



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 28 mai 2021  
(OR. en)

9052/21

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2020/0353(COD)**

---

---

ENV 333  
ENT 91  
MI 380  
IND 155  
ENER 249  
CODEC 748

**NOTE**

---

|               |  |
|---------------|--|
| Origine:      | Secrétariat général du Conseil   |
| Destinataire: | Comité des représentants permanents/Conseil  |
| N° doc. Cion: | 13944/20 + ADD 1   |
| Objet:        | Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU<br>CONSEIL relatif aux batteries et aux déchets de batteries, abrogeant la<br>directive 2006/66/CE et modifiant le règlement (UE) 2019/1020<br>- Rapport sur l'état des travaux |

---

En vue de la réunion des ministres de l'environnement qui se tiendra le 10 juin 2021, les délégations trouveront en annexe un rapport sur l'état des travaux élaboré par la présidence.

**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**

**Rapport sur l'état des travaux**

**Conseil "Environnement", 10 juin 2021**

**I. INTRODUCTION**

Le 10 décembre 2020, la Commission a adopté la proposition de règlement relatif aux batteries et aux déchets de batteries, en vue de remplacer l'actuelle directive sur les batteries. La proposition a pour but de moderniser le cadre législatif de l'UE relatif aux batteries, dans le contexte d'une demande accrue de développement et de production de batteries.

La proposition de la Commission est fondée sur l'article 114 du TFUE.

Les principaux objectifs recensés par la Commission dans sa proposition sont les suivants: renforcer le fonctionnement du marché intérieur; promouvoir une économie circulaire; et réduire les incidences environnementales et sociales à toutes les étapes du cycle de vie des batteries.

Cette démarche fait partie intégrante des éléments sur lesquels doit déboucher le pacte vert pour l'Europe et elle s'appuie sur des initiatives de la Commission, telles que le plan d'action stratégique sur les batteries, le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire, la nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe et la stratégie de mobilité durable et intelligente. La proposition fait également suite à l'évaluation de l'actuelle directive sur les batteries, publiée en avril 2019. À cette fin, la Commission propose un règlement unique couvrant l'ensemble du cycle de vie des batteries, qui prévoit:

- des exigences en matière de développement durable et de sécurité, telles que des règles relatives à l'empreinte carbone, un minimum de contenu recyclé, des critères de performance et de durée, et des paramètres de sécurité;
- des exigences en matière de marquage et d'information, telles que le stockage d'informations sur la durabilité, et des données sur l'état de santé et la durée de vie prévue des batteries;

- des dispositions relatives à la gestion en fin de vie, telles que des exigences en matière de responsabilité élargie des producteurs, d'organisation de la collecte des déchets de batteries avec des objectifs en la matière, d'efficacité du recyclage et de valorisation des matières;
- des obligations pour les opérateurs économiques en ce qui concerne le respect des exigences applicables aux produits et des mécanismes de devoir de diligence;
- des systèmes électroniques d'échange des informations et création d'un passeport de la batterie;
- des obligations en matière de marchés publics écologiques;
- d'autres dispositions visant à faciliter le contrôle de l'application, des règles relatives à l'évaluation de la conformité, la notification des organismes d'évaluation de la conformité, la surveillance du marché et des instruments économiques.

La proposition de règlement se compose de 79 articles et de 14 annexes et prévoit plus de 30 actes de droit dérivé.

Au Parlement européen, à la suite d'une décision de la Conférence des présidents du 29 avril 2021, la commission compétente pour la proposition est la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI), avec la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE) et la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs (IMCO) en tant que commissions associées, conformément à l'article 57 du règlement intérieur du Parlement européen, et avec la commission des transports et du tourisme (TRAN) donnant son avis. Le Parlement européen devrait adopter sa position lors de sa session plénière de février 2022.

Dans ses conclusions du 17 décembre 2020<sup>1</sup> intitulées "Pour une relance circulaire et écologique", le Conseil s'est félicité de la "proposition de la Commission relative à un nouveau cadre réglementaire pour les batteries visant à garantir, pour toutes les batteries, une chaîne de valeur sûre, circulaire et durable et qui introduira des mesures pour le maintien et l'optimisation de la valeur depuis la conception et la production jusqu'à l'utilisation et la réutilisation, le remanufacturation et le recyclage, et à encourager ainsi l'utilisation de batteries rechargeables, le cas échéant".

