















# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2020/0353(COD) En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Piles et déchets de piles	
Sujet 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
	 <a href="#">Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</a>	 <a href="#">BONAFÈ Simona</a>	01/03/2021
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 <a href="#">POLFJÄRD Jessica</a>	
		 <a href="#">KARLSBRO Karin</a>	
		 <a href="#">GIEGOLD Sven</a>	
	 <a href="#">LIMMER Sylvia</a>		
	 <a href="#">VONDRA Alexandr</a>		
	 <a href="#">MODIG Silvia</a>		
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	 <a href="#">Transports et tourisme</a>	 <a href="#">ERTUG Ismail</a>	24/02/2021
	 <a href="#">Marché intérieur et protection des consommateurs</a> (Commission associée)	 <a href="#">MANDERS Antonius</a>	11/02/2021
	 <a href="#">Industrie, recherche et énergie</a> (Commission associée)	 <a href="#">TOIA Patrizia</a>	19/01/2021
Conseil de l'Union européenne Commission européenne	DG de la Commission <a href="#">Environnement</a>	Commissaire SINKEVIČIUS Virginijus	

## Evénements clés

10/12/2020	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2020)0798</a>	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	<a href="#">A9-0031/2022</a>	Résumé
09/03/2022	Débat en plénière		
10/03/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T9-0077/2022</a>	Résumé
10/03/2022	Dossier renvoyé a la commission compétente		

## Informations techniques

Référence de procédure	2020/0353(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 114-p1; Règlement du Parlement EP 57
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/9/04958

## Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2020)0798</a>	10/12/2020	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2020)0420	10/12/2020	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2020)0334	10/12/2020	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2020)0335	10/12/2020	EC	
Avis de la commission	<b>ITRE</b>	<a href="#">PE692.744</a>	29/09/2021	EP	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE696.435</a>	01/10/2021	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE699.086</a>	26/10/2021	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE699.087</a>	26/10/2021	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE699.187</a>	26/10/2021	EP	

Amendements déposés en commission		<a href="#">PE699.188</a>	26/10/2021	EP	
Avis de la commission	TRAN	<a href="#">PE689.857</a>	09/12/2021	EP	
Avis de la commission	IMCO	<a href="#">PE695.236</a>	09/12/2021	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A9-0031/2022</a>	22/02/2022	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0077/2022</a>	10/03/2022	EP	Résumé

## Informations complémentaires

Document de recherche

[Briefing](#)

23/02/2021

## Piles et déchets de piles

**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 d'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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2026, les batteries feraient l'objet d'un classement en classes de performance liée à l'empreinte carbone;
- à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2027, les batteries devraient respecter des seuils maximaux d'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie;
- à partir du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 de 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<sup>er</sup> 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

---

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 1<sup>er</sup> 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

---

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.

Transparence					
GALLÉE Malte	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	21/04/2022	194953315534-56	
GALLÉE Malte	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	21/04/2022	05366537746-69	
POLFJÄRD Jessica	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	11/05/2022	Volvo AB	
GALLÉE Malte	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	19/05/2022	RECHARGE aisbl	
CAVAZZINI Anna	Rapporteur(e) fictif/fictive	IMCO	29/06/2022	Rasmussen Global	
POLFJÄRD Jessica	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	05/07/2022	EUROBAT	