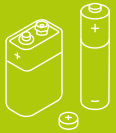


Règlement sur les batteries 2023 en dix points (2023/1542)

Le nouveau règlement européen sur les batteries concerne la disponibilité des matières premières en Europe, la circularité (économique) et la durabilité de l'ensemble de la chaîne de valeur des batteries.



type de batteries



normes de produits
& collecte



recyclage et réutilisation

INTRODUCTION : LES PRINCIPES DU RÈGLEMENT EUROPÉEN SUR LES BATTERIES (résumé)

Le 28 juillet 2023, la Commission européenne a publié au Journal officiel de l'UE le nouveau règlement européen sur les batteries, qui remplace l'ancienne directive sur les batteries 2006/66/CE du 06.09.2006 et est finalement **entrée en vigueur le 17 août 2023**. Après une période de six mois, le règlement **sera valable dans tous les États membres de l'UE le 18 février 2024**.

Les périodes de transition prévues dans le règlement sur les batteries sont également indiquées comme date fixe pour les obligations du règlement lui-même et comme date d'entrée en vigueur des actes délégués respectifs. Théoriquement, la date limite pourrait également être postérieure à la date limite fixée pour le besoin concerné. Cependant, dans cet article, nous supposons toujours les dates fixes des articles du règlement. Dans le cadre plus large du **Green Deal** européen et du plan européen pour l'économie circulaire, l'objectif principal du **nouveau Règlement européen sur les batteries** est le suivant :

- 1. créer des normes de produits européennes harmonisées pour tous les types de batteries,**
- 2. établir un marché unique européen performant pour les matières premières secondaires destinées aux batteries**
- 3. réduire de manière significative les incidences négatives sur l'environnement lors des phases de production, d'utilisation et de fin de vie de toutes les batteries.**

Les batteries mises au rebut ou les déchets de batteries ne peuvent dès lors plus être mis en décharge ni incinérés et doivent être traités en limitant les émissions. Les batteries sont utilisées sur un marché mondial, elles sont produites partout et leurs matières premières proviennent de toutes les régions du monde. C'est la raison pour laquelle l'UE travaille également à l'élaboration d'une **Législation européenne sur les matières premières critiques**.

Le nouveau Règlement sur les batteries affectera à la fois la réglementation sur les produits, la réglementation sur le transport, le droit de l'environnement, la législation sur les déchets, sur le recyclage et le réemploi ou sur la réaffectation.

En termes de contenu, le Règlement sur les batteries comprend notamment

- **des définitions des catégories de batteries**
- le « **réemploi** » des batteries sous toutes ses formes,
- **la collecte et le recyclage,**
- les règles relatives à **une responsabilité élargie et efficace du producteur (REP)**, y compris pour les organismes de gestion des déchets de batteries tels que Bebat vzw,
- **la réduction de l'empreinte carbone** des batteries,
- les **exigences minimales en matière de performance et de durabilité** (y compris la durée de vie),
- **réutilisation** d'un pourcentage de matériaux recyclés,
- **le retrait et le remplacement des batteries d'appareils et dispositifs,**
- **des exigences en matière de sécurité,**
- **la fourniture d'informations à l'utilisateur de la batterie sur les aspects liés à l'environnement et à la sécurité,**
- un **achat de batteries socialement responsable et durable par les pouvoirs publics,**
- un **devoir de diligence dans la chaîne de valeur des batteries**, en particulier lors de l'extraction des matières premières.
- un **marquage CE**



Recycler ensemble,
c'est mieux pour nous tous

- **ENTREE EN VIGUEUR** : L'article 96 du Règlement précise expressément que le Règlement dans son ensemble s'applique à partir de 6 mois après son entrée en vigueur (càd 20 jours après la publication), soit **le 18 février 2024** : il y a l'évaluation de la **conformité (Chapitre IV** - voir ci-dessous) d'ici **le 18 août 2024** et le **chapitre VII** (« **devoir de diligence** ») s'appliquera **le 18 août 2025**. Le **chapitre VIII** (gestion des déchets) s'applique **le 18 août 2025**, soit 24 mois après l'entrée en vigueur du Règlement batteries. La réglementation actuel (ancienne directive) pour les batteries ne sera abrogé que **le 18 août 2025**, de sorte qu'il reste possible de mettre des batteries sur le marché dans le cadre de cette directive d'ici là.
- **IMPORTANT POUR LES PRODUCTEURS/IMPORTATEURS** : Ils doivent vérifier les points suivants : Déclaration UE de conformité et documentation technique en **annexe VIII** indiquant si le fabricant a effectué la procédure d'évaluation de la conformité.
- si la batterie porte le marquage CE et est dotée de toutes les indications et symboles nécessaires
- si la batterie est accompagnée de la documentation, des instructions et des informations de sécurité nécessaires si le fabricant répond aux exigences nécessaires à l'identification du fabricant
- Ils ne doivent pas importer de batteries qui ne respectent pas les réglementations relatives à la restriction des substances dangereuses, aux paramètres de performance et de durabilité, ainsi qu'à la santé et à la longévité, à la sécurité des systèmes de stockage d'énergie par batterie stationnaire et aux systèmes de gestion de batterie et qui n'ont pas été rendu conforme. Les producteurs-importateurs s'assurent que les conditions de stockage et de transport n'altèrent pas la conformité de la batterie aux exigences en vigueur, tant que la batterie est sous leur responsabilité.

1. NOUVELLE(S) CATÉGORIE(S) DE BATTERIE DANS LE RÈGLEMENT SUR LES BATTERIES

Compte tenu de l'évolution et des innovations actuelles sur le marché, de **nouvelles catégories de batteries** ont été intégrées dans le Règlement sur les batteries. En raison de la forte croissance prévue du marché de « l'E-mobilité » combinée aux caractéristiques actuelles des batteries utilisées pour alimenter les véhicules électriques, la Commission européenne a décidé de prendre en compte cette évolution et d'introduire une nouvelle catégorie de « batteries de traction » (**à savoir les « batteries VE »**) en plus des catégories de batteries actuelles (portables, industrielles et automobiles) de la directive existante sur les batteries. Selon la définition de l'article 3 point 52 du règlement, une « batterie de véhicule électrique » (**batterie VE**) est toute batterie spécifiquement conçue pour assurer la traction des véhicules électriques et hybrides de transport routier. Par conséquent, ces batteries ne seraient plus qualifiées de batteries industrielles, comme c'est le cas aujourd'hui dans le cadre de la Directive sur les batteries. En outre, les batteries provenant principalement du secteur des deux-roues électriques (vélos électriques, trottinettes électriques...) (les **« moyens de transport légers » (MTL) ou véhicules légers**) ont également été classées dans une nouvelle catégorie de batteries totalement distincte, afin de tenir compte de la part de marché considérable et de la croissance prévue sur ce marché également.

Les articles 38 et suivants (Chapitre VI) énumèrent toutes les obligations des fabricants/importateurs/distributeurs, y compris les opérateurs de réutilisation, nécessaires pour « mettre sur le marché » ou « mettre en service » une batterie (leasing, rental,...). (par exemple, **la documentation technique de l'annexe VIII et la déclaration CE à conserver pendant 10 ans pour les autorités nationales**, l'identification du modèle ou le numéro de série, les valeurs des paramètres, les informations à l'autorité de surveillance du marché, etc.)