---

<sup>1</sup> doc. 14167/2020.

## II. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

L'examen de la proposition est en cours au sein du groupe "Environnement". Sa présentation a eu lieu sous la présidence allemande, lors de la vidéoconférence informelle du groupe "Environnement" du 14 décembre 2020. La Commission a également présenté sa proposition lors de la session du Conseil "Environnement" du 17 décembre 2020.

Au cours de la présidence portugaise, 19 vidéoconférence du groupe "Environnement" ont été, à ce jour, consacrées à la proposition. La proposition a également été présentée au groupe "Compétitivité et croissance" (Industrie) le 13 janvier 2021.

L'analyse d'impact a été présentée par la Commission et débattue au sein du groupe "Environnement" en vidéoconférence les 7 et 8 janvier 2021. À cette occasion, l'analyse de la proposition a commencé par le chapitre II sur les exigences en matière de développement durable et de sécurité (articles 6 à 12, annexes I à V et définitions pertinentes) qui a continué d'être débattu lors de la réunion des 18 et 19 janvier 2021, ainsi que par l'article 71 portant sur la procédure de modification des restrictions applicables aux substances dangereuses, en raison de sa pertinence pour ce chapitre.

Le chapitre III sur les exigences en matière de marquage et d'information (articles 13 et 14, annexes VI et VII, et définitions pertinentes) a également été abordé le 19 janvier 2021.

Le groupe "Environnement" a analysé le chapitre VII sur la gestion de la fin du cycle de vie des batteries (articles 46 à 63, annexes XI et XII et définitions pertinentes) lors des réunions des 2, 12, 15 et 19 février 2021.

Le 2 février 2021, la Commission a également informé le groupe "Environnement" des travaux en cours sur le règlement technique mondial de l'ONU sur la durabilité des batteries des véhicules.

Les dispositions relatives au devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement (articles 39 et 72, et annexe X) ont été examinées le 19 février et le 1<sup>er</sup> mars 2021.

Le 1<sup>er</sup> mars 2021, le groupe "Environnement" a également examiné la base juridique de la proposition et le seuil de capacité de 2 KWh pour les exigences applicables aux batteries de véhicules électriques et aux batteries industrielles rechargeables à stockage interne, sur la base des documents officiels fournis par la Commission. Les marchés publics écologiques (article 70) ont également fait l'objet de discussions.

Le 15 mars 2021, le groupe "Environnement" a examiné le chapitre VIII sur l'échange électronique d'informations (articles 64 et 65, et annexe XIII).

Le chapitre IV concernant la conformité des batteries (articles 15 à 20 et annexes VIII et IX) ainsi que le chapitre V relatif à la notification des organismes d'évaluation de la conformité (articles 21 à 37) et les définitions pertinentes ont été débattus le 22 mars 2021.

Lors de sa réunion du 29 mars 2021, le groupe "Environnement" a examiné le chapitre VI relatif aux obligations des opérateurs économiques autres que celles visées au chapitre VII (articles 38 à 45, à l'exception de l'article 39 précédemment examiné), le chapitre IX relatif à la surveillance du marché de l'Union, au contrôle des batteries entrant sur le marché de l'Union et aux procédures de sauvegarde de l'Union (articles 66 à 69) et le chapitre XII concernant les modifications (article 75).

Le 13 avril 2021, le groupe "Environnement" a clôturé sa première lecture des articles en abordant le chapitre I sur les dispositions générales (articles 1 à 5) et le chapitre XIII sur les dispositions finales (articles 76 à 79).

La présidence a estimé qu'il serait prématuré d'aborder les considérants avant que les propositions de rédaction concernant les articles n'aient été débattues.

Lors de la vidéoconférence informelle des ministres de l'environnement du 18 mars 2021, un débat d'orientation a eu lieu sur la proposition de règlement, en vue d'obtenir des orientations politiques sur la voie à suivre pour les négociations. Le débat s'est concentré sur la base juridique et le champ d'application de la proposition, les exigences en matière de développement durable et de sécurité, ainsi que les dispositions relatives au devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement et à la gestion de la fin du cycle de vie.

