



Questions et réponses sur la proposition de règlement relatif aux batteries

Bruxelles, le 10 décembre 2020

1. Pourquoi faut-il un nouveau texte législatif sur les batteries?

Les batteries sont une technologie essentielle dans la transition vers la neutralité climatique et vers une économie plus circulaire. Elles sont essentielles à la mobilité durable et contribuent à l'«ambition zéro pollution». Les batteries font aussi partie de notre vie de tous les jours à la maison, où elles sont présentes dans les appareils de cuisine, la télécommande du téléviseur ou les réveils. La demande de batteries va augmenter rapidement dans les prochaines années, notamment pour la traction des véhicules électriques, d'où l'importance stratégique croissante de ce marché à l'échelle mondiale.

Afin que le déploiement massif attendu des batteries ne contrecarre pas nos efforts en matière de transition verte, il est nécessaire que l'Union européenne agisse avec détermination pour promouvoir la production et le déploiement durables de toutes les batteries mises sur le marché de l'Union, ainsi que la gestion durable des déchets de ces batteries portables, batteries automobiles, batteries industrielles et batteries de véhicules électriques.

La nouvelle approche stratégique des batteries a vu le jour dans le cadre de l'alliance européenne pour les batteries et a été reprise en bonne place dans le pacte vert pour l'Europe, le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire et la nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe.

Pour que les batteries puissent véritablement contribuer à la transition verte, un nouveau cadre réglementaire doit être mis en place. L'actuelle [directive de l'UE relative aux batteries](#) date de 2006 et n'est plus à jour. Les conditions socio-économiques ont changé; des progrès technologiques ont été faits et de nouveaux marchés sont apparus, ainsi que de nouvelles utilisations des batteries, et il convient d'afficher de nouvelles ambitions pour répondre aux questions environnementales que cela soulève. La demande mondiale de batteries devrait être multipliée par 14 d'ici à 2030 et l'Union européenne pourrait représenter 17 % de cette demande. En outre, la croissance exponentielle de la demande mondiale de batteries va entraîner une augmentation équivalente de la demande de matières premières, notamment de cobalt, de lithium, de nickel et de manganèse, ce qui aura une incidence considérable sur l'environnement. L'utilisation croissante des batteries va également se traduire par une très forte augmentation des quantités de déchets. Il est à prévoir que le nombre de batteries au lithium prêtes au recyclage sera multiplié par 700 d'ici à 2040.

Pour autant, l'industrie est aujourd'hui mieux préparée à atteindre de meilleurs rendements de recyclage et des niveaux plus élevés de valorisation des matières, et donc mieux à même de contribuer à la circularité du secteur.

Eu égard à l'importance stratégique des batteries, et afin de réduire au minimum leurs effets délétères sur l'environnement, il convient d'établir des règles harmonisées à l'échelle de l'Union pour faire en sorte que la croissance attendue du secteur se fasse de la manière la plus respectueuse possible de l'environnement. Le nouveau règlement établit un cadre complet couvrant tous les types de batteries et portant sur l'ensemble de leur cycle de vie, depuis le processus de production et les exigences de conception jusqu'au recyclage et à la seconde vie, en passant par le contenu recyclé des batteries.

2. Quels objectifs la Commission vise-t-elle avec l'actuelle proposition de règlement ?

L'objectif du règlement proposé est de faire en sorte que les batteries mises sur le marché de l'Union soient durables, compatibles avec une économie circulaire, performantes et sûres tout au long de leur cycle de vie, et qu'elles soient collectées, réaffectées et recyclées, devenant ainsi une véritable source de matières premières valorisables. À cet effet, la proposition établit des exigences spécifiques à chaque étape de la chaîne de valeur des batteries.

D'une manière générale, il s'agit notamment de veiller à ce que les matières premières soient fournies de manière durable et responsable, à ce que les éléments de batteries, les modules de batteries et les groupes-batteries soient fabriqués à l'aide d'énergie propre, qu'ils contiennent de

faibles quantités de substances dangereuses, soient économes en énergie et conçus pour durer longtemps, et à ce qu'ils soient correctement collectés, recyclés ou réaffectés. La phase de fin de vie des batteries doit faire l'objet d'une attention particulière, afin d'éviter que les batteries devenues des déchets ne soient à jamais perdues, et de faire en sorte qu'elles soient plutôt réaffectées ou remanufacturées et que les matières de valeur qu'elles contiennent soient réintroduites dans l'économie.