LE RÈGLEMENT IDENTIFIE AINSI 5 CATÉGORIES DE BATTERIES (CHAPITRE I)

- **« Batterie SLI »** ou batterie automobile : toute batterie exclusivement destinée à alimenter les systèmes de démarrage, d'éclairage ou d'allumage, ou d'autres fonctions d'appui, d'un véhicule ou de machines (dénommées dans le Règlement SLI — start light ignition batteries); (généralement des batteries au plomb)
- **« Batterie de véhicule électrique »** (batterie EV) : toute batterie spécifiquement conçue pour fournir l'énergie nécessaire à la traction d'un véhicule de catégorie L et d'un poids supérieur à 25 kg, ou d'un véhicule hybride ou électrique de catégorie M, N ou O. Ne sont pas reprises dans cette catégorie : les batteries de machines et de bateaux (= batteries industrielles) ou les batteries de moyens de transport légers dont le poids est inférieur ou égal à 25 kg.
- **« Batterie portable »** : toute batterie qui :
 - est scellée,
 - a un poids inférieur ou égal à 5 kg,
 - n'est pas spécifiquement conçue à des fins industrielles, et
 - n'est ni une batterie de véhicule électrique, ni une batterie de véhicule léger, ni une batterie SLI ;
- **« Batterie industrielle »** : toute batterie spécifiquement conçue pour un usage industriel et toute autre batterie dont le poids est supérieur à 5 kg, à l'exclusion des batteries de véhicule léger ou de véhicule électrique et des batteries SLI ; Dans cette catégorie, les **« batteries des systèmes de stockage stationnaire d'énergie »** (SSE) sont définies comme suit : une batterie industrielle à stockage interne, spécifiquement conçue pour stocker l'énergie électrique et alimenter le réseau d'électricité, quels que soient le lieu d'utilisation de cette batterie et son utilisateur.
- **« Batteries alimentant des moyens de transport légers »** (MTL) : toute batterie scellée dont le poids est inférieur ou égal à 25 kg, conçue pour fournir de l'énergie électrique pour la traction de véhicules à roues pouvant être alimentés par le moteur électrique seul ou par une combinaison d'énergie motrice et d'énergie humaine, y compris les véhicules de catégorie L homologués au sens du règlement (UE) n° 168/2013, à l'exclusion des accumulateurs de véhicule électrique.

2. DURABILITÉ ET EXIGENCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ (CHAPITRE II)

Les exigences en matière de durabilité et de sécurité énoncées visées au **chapitre II** du Règlement sur les batteries constituent le cœur réglementaire du nouveau Règlement et, outre les restrictions relatives aux matières premières déjà prévues dans la Directive actuelle sur les batteries, introduisent de **toutes nouvelles prescriptions réglementaires** pour les produits du marché des « batteries ». Ces exigences sont notamment les suivantes :

- **Empreinte carbone** (définition ci--après) sur l'ensemble du cycle de vie des batteries de véhicules électriques (> 2 kWh), des batteries alimentant des moyens de transport légers, des batteries industrielles (> 2 kWh) et des batteries de stockage d'énergie (> 2 kWh) (SSE), c'est-à-dire depuis l'extraction des matières premières jusqu'à la production des composants des batteries proprement dits, le transport jusqu'à l'utilisateur final, la collecte, le recyclage et l'élimination des batteries usagées. **Les dates:** (article 7) :
 - **Exigences en matière d'information** sous la forme d'une déclaration d'empreinte carbone **le 18 février 2025** pour les batteries de VE, **le 18 février 2026** pour les batteries industrielles (> 2 kWh), **le 18 août 2028** après pour les batteries alimentant des moyens de transport légers et **le 18 août 2030** pour les batteries SSE (> 2 kWh).
 - **Classification en classes de performance liée à l'empreinte carbone** le 18 août 2026 pour les batteries de VE, le 18 août 2027 pour les batteries industrielles (> 2 kWh), le 18 août 2030 pour les batteries destinées aux moyens de transport légers et le 18 février 2032 pour les batteries SSE (> 2 kWh).
 - **Seuil maximal d'empreinte carbone** sur le cycle de vie le 18 février 2028 pour les batteries de VE, le 18 février 2029 pour les batteries industrielles (> 2 kWh), le 18 août 2031 pour les batteries alimentant des moyens de transport légers et le 18 août 2033 pour les batteries SSE (> 2 kWh).

Le relevé d'empreinte carbone accompagne la batterie jusqu'à ce que le relevé soit disponible via le code QR.

EXPLICATION-DEFINITION: L'empreinte CO2 est définie comme la somme des quantités de gaz à effet de serre émises ou éliminées dans un système de produits (article 3, n° 21). L'UE vise à réduire les émissions et considère donc l'introduction d'une empreinte carbone comme une mesure pour atteindre l'objectif de l'Union de parvenir à la neutralité climatique d'ici 2050.

- Un outil informatique doit être développé à cet effet. Le détail de l'empreinte CO2 est précisé à l'article 7 du nouveau règlement.
- Il y aura trois niveaux de réglementation (voir ci-dessus), qui entreront en vigueur à des moments différents et augmenteront en tout cas le niveau d'ambition.
- À cette fin, des actes d'exécution ou des actes délégués devraient être progressivement introduits pour soutenir le développement de règles de calcul harmonisées pour la déclaration requise de l'empreinte CO2 et pour le calcul des classes de performance en matière d'émission de CO2.
- **Contenu recyclé** des nouvelles batteries industrielles à partir du 18 août 2028, des nouvelles batteries de VE à partir du 18 août 2028, des nouvelles batteries alimentant des moyens de transport légers à partir du 18 août 2033 et des nouvelles batteries SLI à partir du 18 août 2028 en termes de **cobalt, de plomb, de lithium et de nickel**. Alors que dans une première phase, seule la mention (**documentation**) du contenu réellement recyclé est requise, des contenus recyclés minimaux de plus en plus élevés seront obligatoires dans les nouvelles batteries concernées (article 8) par **les deux phases ultérieures. Cette obligation s'applique également aux « importateurs » ; ceux-ci ne sont désormais plus autorisés à introduire sur le marché européen des batteries qui ne sont pas conformes aux règles européennes**. Actuellement, la chaîne de valeur de l'UE se procure la plupart de ses batteries en Extrême-Orient. Les fabricants hors UE devront donc se conformer aux objectifs européens en matière de durabilité des batteries, ce qui nécessitera certainement des accords contractuels appropriés à l'avenir pour tous ceux qui introduisent des batteries sur le marché dans les pays européens. Dans le cadre de ce contenu recyclé, les batteries industrielles devront être soumises aux exigences échelonnées ci-dessous (le Parlement propose même d'étendre ces exigences à certaines batteries portables) :
 - **À partir du 18 août 2028 pour les batteries industrielles (> 2 kWh), à partir du 18 août 2028 60 mois pour les batteries de VE et les batteries SLI, à partir du 18 août 2033 pour les batteries alimentant des moyens de transport légers**, les batteries doivent être accompagnées d'une **documentation** précisant la quantité de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel qu'elles contiennent (le cas échéant) provenant de déchets.
 - **À partir du 18 août 2031**, les batteries industrielles (> 2 kWh), les batteries de VE de 2 kWh et les batteries automobiles SLI doivent contenir une proportion minimale de matériaux recyclés, à savoir 16 % pour le cobalt, 85 % pour le plomb, 6 % pour le lithium et 6 % pour le nickel.
 - **À partir du 18 août 2036**, le contenu recyclé minimum pour ces types de batteries passe à 26 % pour le cobalt, 12 % pour le lithium et 15 % pour le nickel (le plomb reste à 85 %).

- EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERFORMANCE ET DE DURABILITÉ.

BATTERIES PORTABLES

- **À partir du 18 août 2028** : les batteries portables (à l'exclusion des piles boutons) à usage général (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 durabilité, tels que définis par la Commission, sont respectés.
- **Les exigences spécifiques pour chaque catégorie seront déterminées par un acte délégué**, qui devra être adopté par la Commission pour le 18 août 2027 pour les batteries portables.
- **31/12/2030** : par le biais d'une étude, la Commission évaluera la faisabilité de mesures visant à éliminer progressivement du marché l'utilisation de batteries portables non rechargeables à usage général, et soumettra un rapport à ce sujet au Parlement européen et au Conseil, proposant des mesures appropriées, y compris d'éventuelles propositions législatives.

BATTERIES INDUSTRIELLES RECHARGEABLES, BATTERIES ALIMENTANT DES MOYENS DE TRANSPORT LÉGERS (LMT) ET BATTERIES DE VE

- **Exigences en matière d'information sur les paramètres de performance** (annexe VIII- du Règlement sur les batteries) en matière de processus électrochimiques et la durée des batteries industrielles rechargeables (pour le 18 août 2028), pour le 18 août 2027 pour les batteries de véhicules électriques et un acte délégué pour le 18 août 2027 pour des batteries alimentant des moyens de transport légers.
- Pour le 18 août 2024 , les batteries industrielles rechargeables pour le stockage interne de l'énergie (SSE) devront satisfaire aux paramètres de sécurité minimum qui seront déterminés par la Commission.
- Pour le 18 août 2024 r, ces types de batteries devront être accompagnés d'un document précisant les valeurs des paramètres de performance électrochimique et de durabilité.

- **Le retrait et le remplacement des batteries portables et des batteries alimentant des moyens de transport légers (MTL ou LMT) ;** à cet égard, il convient de noter qu'il s'agit essentiellement d'une obligation liée à l'origine aux fabricants d'équipements électriques et électroniques et de moyens de transport légers (principalement des deux-roues tels que les vélos électriques).

Les produits équipés de batteries portables et de batteries alimentant des moyens de transport légers doivent être conçus de manière à ce que les batteries puissent être facilement retirées et remplacées par l'utilisateur final à tout moment pendant la durée de vie du produit et être accompagnés d'instructions et d'informations de sécurité sur l'utilisation, le retrait et le remplacement des batteries. Ces informations doivent être disponibles en ligne en permanence.

Il existe **des exceptions très limitées** à ces règles :

- il existe une exception partielle permettant à un produit d'être conçu de manière à ce que le remplacement de la batterie soit effectué par un professionnel indépendant (et non par l'utilisateur final) pour les produits conçus pour fonctionner dans un environnement exposé aux éclaboussures, aux courants d'eau ou à l'immersion dans l'eau et destinés à être lavés et rincés (si nécessaire pour assurer la sécurité), ainsi que pour une catégorie limitée de dispositifs médicaux et d'appareils médicaux.
- il existe une exception totale lorsque la continuité de l'alimentation électrique et une connexion permanente entre le produit et la batterie sont requises pour assurer la sécurité, ou pour les produits dont la fonction principale est de collecter et de fournir des données, pour des raisons d'intégrité des données.

Pour le 18 août 2027 , les batteries portables et les batteries alimentant des moyens de transport légers devront être conçues de manière à ce que les consommateurs puissent les retirer et les remplacer facilement sans aide.

- **Sécurité des systèmes stationnaires de stockage d'énergie** (y compris SSE).

De nombreux amendements (détaillés) sont proposés dans ce domaine. Ceux-ci concernent en particulier l'applicabilité des obligations individuelles aux différents types de batteries et les dates respectives de début de validité des obligations individuelles ou les périodes de transition à spécifier.

Comme indiqué, **les exigences en matière de sécurité** de la proposition de Règlement sur les batteries figurent à l'article 4 et à l'article 12. L'article 4, qui constitue une exigence générale, porte sur tous les types de batteries.

L'article 12 ne couvre que les **systèmes de batteries stationnaires (SSE)** et renvoie à l'**annexe V** avec des paramètres de sécurité spécifiques (tels que la prévention des courts-circuits, de la surchauffe...). Lorsqu'un fabricant effectue tous les essais mentionnés à l'annexe V de la proposition de Règlement sur les batteries, il peut déclarer que la batterie est sûre. La réalisation de ces essais ne doit pas nécessairement tenir compte des aspects de sécurité spécifiques de la batterie et de son contexte. **L'annexe V peut faire l'objet de modifications par la Commission européenne à la lumière des progrès techniques et scientifiques** (par exemple, de nouvelles normes ou mises à jour). Cela signifie ce qui suit :

- Les exigences en matière de sécurité applicables à tous les types de batteries (article 4) ne sont pas précisées de façon plus concrète par une exigence plus détaillée ou une référence à un cadre, une approche ou une norme d'évaluation. Cela signifie à nouveau (comme pour l'actuelle Directive sur les batteries) qu'il faut s'en remettre à l'approche générale de la **sécurité des produits de la Directive sur la sécurité des produits**.
- **Les exigences spécifiques en matière de sécurité de l'article 12 ne s'appliquent qu'aux systèmes de batteries stationnaires (SSE).**
- Aucune distinction n'est faite entre la chimie de la batterie et les différents dangers qui peuvent y être liés.

Les exigences en matière de sécurité sont garanties par l'autodéclaration, tandis que les exigences en matière de durabilité (empreinte carbone, recyclage et matières premières/zones à risque) doivent être vérifiées par un **organisme notifié (ON) (organisme d'évaluation de la conformité)**, après quoi le **marquage CE** peut être délivré à la batterie.

**Exigences en matière de durabilité et de sécurité dans la proposition de Règlement sur les batteries
(à prouver avec la documentation technique)**

Article 17 Évaluation de la conformité

	Annexe VIII, partie A, Autodéclaration–contrôle de la production	Annexe VIII, partie B Vérification par un ON
Article 6 Restrictions concernant les substances	X	
Article 7 Empreinte carbone des batteries destinées aux véhicules électriques, aux moyens de transport légers (MTL) et des batteries industrielles rechargeables		X
Article 8 Contenu recyclé des batteries industrielles, des batteries de véhicules électriques et batteries SLI		X
Article 9 Exigences en matière de performance et de durée pour les batteries portables à usage général	X	
Article 10 Exigences en matière de performance et de durée pour les batteries MTL, pour les batteries industrielles rechargeables et pour les batteries de véhicules électriques	X	
Article 11 Retrait et remplacement des batteries portables et des batteries alimentant des moyens de transport légers (MTL)		X
Article 12 Sécurité des systèmes de stockage stationnaire d'énergie (voir annexe V : paramètres de sécurité)	X	
Article 13 Étiquetage et marquage des batteries	X	
Article 14 Informations relatives à l'état de santé et à la durée de vie prévue des batteries	X	

IMPORTANT POUR LE PRODUCTEUR DE PRODUITS CONTENANT UNE BATTERIE

- Le producteur d'un produit contenant une batterie connaît mieux le contexte d'utilisation que le producteur de la batterie qui fournit la batterie pour le produit/le dispositif/l'appareil/le véhicule ou l'équipement de travail/l'outil. Toutefois, la Directive actuelle sur les batteries ainsi que le Règlement sur les batteries n'imposent aucune exigence concrète au producteur de batteries pour qu'il fournisse des informations sur les aspects de sécurité à la partie suivante de la chaîne, qui incorpore la batterie dans un produit final (qui est à son tour couvert par sa propre législation).