Depuis la clôture de la première lecture des articles, la suite des discussions a été guidée par des documents officiels de la présidence reprenant les orientations politiques apportées par les ministres, les discussions menées jusqu'à présent et les observations écrites complémentaires des États membres. Dans ses documents officiels, la présidence a cherché à résumer les principales questions soulevées par les États membres, à présenter des propositions alternatives, lorsque le besoin s'en faisait ressentir au stade de la discussion, et à recenser les questions sur les problèmes nécessitant un retour d'information supplémentaire de la part des États membres. Les États membres ont donc été invités à répondre aux propositions formulées et/ou à présenter des propositions rédactionnelles concrètes pour les questions recensées dans les documents officiels et pour toute autre question qu'ils jugeraient nécessaires d'aborder.

La présidence a choisi de se concentrer sur le chapitre II concernant les exigences en matière de développement durable et de sécurité et sur le chapitre VII concernant la gestion de la fin du cycle de vie des batteries, car ils contiennent des dispositions déterminantes de la proposition de règlement.

Deux réunions du groupe "Environnement" ont été consacrées au document officiel de la présidence sur le chapitre II<sup>2</sup> (20 et 21 avril 2021). Le 21 avril 2021, le groupe "Environnement" s'est également penché sur une éventuelle approche transversale quant aux batteries pour les moyens de transport légers.

Le document officiel de la présidence sur le chapitre VII<sup>3</sup> a été examiné lors de cinq réunions du groupe "Environnement" (les 27 et 28 avril, et les 6, 11 et 20 mai 2021).

Lors de sa réunion du 26 mai 2021, le groupe "Environnement" a poursuivi l'examen du chapitre VII, avec une présentation de la Commission sur les liens entre l'article 8 *bis* de la directive-cadre relative aux déchets et les dispositions proposées en matière de responsabilité élargie des producteurs au titre du règlement proposé. La présidence a l'intention de revenir sur ce sujet en juin, et d'avoir un débat sur la réaffectation et le remanufacturation des batteries, afin d'obtenir un retour d'information concret de la part des États membres sur les pistes envisageables pour l'avenir. En juin également, la Commission devrait présenter au groupe "Environnement" l'étude du Centre commun de recherche portant sur les batteries destinées aux moyens de transport légers, et le Service juridique du Conseil pourrait présenter son avis sur la base juridique de la proposition.

Outre les nombreuses présentations faites au sein du groupe "Environnement", la Commission a présenté des documents officiels sur la base juridique, le choix de l'instrument juridique et la marge de manœuvre des États membres dans la nouvelle législation sur les batteries<sup>4</sup> et sur le seuil de capacité de 2 kWh<sup>5</sup>. La Commission a également fourni un "tableau de correspondance entre les exigences en matière de responsabilité élargie des producteurs figurant à l'article 8 *bis* de la directive-cadre relative aux déchets et les obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs au titre de la directive sur les batteries et de la proposition de règlement relatif aux batteries"<sup>6</sup>, et elle devrait partager un document officiel sur la réaffectation et au remanufacturation des batteries dans la perspective des discussions du groupe "Environnement" en juin.

Les États membres ont émis des réserves d'examen sur tout ou partie de la proposition et ont souligné la nécessité d'une coordination des positions entre plusieurs entités chargées des questions régies par la proposition. Les États membres ont également demandé l'avis du Service juridique du Conseil au sujet de la base juridique de la proposition.

---

<sup>2</sup> Doc. WK 4964/2021.

<sup>3</sup> Doc. WK 5372/2021.

<sup>4</sup> Doc. 2635/2021 REV 1.

<sup>5</sup> Doc. WK 2440/2021.

<sup>6</sup> Doc. WK 6858/2021.

Tout au long des discussions, la présidence s'est efforcée de donner aux États membres la possibilité d'obtenir de la Commission des éclaircissements détaillés sur la portée complète de la proposition, en raison de sa complexité technique, de son caractère innovant et de son large champ d'application. L'analyse minutieuse de la proposition lors des réunions hebdomadaires et les commentaires de suivi envoyés par les États membres ont permis d'identifier les principaux sujets de préoccupation dans chaque chapitre de la proposition de règlement. En outre, les discussions détaillées supplémentaires portant sur le chapitre II concernant les exigences en matière de développement durable et de sécurité, et sur le chapitre VII concernant la gestion de la fin du cycle de vie des batteries ont permis de recenser les questions à traiter et les pistes envisageables pour aller de l'avant.

