquage et d'information

Les batteries devront porter une inscription visible, lisible et indélébile, fournissant les informations nécessaires à l'identification de la batterie et de ses principales caractéristiques. Différents symboles ou inscriptions sur la batterie ou sur l'emballage de la batterie devront également fournir des informations sur la durée de vie, la capacité, l'exigence de collecte séparée, la présence de substances dangereuses et les risques de sécurité. Le code QR à imprimer ou à graver sur la batterie devra, en fonction du type de batterie, donner accès aux informations correspondant à la batterie en question. La Commission sera habilitée à établir, par acte d'exécution, des spécifications harmonisées pour certaines exigences de marquage.

9. Etat de santé et durée de vie

Les batteries industrielles rechargeables et les batteries de véhicules électriques devront contenir un système de gestion de batterie qui stocke les informations et les données nécessaires pour déterminer l'état de santé et la durée de vie prévue de la batterie. Toute personne morale ou physique ayant légalement acheté la batterie ou tout tiers agissant en son nom devra à tout moment avoir accès aux données relatives à ces paramètres dans le système de gestion de batterie afin d'évaluer la valeur résiduelle de la batterie, de faciliter son réemploi, sa réaffectation ou son remanufacturation et la mettre à la disposition d'agrégateurs indépendants qui exploitent des centrales virtuelles sur des réseaux électriques.

10. Devoir de diligence dans la chaîne d'approvisionnement

Le règlement requiert la mise en place de politiques relatives au devoir de diligence pour les batteries industrielles rechargeables et les batteries de véhicules électriques mises sur le marché unique. La Commission sera habilitée à réexaminer la liste des substances et les catégories de risque concernées par cette obligation.

11. Batteries en fin de vie – Responsabilité élargie des Producteurs

Les règles contenues dans ce chapitre remplacent les règles correspondantes figurant dans la directive 2006/66/CE, qui sera abrogée avec effet au 1er juillet 2023.

Les États membres devront établir un registre qui servira à vérifier que les producteurs respectent les exigences relatives à la gestion des batteries en fin de vie. Ce registre sera géré par l'autorité compétente de chaque Etat membre. Les producteurs seront tenus de s'enregistrer, et l'enregistrement sera accordé sur la base d'une demande contenant toutes les informations énumérées.

La responsabilité élargie des producteurs est imposée aux « producteurs » (qui ne sont pas nécessairement les mêmes organisations que les « fabricants »), ceux qui fournissent des batteries dans un Etat membre pour la première fois. Les producteurs peuvent s'organiser collectivement, au sein d'une organisation compétente en matière de responsabilité du producteur (comme Bebat).

Cette responsabilité comprend notamment les obligations de financer et d'organiser la collecte et le traitement séparés des déchets de batteries, de rendre compte à l'autorité compétente, de promouvoir la collecte séparée des batteries et de fournir des informations notamment sur les aspects de la fin de vie des batteries.

Les producteurs, individuellement ou dans le cadre d'une organisation compétente en matière de responsabilité du producteur, doivent veiller à la collecte de tous les déchets de batteries portables, indépendamment de leur nature, de leur marque ou de leur origine.

À cet effet, ils doivent mettre en place, gratuitement pour l'utilisateur final, un réseau de points de collecte en coopération avec les autres opérateurs concernés, y compris les distributeurs, les installations de traitement des déchets d'équipements électriques et de véhicules hors d'usage, les autorités publiques et les points d'apport volontaire.

Les producteurs seront en outre obligés de prévoir les modalités pratiques nécessaires en vue de la collecte et du transport des déchets de batteries depuis ces points de collecte pour garantir que les déchets de batteries portables feront par la suite l'objet d'un traitement et d'un recyclage. Les producteurs de déchets de batteries portables seront tenus d'atteindre les objectifs de collecte établis dans l'article. Les modalités de collecte feront l'objet d'une autorisation de l'autorité compétente, qui devra vérifier que les producteurs respectent les

obligations concernant la collecte des déchets de batteries portables, et notamment veiller à ce que les objectifs soient atteints.

Les États membres devront parvenir à des objectifs de collecte ambitieux pour les batteries portables, en excluant pour le moment les déchets de batteries utilisées pour les moyens de transport légers. Les taux de collecte augmenteront 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.

Une autre méthodologie de calcul, sur base des déchets de batteries disponibles à la collecte peut être étudiée et introduite à partir de 2030.

Les producteurs de batteries automobiles, de batteries industrielles et de batteries de véhicules électriques seront tenus, individuellement ou dans le cadre d'une organisation compétente en matière de responsabilité du producteur, d'organiser la collecte de tous les déchets de batteries. La collecte devra être gratuite et sans obligation d'achat d'une nouvelle batterie pour l'utilisateur final. Le producteur devra reprendre les déchets de batteries automobiles, de batteries industrielles et de batteries de véhicules électriques aux utilisateurs finals, ou dans les points de collecte accessibles, en coopération avec les distributeurs de ces types de batteries, les installations de traitement et de recyclage de déchets d'équipements électriques et électroniques et de véhicules hors d'usage, les autorités publiques et les tiers accomplissant des activités de gestion des déchets pour leur compte.

Le règlement contient 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. Il contient des exigences qui visent à faciliter ces opérations, y compris l'obligation pour les producteurs des batteries concernées de donner aux opérateurs procédant à la réaffectation l'accès au système de gestion de la batterie pour déterminer l'état de santé d'une batterie. Il impose également aux personnes qui procèdent à la réaffectation ou au remanufacturation des batteries de veiller à ce que l'examen, les essais de performance, l'emballage et l'expédition des batteries et de leurs composants soient effectués selon des instructions adéquates en matière de contrôle de la qualité et de sécurité. Les personnes effectuant des opérations de réaffectation ou de remanufacturation de batteries doivent veiller à ce que la batterie réaffectée ou remanufacturée soit conforme aux dispositions du présent règlement et à d'autres exigences législatives et techniques pertinentes relatives à l'utilisation à laquelle elle est destinée lors de sa mise sur le marché. Toutefois, lorsqu'il est démontré qu'une batterie ayant fait l'objet d'une réaffectation ou d'un remanufacturation a été mise sur le marché avant l'entrée en vigueur de certaines exigences concernant l'empreinte carbone, le contenu recyclé, la performance et la durée ainsi que le devoir de diligence à l'égard de la chaîne, les obligations découlant de ces dispositions ne s'appliqueront pas à cette batterie réaffectée ou remanufacturée. Afin de prouver qu'une batterie n'est plus un déchet, l'opérateur qui procède à l'opération en question devra, à la demande d'une autorité compétente, démontrer que l'état de santé de la batterie a été évalué ou a fait l'objet d'essais, que la batterie continuera d'être utilisée (au moyen d'une facture ou d'un contrat de vente) et que la batterie a fait l'objet de mesures appropriées de protection contre les dommages lors du transport, du chargement et du déchargement. Ces informations doivent être fournies aux utilisateurs finals et aux tiers agissant en leur nom, dans des conditions identiques, dans la documentation technique qui accompagne la batterie réaffectée lors de sa mise sur le marché ou de sa mise en service.

12. Passeport de batterie

Au 1er janvier 2026 au plus tard, un registre électronique sera établi pour chaque batterie industrielle et chaque batterie de véhicule électrique mise sur le marché. Il existera un registre unique pour chaque batterie, qui portera un identifiant unique. Le passeport de la batterie sera lié aux informations concernant les caractéristiques de base de chaque type et modèle de batterie qui sont stockées dans les sources des données du système établi. Il sera accessible en ligne.