Le producteur d'un produit contenant la batterie devra donc imposer des exigences en matière de sécurité à la batterie en fonction de son utilisation dans le produit.

- En cas d'utilisation professionnelle d'outils pourvus d'une batterie**, le Code du bien-être au travail s'applique également à la protection. En vertu de celui-ci, l'employeur est tenu d'inventorier l'utilisation des équipements de travail et de vérifier les informations du fournisseur par rapport à sa propre utilisation. Sur cette base, l'employeur détermine les risques potentiels de l'équipement de travail et les mesures à prendre pour l'utiliser en toute sécurité, en se fondant sur les informations du fournisseur (**inventaire des risques**). Le Règlement sur les batteries ne contient aucune exigence concrète obligeant le producteur à transmettre les informations de sécurité correctes de la chaîne à l'utilisateur final professionnel, de sorte que ce dernier puisse procéder à l'évaluation des risques.

3. EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉTIQUETAGE ET D'INFORMATION POUR LES BATTERIES (CHAPITRE III)

Les dispositions du **chapitre III** de la partie relative aux exigences en matière d'**étiquetage et d'information visent à étendre les exigences existantes en matière d'étiquetage** par de nombreux éléments. Par exemple, selon l'**annexe VI** (*) du Règlement, les substances dangereuses contenues dans la batterie (définies à l'art. 3 n° 52 par une référence à certaines classes de danger du Règlement (CE) n° 1272/2008), **la date de fabrication et la date de mise sur le marché à l'avenir doivent être indiquées sur la batterie.**

(*)**(Annexe VI A) Informations générales sur les batteries : Informations figurant sur l'étiquette de la batterie : Site de production (emplacement géographique d'une installation de production de batteries) ; Date de production (mois et année) ; Poids ; Puissance ; Chimie ; Substances dangereuses contenues dans la batterie autres que le mercure, le cadmium ou le plomb ; Agent extincteur utilisable**

En outre, il y a une nouveauté en termes d'**étiquetage obligatoire des produits** - chaque batterie devra porter un **code QR (annexe VI C)** à l'avenir, qui devrait donner accès à toutes les informations d'étiquetage et à de nombreuses informations supplémentaires (par exemple, l'identification avec le numéro de série) et des rapports à fournir ou à préparer pour remplir d'autres obligations en vertu du Règlement sur les batteries. L'étiquetage par code QR, tel qu'il est conçu actuellement, même s'il est lié à tous les éléments d'étiquetage requis, **n'éliminera pas** la nécessité d'**éléments d'étiquetage physiques sur la batterie** (ou, dans des cas exceptionnels, sur l'emballage et/ou la documentation d'accompagnement). **Il est donc question d'un véritable double étiquetage/marquage**. Dans ce contexte, il convient de se demander si une duplication à 100 % des éléments d'étiquetage énumérés à l'annexe VI, parties A et B, sur la batterie et via le code QR offre réellement une valeur ajoutée, ou si certains éléments peuvent également être couverts uniquement via le **code QR** en faveur d'un étiquetage physique clair, ou en tout état de cause si le code QR peut être une solution de secours s'il n'est pas possible d'étiqueter la batterie avec tous les éléments obligatoires. (= article 7, 8 et 10)

Conformément à la directive actuelle sur les batteries, les batteries doivent être marquées du **symbole de la poubelle barrée (annexe VI(B))**, et les batteries contenant du cadmium et du plomb au-delà de certains niveaux doivent être marquées du symbole chimique correspondant au métal concerné.



Outre les exigences en matière d'étiquetage, **pour les batteries industrielles rechargeables (batteries EV) et les batteries alimentant des moyens de transport légers (MTL), un système de gestion de la batterie (SGB) doit être rendu obligatoire** ; celui-ci devra contenir **des données accessibles** (données) sur **les paramètres permettant de déterminer l'état de vieillissement de la batterie et sa durée de vie prévue**, et doit toujours être accessible à l'acheteur d'une batterie (l'obligation d'information prévue à l'article 73 du Règlement sur les batteries incombe au producteur d'origine à l'égard du « ré-employeur »).

Cette obligation vise à soutenir le marché de l'occasion pour les batteries industrielles usagées, les batteries des VE et les batteries alimentant des moyens de transport légers. Cette obligation semble quelque peu contradictoire avec l'obligation d'utiliser des matières premières recyclées à partir de batteries usagées. Cela signifie que toutes les autres batteries, telles que celles des vélos et trottinettes électriques, les petites batteries d'autres moyens de transport, peuvent être réaffectées (réutilisées) par des tiers, avec des exigences de sécurité inférieures.

Obligations d'étiquetage, les dates :

- **À partir du 18 août 2025** : le symbole « collecte sélective » (poubelle barrée) (partie B de l'annexe VI) pour toutes les piles (article 13, paragraphe 4)
- **À partir du 18 août 2026** : informations générales sur les piles sur les étiquettes des piles (partie A de l'annexe VI) (article 13, paragraphe 1)
- **À partir du 18 août 2026** : informations sur la capacité des batteries rechargeables portables, des batteries LMT et des batteries de démarrage (article 13, paragraphe 2)
- **A partir du 18 août 2026** : le symbole « non rechargeable » pour les batteries portables correspondantes et l'indication de la durée moyenne minimale de fonctionnement (article 13 (3))
- **Dès l'entrée en vigueur** : le symbole du métal lourd (plomb ou cadmium) (article 13, paragraphe 5)
- **À partir du 18 février 2027**, toutes les piles doivent contenir un code QR, qui doit être noir et lisible avec les lecteurs de codes QR courants (Annexe VI, Partie C). Il doit faire référence aux informations ci-dessus aux moments pertinents et, dans le cas des batteries LMT, des batteries industrielles d'une capacité supérieure à 2 kWh et des batteries EV, un lien vers le passeport batterie et, dans le cas d'autres batteries, un lien vers informations pertinentes, déclaration de conformité, rapport, informations sur la prévention et la gestion des piles usagées (article 13, paragraphe 6).

En outre, le 31 décembre 2027 au plus tard, la Commission évaluera également la faisabilité et les avantages potentiels de la mise en place de « systèmes de consigne » pour les batteries, en particulier pour les batteries portables à usage général. À cette fin, la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil et envisagera de prendre les mesures appropriées, y compris l'adoption de propositions législatives.

4. ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ SELON LA RÉGLEMENTATION SUR LES BATTERIES ET LE MARQUAGE CE (CHAPITRE IV)

MARQUAGE CE SUR LA BATTERIE

Les exigences en matière de marquage CE s'appliquent conformément à l'article 30 du règlement (CE) n° 765/2008. Le marquage CE est suivi du numéro d'identification de l'organisme notifié, si requis à l'annexe VIII. Ce numéro d'identification est apposé par l'organisme notifié lui-même ou, conformément à ses instructions, par le fabricant ou son mandataire (article 20, paragraphe 3). Le marquage CE et le numéro d'identification peuvent également être suivis d'un pictogramme ou d'un autre signe indiquant un risque, une utilisation ou un danger particulier lié à l'utilisation, au stockage, à la manipulation ou au transport de la batterie (article 20, paragraphe 1, point 4). **Les modifications dans l'application du marquage CE s'appliquent dès le 18 août 2024** (ref. art. 38 + annexe VIII).