### III. CONTENU DES DISCUSSIONS

Lors de la vidéoconférence informelle des ministres de l'environnement qui s'est tenue le 18 mars 2021, les États membres ont accueilli favorablement la proposition de règlement relatif aux batteries et aux déchets de batteries. Les ministres ont souligné le caractère innovant et ambitieux de la proposition et l'importance que revêt pour l'UE un cadre juridique à l'épreuve du temps pour les batteries, de sorte que les objectifs de décarbonation puissent être atteints, tout en garantissant le caractère durable des batteries tout au long de leur cycle de vie.

S'ils ont souligné l'importance du bon fonctionnement du marché intérieur des batteries, les ministres estiment aussi qu'il serait intéressant d'examiner la possibilité de prévoir une double base juridique (marché intérieur et environnement), compte tenu des objectifs environnementaux poursuivis par le règlement envisagé.

En ce qui concerne le champ d'application de la proposition, plusieurs délégations ont appelé à anticiper la fixation d'un objectif de collecte pour les batteries des moyens de transport légers. Tout en reconnaissant l'importance des exigences en matière de développement durable et de sécurité et les dispositions relatives au devoir de diligence, certaines délégations ont exprimé des préoccupations concernant les échéances et les méthodes proposées par la Commission ainsi que la charge administrative susceptible d'en résulter. En ce qui concerne la gestion de la fin de vie des batteries, plusieurs délégations se sont interrogées sur la faisabilité d'atteindre les objectifs dans les délais proposés.

Les travaux au niveau du groupe "Environnement" ont permis d'analyser la proposition en détail et d'identifier un certain nombre de questions à résoudre en vue de l'adoption d'une orientation générale. **La présidence souhaite mettre l'accent sur les questions ci-après, en raison de leur importance particulière, sans préjudice d'autres points présentant un intérêt de nature plus technique et de nouvelles contributions des États membres:**

## Base juridique

Un grand nombre d'États membres ont remis en question le choix par la Commission de la seule base juridique de l'article 114 du TFUE et ont demandé l'avis du Service juridique du Conseil à cet égard. Les États membres estiment intéressant d'examiner la possibilité de prévoir une double base juridique en ajoutant l'article 192 du TFUE, car ils considèrent que les préoccupations environnementales sont également au cœur de la proposition. La référence à l'article 114 du TFUE a été remise en question en particulier par rapport au chapitre VII relatif à la gestion des batteries en fin de vie. Il a été souligné que l'actuelle directive relative aux batteries est fondée sur une base juridique double, à savoir les articles équivalents aux articles 192 et 114 du TFUE.

## Dispositions générales (chapitre I)

Les États membres ont demandé que les **définitions (article 2)** soient alignées autant que possible sur les définitions utilisées dans la législation pertinente existante. Certains États membres ont émis des interrogations sur la raison d'être du poids maximal de 5 kg dans la définition de la batterie portable. Les États membres se sont déclarés favorables aux modifications proposées par la présidence pour les définitions suivantes: batterie à stockage interne (point 6); substance dangereuse (point 41); producteur (point 37); organisation compétente en matière de responsabilité du producteur (point 38); recycleur (point 46); suppression de "degré de recyclage" (point 48); une définition différente de "mandataire" (point 53) en ce qui concerne le chapitre VII. En outre, les États membres estiment nécessaire d'introduire une définition de "remanufacturation".

Certains États membres ont demandé un délai plus long pour notifier l'**autorité compétente (article 5)** à la Commission.

Étant donné son caractère transversal, le **seuil de capacité de 2 kWh** pour les exigences applicables aux batteries de véhicules électriques et aux batteries industrielles rechargeables à stockage interne a également été remis en question. La Commission a présenté un document officieux<sup>7</sup> justifiant la décision, sur la base de l'analyse coûts-avantages présentée dans l'analyse d'impact.

---

<sup>7</sup> Doc. WK 2440/2021.