Pour avoir une incidence significative sur le marché des batteries de l'Union européenne, de telles mesures sont juridiquement contraignantes et devront être adoptées au niveau de l'Union. Ce cadre réglementaire moderne est essentiel pour apporter une sécurité juridique aux opérateurs économiques de l'ensemble de la chaîne de valeur des batteries, de façon à préparer le terrain pour les investissements de grande ampleur qui sont nécessaires pour satisfaire la demande du marché.

La mise en place de telles exigences permettra en outre d'éviter la fragmentation du marché intérieur qui pourrait résulter d'approches nationales divergentes à de multiples égards en matière de développement durable, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement responsable en matières premières, la teneur en matières recyclées, l'empreinte carbone et le marquage. Toutes ces exigences orienteront le marché vers des modèles de production et de consommation plus durables.

Le fait d'établir des exigences en matière de développement durable portant sur l'ensemble du cycle de vie des batteries garantit que l'impact environnemental de celles-ci sera réduit au minimum. L'adoption d'approches circulaires est essentielle à cet égard: une boucle parfaite contribuera à maintenir le plus longtemps possible sur le marché les matières de grande valeur qui sont utilisées dans les batteries.

3. Quels sont les principaux domaines couverts par la proposition?

Le nouveau règlement proposé contient des exigences contraignantes en ce qui concerne:

- le caractère durable et la sécurité (notamment des règles relatives à l'empreinte carbone, des proportions minimales de contenu recyclé, des critères de performance et de durée et des paramètres de sécurité);
- le marquage et l'information (notamment le stockage d'informations sur le caractère durable ainsi que de données concernant l'état de santé et la durée de vie prévue);
- la gestion de la fin de vie (notamment la responsabilité élargie des producteurs, des objectifs et obligations de collecte, des rendements de recyclage et des taux de matières valorisées);
- les obligations des opérateurs économiques découlant des exigences relatives aux produits et des mécanismes de devoir de diligence;
- l'échange électronique d'informations.

En outre, la proposition contient des dispositions contraignantes en matière de marchés publics écologiques et des dispositions facilitant le contrôle de l'application des règles relatives aux produits, à savoir les règles concernant l'évaluation de la conformité, la notification des organismes d'évaluation de la conformité, la surveillance du marché et les instruments économiques.

4. En quoi les nouvelles règles amélioreront-elles la protection de la santé humaine et de l'environnement?

Toutes les étapes du cycle de vie des batteries, depuis l'extraction des ressources minérales utilisées dans la fabrication des batteries jusqu'à la collecte de celles-ci et leur traitement après utilisation, ont une incidence potentielle sur l'environnement et la santé humaine. Les exigences et dispositions proposées visent à réduire le plus possible ces incidences.

L'objectif principal est d'éviter l'utilisation de substances toxiques et de veiller à réduire les risques dus à la mauvaise gestion des déchets. À cet effet, la Commission propose des mesures telles que l'interdiction des batteries contenant du mercure et de celles contenant du cadmium, le renforcement des obligations de collecte séparée des déchets de batteries (avec un objectif de collecte de 70 % d'ici à 2030 pour les batteries portables et une exigence garantissant l'absence totale de perte pour toutes les autres batteries) et l'interdiction totale de la mise en décharge des déchets de batteries. Les objectifs à atteindre pour le rendement de recyclage des batteries au plomb sont relevés, et de nouveaux objectifs sont fixés pour les batteries au lithium, étant donné l'importance du lithium dans la chaîne de valeur des batteries. En outre, des objectifs spécifiques à atteindre d'ici à 2025 et 2030 sont fixés pour la valorisation des matières précieuses, à savoir le cobalt, le lithium, le plomb et le nickel.

Le règlement vise à faciliter la transition vers une mobilité plus propre ainsi qu'à accroître la pénétration des sources d'énergie renouvelables dans le bouquet énergétique de l'UE. Le recours

moindre aux combustibles fossiles contribuera à la réduction des émissions toxiques et des émissions de dioxyde de carbone, et réduira l'incidence du système de production d'énergie sur la santé et sur la qualité de l'environnement.

5. Quels sont les critères de développement durable et de sécurité proposés pour les batteries?

La Commission propose de maintenir les restrictions existantes concernant l'utilisation de substances dangereuses dans tous les types de batteries, en particulier pour le **mercure** et le **cadmium**.