PROCÉDURE D'ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ

Afin de pouvoir mettre des batteries sur le marché, elles doivent répondre aux exigences de la réglementation. La conformité est vérifiée au travers de la procédure d'évaluation de la conformité dont les normes et exigences sont complétées par les paramètres de performance et de durabilité, les paramètres de détermination de l'état sanitaire et de la durée de vie attendue, ainsi que l'empreinte CO2 et le contenu recyclé.

Afin de consolider la confiance dans le marché des batteries, de renforcer l'obligation des producteurs de respecter les exigences du Règlement sur les batteries et de faciliter l'application par les autorités de surveillance du marché, le **chapitre IV** introduit l'**obligation d'évaluation de la conformité des batteries**. En liaison avec les spécifications de l'**annexe VIII**, les articles 15 et 17 prévoient **deux types de procédures d'évaluation de la conformité** pour évaluer la conformité dans le cadre du Règlement sur les batteries, en fonction des obligations applicables et des batteries concernées — soit **un contrôle purement interne de la production (autocertification)**, soit **un contrôle interne de la production avec vérification sous la supervision d'un « organisme notifié » (ON)** (voir l'aperçu dans l'encadré ci-dessus au point 1) **indépendamment de la procédure spécifique, une déclaration de conformité UE et le marquage CE des batteries deviendront obligatoires dans tous les cas à l'avenir**. À cet égard, le Règlement sur les batteries sera finalement aligné sur l'autre législation prescrivant un **marquage CE**.

L'évaluation de la conformité des batteries au regard des paramètres de performances électrochimiques et de durabilité, ainsi que des paramètres de détermination de l'état de santé et de la durée de vie attendue, est réalisée selon la procédure suivante :

- Pour les batteries produites en série :
 - Module A – Contrôle interne de la production (partie A de l'annexe VIII)
 - Module D1 – Assurance qualité du processus de production (Annexe VIII, Partie B)
- Pour les batteries non produites en série :
 - Module A – Contrôle interne de la production (partie A de l'annexe VIII)
 - Module G – Conformité basée sur la vérification à l'unité (partie C de l'annexe VIII) (Article 17, paragraphe 1)

L'évaluation de l'empreinte carbone et du contenu recyclé est réalisée selon la procédure suivante :

- Pour les batteries produites en série
 - Module D1 – Assurance qualité du processus de production (Annexe VIII, Partie B)
- Pour les batteries non produites en série :
 - Module G – Conformiteit op basis van eenheidskeuring (deel C van bijlage VIII) (artikel 17, lid 2)

Le marquage CE doit être apposé de manière visible, lisible et indélébile sur la batterie. Lorsque cela n'est pas possible ou pas justifié en raison de la nature de la batterie, il sera apposé sur l'emballage et sur les documents accompagnant la batterie.

5. DEVOIR DE DILIGENCE DANS LA CHAÎNE DE VALEUR (Chapitre VII)

Un aspect important du Règlement sur les batteries est que **les articles 47 et 48, conjointement à l'annexe X** du Règlement, prévoient **un devoir de diligence raisonnable étendu** dans la chaîne de valeur, qui doit être respecté par **tous les acteurs du marché (à l'exception des PME dont le chiffre d'affaires est inférieur à 40 millions d'euros qui commercialisent certaines batteries** (c'est-à-dire qui les mettent à disposition sur le marché de l'UE pour la première fois). Le **devoir de vigilance** dans la chaîne de valeur couvre, d'une part, les chaînes d'approvisionnement **du cobalt, du graphite naturel, du lithium, du nickel et de certains composés chimiques issus de ces matières premières** et, d'autre part, des aspects tels que **les droits de l'homme, les considérations environnementales, la santé humaine et la santé et la sécurité au travail**. Bien que les nouvelles exigences soient alignées sur le Règlement (UE) 2017/821 existant fixant des obligations liées au devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement pour les importateurs de l'Union qui importent de l'étain, du tantale et du tungstène, leurs minéraux et de l'or provenant de zones de conflit ou à haut risque (le Règlement sur les « minéraux de conflit ») et sur la proposition également existante de directive relative au devoir de diligence et à la responsabilité des entreprises, elles comportent des différences significatives à un niveau détaillé.

RÈGLEMENT SUR LE DEVOIR DE DILIGENCE

À compter du 18 août 2025, les distributeurs initiaux de batteries dont le chiffre d'affaires est d'au moins 40 millions d'EUR par an doivent se conformer aux obligations de diligence raisonnée de la chaîne d'approvisionnement en établissant un système de devoir de diligence comprenant trois obligations: la mise en place d'un système de management, d'un plan de gestion des risques et la divulgation d'informations.

La diligence raisonnée devrait être évaluée par un organisme notifié et des audits réguliers devraient être effectués pour garantir une application correcte. À cette fin, un rapport d'audit est établi, qui doit être conservé avec d'autres documents pendant dix ans comme preuve de diligence raisonnée. Les exigences susmentionnées peuvent également être mises en œuvre en coopération avec d'autres parties prenantes.

1. SYSTÈME DE GESTION

Le distributeur doit :

- Inclure **les matières premières** (annexe X, point 1) et **les catégories de risques sociaux** et environnementaux (annexe X, point 2) dans sa stratégie commerciale afin de pouvoir **communiquer clairement avec ces fournisseurs et le public**
- inclure dans ses systèmes de diligence raisonnée des normes conformes aux systèmes de diligence raisonnée internationalement reconnus visés à l'annexe X, point 3 bis;
- **Structurer les systèmes de gestion interne** pour se conformer au régime de **diligence raisonnée**.

En outre, **un système de contrôle et de transparence de la chaîne de valeur** devrait être établi et mis en œuvre, documenté par les informations suivantes:

- **Description de la matière première**, y compris le nom commercial et le type
- Nom et adresse du **fournisseur** qui a fourni la matière première contenue dans les piles à l'opérateur économique qui met sur le marché les piles contenant la matière première concernée
- le pays d'origine de la matière première et les opérations de marché depuis l'extraction de la matière première jusqu'au fournisseur et à l'opérateur
- Quantités de matières premières de piles mises sur le marché, **en pourcentage ou en poids**
- Rapports d'essais **indépendants** d'un organisme notifié concernant des fournisseurs en amont

Si ces déclarations ne sont pas disponibles: si la matière première provient d'une zone de conflit ou d'une zone à haut risque, informations supplémentaires sur la mine d'origine, les lieux où les matières premières ont été consolidées, commercialisées et transformées, taxes, redevances et redevances **payees**. Des mesures de diligence raisonnée et de gestion des risques devraient être incluses dans les contrats et accords avec les fournisseurs. Un mécanisme de plainte, un système d'alerte rapide et un mécanisme de réparation devraient être mis en place sur la base des principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme

2. PLAN DE GESTION DES RISQUES

Le plan de gestion des risques identifie et évalue les risques d'effets négatifs dans la chaîne d'approvisionnement liés aux catégories de risques **énumérées à l'annexe X** À cette fin, il est nécessaire de **concevoir et de mettre en œuvre une stratégie de gestion des risques identifiés** afin d'éviter les effets négatifs:

- Transfert des résultats de l'évaluation des risques au plus haut niveau de gestion
- Prendre des mesures conformément aux obligations internationales de diligence énoncées à l'annexe X, point 3a, en exerçant une pression sur les fournisseurs, les filiales et les sous-traitants
- Élaborer et mettre en œuvre le plan de gestion des risques, surveiller et suivre les résultats des actions, rendre compte et envisager de mettre fin à la coopération avec les fournisseurs, leurs filiales ou sous-traitants
- Réalisation d'évaluations factuelles et d'évaluations des risques supplémentaires pour les risques à atténuer

3. DIVULGATION D'INFORMATIONS

Les distributeurs doivent **établir un rapport de diligence raisonnée** qui :

- Accès à l'information
- Participation du public aux processus décisionnels
- Assure l'accès à la justice en matière d'environnement liée à l'achat, à la transformation et au commerce des matières premières

4. VÉRIFICATION PAR UN TIERS

La surveillance de la conformité est effectuée par des tiers indépendants. L'objectif est de s'assurer que les obligations de diligence raisonnée sont conformes au régime de diligence raisonnée. L'organisme notifié établit un rapport d'essai indiquant les activités menées et les résultats obtenus. Toutes les activités, procédures et systèmes utilisés font l'objet d'une surveillance :

- Inspections des entreprises et collecte d'informations auprès des parties intéressées

Cela risque d'entraîner une augmentation énorme des coûts de communication dans la chaîne d'approvisionnement. Le Règlement sur les batteries prévoit que le respect de ce devoir de diligence doit être vérifié par un **organisme notifié (ON)** afin de garantir le respect des exigences en question.

6. PASSEPORT DE LA BATTERIE

Bebat souligne également l'obligation, en vertu de l'**art. 78 du Règlement sur les batteries, d'apposer un passeport de batterie sur les batteries industrielles (> 2 kWh), les batteries de véhicules électriques et les batteries alimentant des moyens de transport légers (MTL) 42 mois après l'entrée en vigueur du Règlement.** Ce passeport doit être **accessible en ligne** via un code d'identification/d'accès imprimé ou gravé sur la batterie. Le passeport de la batterie doit contenir des informations détaillées sur le nom du producteur de la batterie et la composition de la batterie, des informations sur l'empreinte carbone, la durée de vie prévue et certaines informations sur le fonctionnement de la batterie.

Le passeport batterie s'adresse aux opérateurs économiques et aux recycleurs. Cela comprend le suivi et la traçabilité des batteries, des informations sur l'intensité en CO2 de leurs processus de production, ainsi que sur l'origine des matériaux utilisés, leur composition, y compris les matières premières et les produits chimiques dangereux, les travaux de réparation, de réutilisation et de démantèlement, ainsi que sur les processus de traitement, de recyclage et de valorisation auxquels la batterie peut être soumise en fin de vie. Il s'agit d'une sorte de **fichier électronique** contenant des informations sur le modèle de batterie et sur la batterie individuelle figurant à l'**annexe XIII**.

- Avec son propre code d'identification, que le distributeur attribue à la batterie et imprime ou grave
- Le passeport sera lié aux informations sur les caractéristiques de base de chaque type et modèle de piles, qui seront stockées dans les sources de données du système d'échange électronique.
- Il est **mis à disposition en ligne** via le code QR).
- La mise hors service de la batterie, y compris les mesures de sécurité pertinentes et la composition exacte de chaque batterie, afin que les réparateurs, les retraitements, les exploitants d'installations de récupération et les recycleurs puissent être cohérents avec les performances de leurs opérations respectives.
- Dans le cas de batteries individuelles, des informations permettant à l'acheteur de mettre la batterie individuelle à la disposition d'agrégateurs d'énergie indépendants ou de participants au marché de l'énergie.
- Il donne également accès aux paramètres de performance et de durabilité.

L'objectif est d'accroître la transparence des chaînes d'approvisionnement et des chaînes de valeur. Le contenu est subdivisé en fonction des informations :

- **qui doivent être accessibles au public (annexe XIII, point 1)**
- **celles destinées à n'être accessibles qu'aux opérateurs économiques agréés et à la Commission (annexe XIII, points 2 et 4) ;**
- et celles qui **doivent être réservées aux organismes notifiés, aux autorités de surveillance du marché et à la Commission.**

Les informations destinées aux personnes physiques ou morales comprennent :

- **le démontage de la batterie, y compris les mesures de sécurité et la composition de la batterie**

L'entrepreneur doit s'assurer que les renseignements sont complets et exacts.

Le passeport de la batterie expire une fois la batterie recycle.

La Commission a également l'intention d'adopter des actes délégués pour le passeport de batterie.

7. VIE DE LA BATTERIE - PHASE DE DÉCHETS (Chapitre VIII)

Les producteurs de batteries sont soumis à la responsabilité étendue des producteurs. Un acteur du marché/producteur qui met à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre une batterie résultant d'une préparation en vue du réemploi, d'une réaffectation ou d'une refabrication est considéré comme le producteur d'une telle batterie en application du présent Règlement et est également soumis à la responsabilité étendue des producteurs.(réutilisation pour les batteries des moyens de transport légers (MTL), pour les batteries industrielles et les batteries de VE, article 73).

Les États membres de l'UE sont tenus de mettre en place un « **registre** » pour contrôler le respect par les producteurs des réglementations relatives à la gestion des batteries usagées. Le registre est géré par « l'autorité compétente » de l'État membre de l'UE. **Les producteurs sont tenus de s'enregistrer** et l'enregistrement est accordé sur présentation d'une demande.

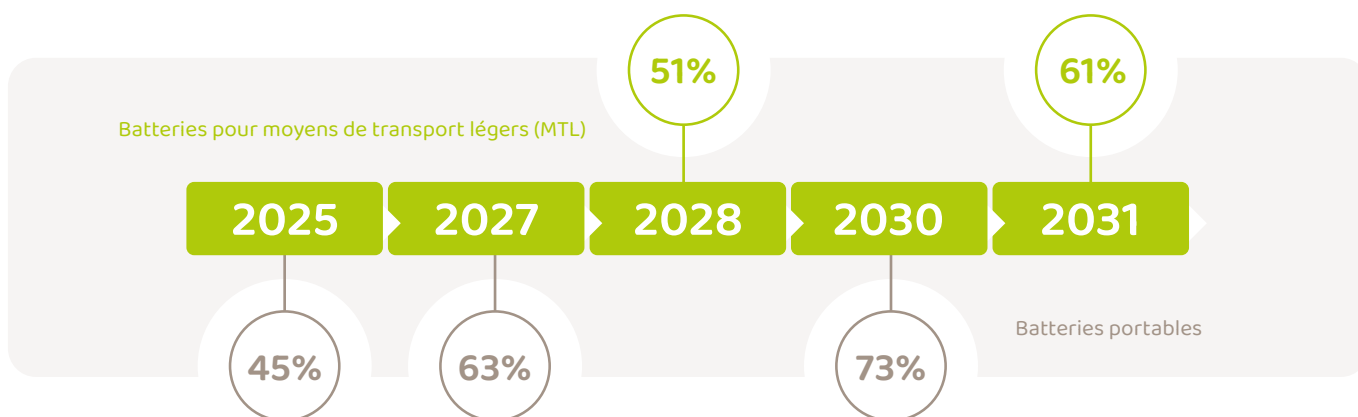
Le producteur doit fournir les informations suivantes lors de l'enregistrement :

- Coordonnées du producteur, ainsi que son numéro de téléphone et d'autres informations de contact.
- Code d'identification du producteur, numéro de registre du commerce ou numéro d'entreprise européen ou national.
- En cas d'autorisation, les coordonnées de la partie autorisée.
- Le type de batteries que le producteur souhaite commercialiser.
- Marque sous laquelle les batteries sont commercialisées.
- Informations sur la manière dont le producteur s'acquitte de ses responsabilités conformément à l'article 47.