En ce qui concerne l'approche relative aux **batteries des moyens de transport légers**, la présidence a demandé aux États membres s'il serait utile de faire référence aux catégories de véhicules couvertes par le règlement (UE) n° 168/2013; les États membres estiment toutefois qu'une telle approche ne permettrait pas de couvrir toutes les catégories de batteries pour les moyens de transport légers. La Commission a indiqué qu'elle avait demandé au Centre commun de recherche (JRC) de préparer un rapport sur les batteries des moyens de transport légers. Le rapport du JRC devrait permettre de prévoir l'introduction d'une nouvelle catégorie intermédiaire de batteries pour les moyens de transport légers, ainsi que d'avoir une meilleure compréhension des seuils de capacité et de poids entre batteries portables et batteries de moyens de transport légers et entre batteries de moyens de transport légers et batteries de véhicules électriques. Il est prévu de revenir à cette question quand le document sera présenté au groupe "Environnement".

### **Exigences en matière de développement durable et de sécurité (chapitre II et article 71)**

Les États membres se sont interrogés sur la nécessité et la valeur ajoutée de nouvelles dispositions spécifiques sur les **restrictions applicables aux substances dangereuses en ce qui concerne les batteries (article 6, annexe I et article 71)**, compte tenu des procédures existantes au titre du règlement REACH. Les États membres ont fait part de leurs préoccupations quant à la duplication de la législation et des structures existantes. Les États membres regrettent également de ne pas avoir la possibilité d'engager la procédure prévue à l'article 71, ce qui diffère par conséquent de la procédure établie par le règlement REACH. Ils ont aussi mentionné l'importance de la participation d'experts en matière de déchets. Le recours à un acte délégué pour modifier les restrictions indiquées à l'annexe I a également été remis en question. Les États membres ne trouvent pas suffisant d'introduire un nouvel article prévoyant la consultation du comité des déchets avant que la Commission ne demande à l'agence européenne des produits chimiques de préparer un dossier conformément à l'article 71. Les États membres préféreraient plutôt que soit examinée la possibilité de supprimer l'article 71 et de renvoyer à la procédure existante de modification des restrictions applicables aux substances dangereuses prévue par le règlement REACH.

La Commission a justifié la nécessité d'inclure des dispositions spécifiques dans le cadre du règlement sur les batteries en signalant que le règlement REACH ne couvre pas les déchets et en insistant sur les spécificités des batteries et sur le nombre plus limité de substances en jeu. Elle a également défendu la nécessité d'une procédure solide et souple pour modifier les restrictions applicables aux substances dangereuses et souligné que les États membres, et en particulier les experts en matière de déchets, seraient consultés avant l'adoption de l'acte délégué, comme indiqué à l'article 73, paragraphe 4.

Différentes vues ont été exprimées en ce qui concerne les **exigences relatives à l'empreinte carbone (article 7, annexe II)** et les échéances proposées. Tandis que certains États membres ont exprimé leur soutien à l'approche proposée par la Commission, plusieurs autres ont fait part de leurs préoccupations quant aux conséquences pour l'industrie et ont déclaré préférer des délais plus longs pour l'adaptation aux exigences, laissant suffisamment de temps après l'adoption de la méthode de calcul.

En ce qui concerne le **contenu recyclé (article 8)**, les États membres estiment difficile d'évaluer l'impact et la faisabilité des objectifs minimaux fixés pour les proportions de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issus de la valorisation avant d'adopter une méthode de calcul et de vérification, compte tenu des incertitudes liées à la possibilité de disposer de quantités suffisantes de matériaux recyclés. La Commission a expliqué que l'approche par étapes proposée et la possibilité de réviser les objectifs au moyen du droit dérivé vise à permettre de respecter le calendrier proposé et à assurer ainsi la prévisibilité du marché. Certains États membres souhaitent des périodes plus longues pour l'adaptation aux exigences et la réduction de la charge administrative pour s'y conformer. Certains États membres ont proposé l'introduction d'un système en circuit fermé pour le contenu recyclé tandis que d'autres ont exprimé des réserves en raison des incertitudes liées à la faisabilité d'atteindre les objectifs proposés.

L'établissement d'**exigences de performance et de durée applicables aux batteries portables (article 9 et annexe III)** a reçu un soutien général, même si des avis divergents ont été exprimés sur le temps nécessaire aux opérateurs économiques et aux autorités pour s'y adapter.