En outre, à partir du 1^{er} juillet 2024, une déclaration relative à l'**empreinte carbone** sera obligatoire pour les batteries industrielles rechargeables et les batteries de véhicules électriques à stockage interne mises sur le marché de l'Union. À partir du 1^{er} janvier 2026, ces batteries devront porter une inscription indiquant leur classe de performance liée à l'empreinte carbone et, à partir du 1^{er} juillet 2027, elles devront respecter des seuils maximaux d'empreinte carbone.

À partir du 1^{er} janvier 2027, la **teneur** en cobalt, en plomb, en lithium et en nickel **recyclés** des batteries industrielles et des batteries de véhicules électriques à stockage interne devra être déclarée. À partir du 1^{er} janvier 2030, ces batteries devront respecter des proportions minimales de contenu recyclé (12 % de cobalt; 85 % de plomb, 4 % de lithium et 4 % de nickel). À partir du 1^{er} janvier 2035, ces proportions seront augmentées (20 % de cobalt, 10 % de lithium et 12 % de nickel).

En matière de **performance et de durée**, la proposition prévoit des exigences minimales applicables aux batteries portables d'utilisation courante (rechargeables et non rechargeables) au plus tard le 1^{er} janvier 2026, ainsi qu'aux batteries industrielles rechargeables.

La Commission propose de développer davantage l'exigence actuelle concernant l'**extraction des batteries**, qui oblige les fabricants à concevoir les appareils de manière que les déchets de batteries puissent être aisément enlevés. Elle propose également une nouvelle disposition concernant la **facilité de remplacement**, qui exige que les appareils continuent de remplir leur fonction après le remplacement des batteries.

La proposition comble également une lacune en ce qui concerne les **mesures de sécurité** applicables aux systèmes de stockage d'énergie par batterie stationnaire. Seuls les modèles ayant été soumis avec succès à des essais et jugés sûrs dans les conditions normales de fonctionnement et d'utilisation seront mis sur le marché de l'Union.

6. Les règles s'appliqueront-elles aux batteries importées? Comment s'assurera-t-on que les batteries sur le marché sont conformes aux règles?

Le nouveau règlement relatif aux batteries établit des exigences en matière de développement durable et de sécurité auxquelles les batteries devront satisfaire pour pouvoir être mises sur le marché. Ces règles s'appliqueront à toutes les batteries entrant sur le marché de l'Union, quelle que soit leur origine. Dans le cas des batteries fabriquées en dehors de l'Union, c'est à l'importateur ou au distributeur qu'il incombera de garantir la conformité des batteries aux exigences applicables énoncées dans le règlement.

En ce qui concerne les exigences relatives à l'empreinte carbone, aux proportions de contenu recyclé et à l'approvisionnement responsable en matières premières (devoir de diligence), la proposition prévoit une obligation de **vérification par tierce partie** par l'intermédiaire d'organismes notifiés.

Les **autorités de surveillance du marché** des États membres seront chargées de veiller au respect de ces dispositions sur le marché de l'Union.

7. Comment la circularité est-elle intégrée dans la proposition?

La circularité est au cœur de la proposition. Les incidences environnementales des batteries sont plus importantes dans les premières phases de leur cycle de vie, à savoir l'extraction des matières premières et les processus de fabrication. Une utilisation plus efficace des matières le long des chaînes de valeur des batteries se traduira par une diminution des activités extractives et par une réduction globale de l'incidence environnementale.

Bien que l'Union européenne affiche de très bons résultats dans le domaine du recyclage des batteries portables et des batteries automobiles au plomb, il reste encore beaucoup à faire en ce qui concerne les batteries lithium-ion utilisées dans les voitures électriques, les systèmes de stockage d'énergie et les activités industrielles. Seulement 10 % du lithium contenu dans les batteries est recyclé. La proposition prévoit des dispositions spécifiques pour relever ces nouveaux défis.

La Commission propose d'agir aux différentes étapes du cycle de vie des batteries. L'augmentation des taux de collecte des déchets de batteries est une étape cruciale pour boucler la boucle des matières contenues dans les batteries.

À cet égard, la Commission propose les mesures suivantes:

- Augmenter l'objectif de collecte séparée des batteries portables en le portant de 45 % actuellement à 65 % en 2025 puis à 70 % en 2030; la fixation d'un objectif spécifique pour les déchets de batteries provenant des moyens de transport légers est envisagée, étant donné que ce secteur est appelé à se développer.
- Renforcer l'obligation existante de collecte applicable à toutes les batteries de véhicules automobiles, batteries industrielles et batteries de véhicules électriques, en introduisant des obligations spécifiques en matière de communication d'informations afin de faciliter le contrôle de l'application de la législation.