Cet enregistrement sert à contrôler le respect des obligations visées au **chapitre VIII** du Règlement. **Chaque pays déterminera les modalités d'organisation de ce contrôle.**

Le Règlement sur les batteries introduit également plusieurs nouvelles mesures concernant les batteries mises au rebut. Il s'agit notamment des obligations suivantes :

- Le Règlement établit la responsabilité étendue des « producteurs » (*) pour les batteries mises pour la première fois sur le marché d'un État membre (= article 56) ;
- Les producteurs sont tenus d'assurer et de faciliter les objectifs de collecte des déchets (obligation de reprise) pour plusieurs types de batteries (=articles 57 et 58) ;
- Les États membres sont également tenus de collecter **45 % des batteries portables mises au rebut** d'ici au 31 décembre 2023, **63 %** d'ici au 31 décembre 2027 et **73 %** d'ici au 31 décembre 2030 (= article 55) (sur la base ou en référence aux chiffres PoM du marché par pays, moyennés sur les trois années précédentes). Pour les batteries alimentant des moyens de transport légers (batteries MTL : vélos et trottinettes électriques, etc.), les États membres doivent assurer une collecte de **51 %** d'ici 2028 et de **61 %** d'ici 2031, et ce, selon la méthode de calcul de ce que la Commission appelle « disponible pour la collecte ».
- Les articles 74 et 75 précisent respectivement les informations de prévention et les informations sur la gestion des déchets de batteries par type qui doivent être fournies à l'utilisateur final ou au consommateur par le producteur et/ou par les organisations de gestion des batteries telles que Bebat (organisation du réseau de collecte, informations sur l'étiquetage, le recyclage et l'importance de la réutilisation).



La responsabilité étendue des producteurs (REP) est imposée au « **producteur** » (qui n'est pas nécessairement le « fabricant » !). Il s'agit en effet de la personne qui met des batteries sur le marché pour la première fois dans un État membre. Pour remplir leurs obligations, les producteurs peuvent également s'organiser collectivement (**articles 56 et 57**), au sein d'une organisation de responsabilité des producteurs (telle que Bebat asbl). Cette responsabilité comprend notamment l'obligation de financer et d'organiser la collecte et le traitement séparés des batteries usagées, de faire rapport à l'autorité compétente, de promouvoir (sensibilisation) la collecte séparée des batteries et de fournir des informations, y compris sur les aspects liés à la fin de vie des batteries.

Les producteurs, individuellement ou par l'intermédiaire d'une organisation pour la responsabilité des producteurs (par exemple Bebat asbl), doivent veiller à ce que **toutes les batteries portables mises au rebut** soient collectées, quelles que soient de leur nature, leur tension, leur marque ou leur origine. À cette fin, ils doivent mettre en place, à titre gratuit pour l'utilisateur final, **un réseau de points de collecte, en coopération avec d'autres acteurs concernés, notamment les distributeurs, les établissements de traitement des déchets d'équipements électriques et de véhicules mis au rebut, les pouvoirs publics (communes/intercommunales) et de points de collecte volontaires**. Les producteurs et leur(s) organisation(s) collective(s) (par exemple Bebat asbl) sont également tenus de prendre les dispositions pratiques nécessaires pour la collecte et le transport des batteries usagées à partir de ces points de collecte, afin de garantir que les batteries portables et les batteries de moyens de transport légers (MTL) mises au rebut seront ensuite traitées et recyclées. **Les producteurs de batteries portables et de batteries de moyens de transport légers (MTL) usagées sont tenus d'atteindre les objectifs de collecte mentionnés ci-dessus.**

Les systèmes de collecte sont **soumis à l'autorisation ou à l'agrément** de l'autorité compétente chargée de vérifier que les producteurs remplissent leurs **obligations en matière de collecte des batteries portables usagées**, et notamment qu'ils atteignent les objectifs fixés. **En Belgique, ce sont les administrations de l'environnement des Régions qui s'en chargent (OVAM (Flandre), Bruxelles Environnement et DSD (Wallonie)).**

Les producteurs de **batteries automobiles (batteries SLI), de batteries industrielles, de batteries de véhicules électriques (batteries de VE) et de batteries alimentant des véhicules électriques légers (principalement à deux roues) (batteries MTL)** sont également tenus d'organiser la collecte de toutes les batteries mises au rebut, individuellement ou par l'intermédiaire d'une organisation de responsabilité des producteurs (par exemple Bebat asbl).

La collecte sera gratuite pour l'utilisateur final et sans obligation d'acheter une nouvelle batterie. Le producteur reprendra les batteries automobiles (SLI), les batteries industrielles, les batteries de véhicules électriques (VE) et les batteries alimentant des moyens de transport légers (MTL) usagées auprès des utilisateurs finaux ou dans des points de collecte accessibles, en coopération avec les distributeurs de ces types de batteries, les installations de traitement et de recyclage d'équipements électriques et électroniques usagés et des véhicules mis au rebut, les autorités publiques et les tiers qui assurent la gestion des déchets en leur nom.

Un producteur, dans le cas d'une **exécution individuelle des obligations** au titre de la responsabilité étendue du producteur (REP), et les organismes de gestion des batteries (telles que Bebat asbl) désignées dans le cas d'une **exécution collective** des obligations au titre de la responsabilité étendue du producteur (REP), **fourniront une garantie (article 58, paragraphe 7)** pour couvrir les coûts dus par le producteur dans le cadre des activités de gestion des déchets ou en cas de non-respect des obligations relatives à la responsabilité étendue du producteur (REP), y compris en cas d'arrêt définitif de ses activités ou en cas d'insolvabilité. **Les États membres peuvent imposer des exigences supplémentaires pour cette garantie.**

Les coûts couverts par le producteur pour les obligations REP sont mentionnés séparément à l'utilisateur final au point de vente d'une nouvelle batterie.

Pour le 18 août 2025, les États membres établiront des règles en matière de **sanctions applicables aux infractions à ce Règlement** et prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions prévues seront efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifieront ces règles et ces mesures à la Commission sans délai et l'informeront de toute modification ultérieure en la matière.