En ce qui concerne les **exigences de performance et de durée applicables aux batteries industrielles rechargeables et aux batteries de véhicules électriques (article 10 et annexe IV)**, les États membres se sont interrogés sur le champ d'application, à savoir l'exclusion des batteries des moyens de transport légers. En outre, il a été proposé que l'acte délégué ne se limite pas aux critères établis à l'annexe IV mais inclue la possibilité de réviser les exigences, si nécessaires. La Commission a apporté des clarifications sur les liens entre ces dispositions et les règlements de l'ONU sur la durabilité des batteries des véhicules, ainsi que les règlements sur la sécurité des batteries.

En ce qui concerne la **facilité de retrait et de remplacement des batteries portables (article 11)**, certains États membres se sont déclarés préoccupés par l'existence de possibles lacunes en raison de certaines des exemptions prévues et ils estiment important de fixer la date prévue pour l'adoption des orientations destinées à faciliter l'application harmonisée des dérogations.

Les États membres se sont interrogés sur le champ d'application de **l'article 12 et de l'annexe V concernant la sécurité des systèmes de stockage d'énergie par batterie stationnaire** et ont proposé d'appliquer les dispositions en matière de sécurité à l'ensemble du cycle de vie des batteries. Les États membres ont également proposé de compléter les paramètres de sécurité fixés à l'annexe V. La Commission a fait valoir que le champ d'application se fonde sur l'analyse d'impact et a noté que les paramètres de sécurité pour les batteries de véhicules électriques sont couverts par le cadre réglementaire de l'UE sur la réception par type des véhicules et que la sécurité de la collecte des batteries est couverte dans le cadre du chapitre VII. La Commission a également précisé que la sécurité des batteries portables d'utilisation courante est couverte par la directive 2001/95/CE sur la sécurité générale des produits.

Les États membres ont soutenu un certain nombre de modifications techniques proposées par la présidence dans son document officieux<sup>8</sup>.

### **Exigences en matière de marquage et d'information (chapitre III)**

Des préoccupations ont été exprimées quant à la faisabilité des délais proposés pour l'entrée en vigueur des obligations relatives au **marquage des batteries (article 13 et annexe VI)**, compte tenu du court laps de temps envisagé pour l'adoption du droit dérivé. Certains États membres se sont interrogés sur la pertinence des informations à inclure au regard de la charge administrative associée, tandis que d'autres ont proposé d'inclure des informations supplémentaires, telles que le poids et la composition chimique des batteries. La Commission a proposé de présenter un document comparatif exposant les différentes dispositions relatives aux informations à faire figurer sur les inscriptions, les QR codes et les passeports numériques des batteries. La Commission a confirmé que l'absence de référence au mercure à l'article 13, paragraphe 4, était un oubli qui ferait l'objet d'un rectificatif. Concernant les **informations relatives à l'état de santé et à la durée de vie prévue des batteries (article 14 et annexe VII)**, un État membre a demandé que le champ d'application de cet article soit étendu aux batteries des produits électroniques. La Commission a justifié de n'inclure que les batteries industrielles et les batteries pour véhicules électriques, car ce sont celles qui sont susceptibles d'avoir une deuxième vie et pour lesquelles l'état de santé est une information pertinente.

---

<sup>8</sup> Doc. WK 4964/2021.

## **Conformité des batteries et notification des organismes d'évaluation de la conformité (chapitres IV et V)**

Plusieurs États membres ont émis des réserves d'examen sur le chapitre IV concernant la conformité des batteries (articles 15 à 20 et annexes VIII et IX) et sur le chapitre V relatif à la notification des organismes d'évaluation de la conformité (articles 21 à 37), notant que les consultations internes se poursuivaient. Plusieurs États membres ont plaidé pour que le mécanisme prévu au titre des **spécifications communes (article 16)** ne soit utilisé que comme solution de repli, dans des situations exceptionnelles ou en cas de retards excessifs, et ont marqué leur préférence pour l'adoption de normes harmonisées. La Commission a confirmé son intention de n'avoir recours à cette procédure que dans des cas exceptionnels, lorsque l'absence de normes pourrait compromettre la mise en œuvre du règlement, ou à titre temporaire. Concernant le chapitre V, la Commission a souligné l'importance des dispositions visant à renforcer l'indépendance des organismes d'évaluation de la conformité, en particulier en ce qui concerne les exigences vérifiées par des entités externes, telles que l'empreinte carbone, le contenu recyclé et le devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement.