Lors de la deuxième étape, ces batteries doivent être recyclées. L'obligation de veiller à ce que tous les déchets de batteries soient dûment recyclés, pierre angulaire du système actuel, sera maintenue.

La Commission propose d'augmenter les objectifs de **rendement des processus de recyclage** et de fixer un objectif spécifique pour les batteries au lithium.

De la même manière, la Commission propose d'apporter des modifications substantielles aux dispositions concernant la **valorisation des matières**. Des objectifs quantifiés contraignants sont proposés pour les processus de valorisation du cobalt, du cuivre, du nickel, du plomb et du lithium.

Lors de la dernière étape, ces matières valorisées devraient être mises à la disposition du secteur des batteries. La Commission propose que les batteries neuves mises sur le marché contiennent **des proportions minimales de contenu recyclé**, contribuant ainsi à boucler la boucle des matières. Enfin et surtout, la proposition établit un cadre clair pour la **réaffectation** des batteries industrielles et des batteries de véhicules électriques, afin de leur offrir une seconde vie (il s'agit par exemple de permettre qu'une batterie de véhicule électrique usagée puisse encore être utilisée pour le stockage stationnaire d'énergie).

8. Quelles informations les utilisateurs finals et les opérateurs économiques reçoivent-ils sur les batteries qu'ils acquièrent ou détiennent?

Les batteries devront faire l'objet d'un **marquage** fournissant, de manière visible, lisible et indélébile les informations nécessaires à leur identification et à celle de leurs principales caractéristiques. La durée de vie, la capacité, l'exigence de collecte séparée, la présence de substances dangereuses et les risques pour la sécurité font partie des informations qui devront être fournies au moyen d'inscriptions appropriées, telles que des codes QR.

La Commission propose que les propriétaires de batteries et les opérateurs indépendants agissant en leur nom aient accès à un système de gestion de batterie dans lequel sont stockées les informations et les données nécessaires pour déterminer l'état de **santé** et la durée de vie prévue de la batterie. Cela stimulera le développement du marché secondaire des batteries en facilitant le réemploi, la réaffectation ou le remanufacturation des batteries.

9. En quoi la proposition renforcera-t-elle la transparence sur le marché des batteries?

Plusieurs nouvelles dispositions du règlement proposé reposent sur l'utilisation des technologies informatiques, principalement en ce qui concerne le marquage, l'accès en ligne aux informations sur les batteries ou la traçabilité des grandes batteries sur l'ensemble de leur cycle de vie.

La proposition met en place un **système commun d'échange électronique**, ou un espace de données sur les batteries, qui permettra d'enregistrer des informations sur chaque modèle de batterie mis sur le marché de l'Union, et de communiquer ces informations au public.

Ce système de données sera relié, par l'intermédiaire du code QR susmentionné, à chaque **passaport numérique de batterie**, un nouveau mécanisme essentiel pour la traçabilité des grandes batteries et leur gestion. Ce système permettra aux consommateurs de prendre leurs décisions en connaissance de cause et aux fabricants de mettre au point des produits et des services innovants, tout en dotant les autorités nationales et la Commission d'un outil d'information sur le marché.

10. La proposition a-t-elle fait l'objet d'une analyse d'impact?

La Commission a mené des [activités de consultation](#) des parties prenantes de grande ampleur lors de la préparation de l'analyse d'impact de la proposition.

L'analyse d'impact repose sur l'analyse découlant de l'évaluation de la directive relative aux batteries, sur les consultations relatives à la présente initiative et sur différentes études d'appui.

Toutes les mesures sont analysées de manière plus ou moins détaillée à l'annexe 9 de l'analyse d'impact, et leur incidence est évaluée par rapport au scénario de statu quo.

Pour en savoir plus:

Notre communiqué de presse - [IP/2020/2312](#)

QANDA/20/2311

Personnes de contact pour la presse:

[Vivian LOONELA](#) (+32 2 296 67 12)

[Sonya GOSPODINOVA](#) (+32 2 296 69 53)

[Daniela STOYCHEVA](#) (+32 2 295 36 64)

[Célia DEJOND](#) (+32 2 298 81 99)

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)