8. RÉUTILISATION DES BATTERIES & RECYCLABILITÉ (Chapitre VIII)

• RÉVISION

Le Règlement sur les batteries contient également des exigences à l'article 73 concernant les activités de « réutilisation » et de « préparation à une réaffectation » pour une seconde vie des **batteries industrielles, des batteries alimentant des moyens de transport légers et des batteries de véhicules électriques ou batteries VE**. Il contient des dispositions visant à faciliter cette réutilisation, notamment l'obligation pour les producteurs des batteries en question de permettre aux acteurs impliqués dans la réutilisation d'accéder aux **données du système de gestion de la batterie (*)** afin de déterminer la condition (« état de santé ») d'une batterie. **Ces dispositions prévoient également l'obligation pour les personnes effectuant des activités de réutilisation ou de remanufacturation de garantir que l'examen des batteries, les tests de performance des batteries, l'emballage et le transfert des batteries et de leurs composants respectent les instructions adéquates en matière d'assurance de la qualité et de sécurité.** Les personnes ou entités menant des activités de réutilisation doivent s'assurer que la batterie réutilisée est conforme au nouveau Règlement et aux autres réglementations pertinentes, ainsi qu'aux normes techniques actuelles et futures applicables à sa réutilisation spécifique lorsqu'elle est (re)mise sur le marché. Les exigences en matière de sécurité de l'article 73 du Règlement sur les batteries concernant la réutilisation (préparation à la réutilisation et préparation à la réaffectation) ne s'appliquent qu'aux batteries industrielles, aux batteries de véhicules électriques (VE) et aux batteries alimentant les moyens de transport légers (MTL). Les exigences en matière de sécurité sont les mêmes pour les nouvelles batteries que pour les batteries réutilisées et réaffectées.

()=définition : « **système de gestion de la batterie** », un dispositif électronique qui contrôle ou gère les fonctions électriques et thermiques de la batterie afin d'influer sur la sécurité, la performance et la durée de vie utile de la batterie, qui gère et stocke les données relatives aux paramètres définis à l'annexe VII servant à déterminer l'état de santé et la durée de vie prévue des batteries, et qui communique avec le véhicule, le moyen de transport léger ou l'appareil dans lequel la batterie est incorporée, à l'aide d'une infrastructure de recharge publique ou privée ;*

Toutefois, s'il est démontré qu'une batterie a été **mise sur le marché** en vue de sa réutilisation ou de son remanufacturation **avant l'entrée en vigueur** de certaines exigences relatives à son empreinte carbone, à son contenu recyclé, à ses performances et à sa durée, ainsi qu'à un devoir de diligence adéquat dans la chaîne d'approvisionnement, **les obligations** découlant de ces dispositions **ne s'appliquent pas** à la batterie (réutilisée) concernée après sa réutilisation ou son remanufacturation. Afin de prouver qu'une batterie n'a plus le statut de déchet après sa réutilisation ou son remanufacturation, l'acteur du marché (nouveau « producteur ») effectuant l'opération en question doit fournir ce qui suit à la demande d'une autorité compétente :

1. preuve d'une « **auto-évaluation** » (**Bebat a élaboré un modèle de formulaire à cet effet**) et des tests de l'état de la batterie et du produit (conformément à l'article 6 de la directive-cadre de l'UE sur les déchets),
2. garantie que la batterie sera utilisée (par le biais d'une facture ou d'un contrat de vente), et
3. que la batterie est convenablement protégée contre les dommages pendant le transport, le chargement et le déchargement.

Ces informations seront mises à la disposition des utilisateurs finaux et des tiers agissant en leur nom, dans les mêmes conditions, dans le cadre de la documentation technique accompagnant la batterie réutilisée lorsqu'elle est mise sur le marché ou mise en service.

Un acteur économique qui met sur le marché une batterie résultant d'une préparation en vue du réemploi, d'une réparation, ou d'un remanufacturation est considéré comme le producteur d'une telle batterie en application de ce Règlement et est soumis à une responsabilité étendue du producteur (REP) ou à un devoir d'acceptation.

Ce faisant, il doit tenir compte du fait que les batteries peuvent tomber dans une nouvelle catégorie en raison de leur réutilisation. À la demande des autorités de surveillance du marché, la documentation nécessaire devrait être fournie pour démontrer que les batteries remanufacturées sont conformes à la définition correcte.

• RECYCLAGE (annexe XII)

Les batteries portables et industrielles mises au rebut doivent être collectées et recyclées, le processus de recyclage devant respecter **(i) des normes minimales d'efficacité et (ii) des niveaux minimums de récupération du cobalt, du cuivre, du plomb, du lithium et du nickel.**

D'ici au 31 décembre 2027, les processus de recyclage devront permettre de recycler au moins 90 % du cobalt, 90 % du cuivre, 90 % du plomb, 50 % du lithium et 90 % du nickel. D'ici au 31 décembre 2031, ce taux sera de 95 % pour le cobalt, le cuivre, le plomb et le nickel et de 80 % pour le lithium.

Des niveaux minimums de matières premières récupérées telles que le cobalt (16 %), le plomb (85 %), le lithium (6 %) et le nickel (6 %) provenant de la production et des déchets de consommation doivent être réutilisés dans les nouvelles batteries (industrielles, VE et SLI). Ces objectifs seront progressivement revus à la hausse et d'autres types de batteries devront également satisfaire à ces exigences.

En ce qui concerne l'**efficacité du recyclage (%) exprimée en poids moyen**, les pourcentages suivants sont fixés dans le règlement pour les types chimiques de batteries suivants **d'ici au 31 décembre 2025** :

- (a) **75 %** de recyclage pour les batteries au plomb ;
- (b) **65 %** de recyclage pour les batteries au lithium ;
- (ba) **80 %** de recyclage pour les batteries au nickel-cadmium ;
- (c) **50 %** de recyclage des autres batteries usagées.

D'ici au 31/12/2030

- (a) **80 %** de recyclage pour les batteries au plomb ;
- (b) **70 %** de recyclage pour les batteries au lithium.

Lorsque le **recyclage a lieu en dehors de l'UE**, les batteries portables et industrielles mises au rebut doivent pouvoir atteindre les objectifs de recyclage (comme indiqué ci-dessus) lorsqu'ils sont exportés de l'UE, mais seulement si l'exportateur peut démontrer que le traitement a eu lieu dans des conditions équivalentes aux exigences du Règlement sur les batteries. Le Parlement a proposé une norme plus élevée, exigeant de l'exportateur qu'il apporte des « preuves approuvées par l'autorité compétente de destination » démontrant que les exigences pertinentes ont été respectées. Le Parlement vise également le respect des exigences en matière de protection de l'environnement et de la santé humaine dans d'autres législations de l'UE.

9. ACTES DÉLÉGUÉS

Conformément à l'article 89, la Commission est habilitée à adopter **des actes délégués**. Cela signifie que la Commission européenne peut imposer des exigences de vérification plus strictes qui ne doivent pas passer par le processus législatif politique (par le biais du Parlement européen et du Conseil). Pour diverses dispositions du Règlement sur les batteries, la Commission peut, par le biais d'actes délégués, étoffer et orienter des aspects importants du Règlement sur les batteries. L'annexe VIII peut notamment être modifiée par l'introduction d'étapes de vérification supplémentaires dans les modules d'évaluation de la conformité.

10. NORMES TECHNIQUES

Des normes et des standards ont été élaborés pour la conception, la production, le transport, l'utilisation, la collecte et le recyclage en toute sécurité de tous les types de batteries. Ces normes sont établies au niveau européen et international.

Pour les produits électriques et électroniques, les organismes de normalisation européens et internationaux travaillent en collaboration, car ces produits sont destinés à un marché mondial. Il s'agit de la Commission électrotechnique internationale (CEI), du Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC), du Comité européen de normalisation (CEN) et, dans une moindre mesure, de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Pour parvenir à la normalisation des batteries, ces organismes ont formé le comité technique TC 21 et son sous-comité SC21a. Ceux-ci élaborent des normes pour une variété de systèmes de batteries : de l'automobile aux batteries individuelles portables.

PHD/août 2023/Bebat