## **Obligations des opérateurs économiques autres que celles visées au chapitre VII (chapitre VI)**

Les États membres ont présenté plusieurs questions de nature technique. Les discussions ont principalement porté sur les obligations des mandataires (article 40), les États membres estimant important de distinguer la définition des mandataires de celle utilisée dans la directive relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE). La Commission a fait observer qu'aucune compétence n'est attribuée aux mandataires au titre du chapitre VII.

L'article 39 est traité ci-après dans le cadre des dispositions relatives au devoir de diligence.

## **Gestion de la fin du cycle de vie des batteries (chapitre VII)**

Les États membres ont insisté sur l'importance fondamentale de ce chapitre. Les principaux sujets de préoccupation concernent les liens avec la législation existante en matière de déchets, à savoir la directive-cadre relative aux déchets, et la nécessité de faire preuve de souplesse par rapport aux régimes existants en matière de responsabilité des producteurs qui sont déjà mis en œuvre au niveau national et qui fonctionnent bien. Différentes vues ont été exprimées sur le niveau d'ambition des objectifs et des délais pour la collecte des déchets de batteries portables. De manière générale, les États membres ont remis en question le fait que les batteries des moyens de transport légers soient exclues des objectifs de collecte. Des précisions supplémentaires ont été demandées concernant les dispositions relatives à la réaffectation et au remanufacturage des batteries. En outre, les États membres ont fourni des informations complémentaires sur un certain nombre de questions de nature technique identifiées dans le document officiel de la présidence.

Concernant la **responsabilité élargie des producteurs (article 47)**, les États membres ont émis des doutes sur la nécessité d'établir des mesures spécifiques en plus des exigences définies aux articles 8 et 8 *bis* de la directive-cadre relative aux déchets. Ils estiment que l'approche du règlement est trop prescriptive, et demandent de la souplesse par rapport aux spécificités des différents régimes déjà existants et qui fonctionnent bien au niveau national. Cette approche est également considérée comme contraire à l'objectif de la directive-cadre relative aux déchets d'harmoniser les régimes de responsabilité élargie des producteurs pour les différents flux de déchets. Certains États membres trouveraient intéressant d'inclure dans le règlement des dispositions qui seraient complémentaires de celles de la directive-cadre. Il a également été suggéré d'étudier la possibilité que le règlement prévoie des exigences minimales et donne la possibilité aux États membres de fixer des dispositions complémentaires. Les mêmes préoccupations ont été exprimées en ce qui concerne le **registre des producteurs (article 46)**, les États membres soulignant la nécessité de tenir compte des systèmes d'enregistrement déjà en place au niveau national et de leurs spécificités. La Commission a insisté sur l'importance de fixer des règles communes à tous les États membres afin de promouvoir la circularité pour les batteries.

Concernant la **collecte des déchets de batteries portables (article 48, article 55 et annexe XI)**, différents points de vue ont été exprimés, certains États membres considérant les délais trop ambitieux, certains soutenant la proposition de la Commission et d'autres indiquant pouvoir faire preuve de souplesse quant à une possible extension du délai intermédiaire. La Commission a reconnu que les objectifs proposés sont ambitieux, mais estime qu'ils peuvent être atteints, sur la base des expériences et des valeurs déjà observées dans certains États membres. Certains États membres ont émis des doutes sur la méthode de calcul des taux de collecte fondée sur les batteries mises sur le marché, et exprimé leur préférence pour une méthode fondée sur les batteries disponibles pour la collecte, afin de tenir compte de la durée de vie toujours plus longue des batteries portables. Certains États membres estiment problématique la duplication des obligations pour les producteurs et les États membres en matière de respect des objectifs de collecte des déchets de batteries et ont souligné qu'il est essentiel que la responsabilité d'atteindre ces objectifs soit fixée de manière claire, étant donné que l'instrument juridique proposé est un règlement. Il a été proposé de supprimer l'article 55, en partant du principe que la responsabilité d'atteindre ces objectifs devrait incomber aux producteurs. La Commission s'est déclarée opposée à une telle suppression, estimant l'obligation imposée aux États membres nécessaire afin de garantir le caractère exécutoire des objectifs de collectes.

Un certain nombre d'États membres ont remis en question le fait que les batteries des moyens de transport légers soient exclues des objectifs de collecte. La Commission a répété qu'une étude du centre commun de recherche sur le sujet devrait être finalisée au cours du processus législatif et pourrait servir de base à un examen plus approfondi de la question en vue de fixer un objectif de collecte pour ce type de batteries.

Concernant la **collecte des déchets de batteries automobiles, de batteries industrielles et de batteries de véhicules électriques (article 49)**, certains États membres ont demandé l'inclusion d'un objectif de collecte chiffré, ou la possibilité pour les États membres de décider de l'introduction d'un objectif de collecte au niveau national. La Commission estime qu'un objectif chiffré pour ces types de batteries ne pourrait être inférieur à 100 %.

Des informations complémentaires ont été fournies sur un certain nombre de questions de nature technique afin de préciser les **obligations des distributeurs (article 50)**, les **obligations des utilisateurs finals (article 51)**, les **obligations des installations de traitement (article 52)**, la **participation des autorités publiques compétentes en matière de gestion des déchets (article 53)** et la **participation des points de collecte volontaire (article 54)**. Certains États membres sont d'avis que les batteries collectées ne devraient être remises qu'aux producteurs ou aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, afin d'assurer la viabilité des régimes de responsabilité élargie des producteurs. À l'inverse, la Commission a souligné l'importance d'ouvrir le marché du recyclage à de nouveaux opérateurs, afin de contribuer à une augmentation des taux de collecte des batteries. Les États membres ont également souligné la difficulté de faire respecter l'obligation de collecte séparée des déchets de batteries par les consommateurs.

Concernant le **traitement et le recyclage (article 56 et annexe XII)**, les États membres ont présenté plusieurs propositions pour compléter l'annexe XII, partie A, en ce qui concerne les précautions et mesures de sécurité particulières pour le stockage et le traitement des déchets de batteries au lithium au cours de la manutention, du tri et du stockage.

Lors de la discussion sur les **rendements de recyclage et objectifs de valorisation des matières (article 57 et annexe XII)**, les États membres ont mis en avant les liens avec les dispositions relatives à la réaffectation et au remanufacturation; ils estiment nécessaire de définir clairement à quel moment une batterie est considérée comme entrant dans un processus de recyclage. Plusieurs États membres contestent le fait que les objectifs aient déjà été fixés alors que leur méthode de calcul ne sera définie qu'ultérieurement; il a été proposé d'inclure dans le règlement des principes directeurs concernant cette méthode. De plus, les États membres estiment que les objectifs de recyclage pour 2025 devraient être subordonnés à l'adoption d'un acte d'exécution fixant des règles détaillées pour leur calcul dans le délai prévu. Il a aussi été proposé d'autoriser l'élimination de certaines batteries qui ne devraient pas être recyclées (par exemple les batteries contenant du mercure).

Les États membres ont signalé qu'il convient d'examiner les dispositions relatives aux **transferts des déchets de batteries (article 58)** à la lumière de la révision prévue du règlement sur les transferts de déchets. Il a été proposé d'ajouter une référence aux batteries exportées à des fins de réaffectation et de remanufacturation.

Les **exigences relatives à la réaffectation et au remanufacturation des batteries industrielles et des batteries de véhicules électriques (article 59 et annexe VII)** sont considérées comme revêtant une importance particulière. Les États membres ont insisté sur la nécessité de clarifier la nature de ces opérations, les procédures d'enregistrement ou de licences que les opérateurs devraient suivre, le moment où intervient la fin du statut de déchet; ils ont demandé l'ajout d'une définition de "remanufacturation". Les États membres ont exprimé leur soutien en faveur du cadre prévu dans la proposition, notamment le fait de prévoir que les batteries issues de la réaffectation et du remanufacturation respectent toutes les exigences applicables, et ils ont noté qu'il est essentiel d'assigner clairement la responsabilité élargie du producteur pour les batteries soumises à ces opérations. Il est prévu que le groupe "Environnement" examine à nouveau cette question sur la base du document officieux que doit préparer la Commission.

Les États membres sont d'avis que les campagnes de sensibilisation auprès des utilisateurs finals devraient être rendues obligatoires dans le cadre de l'**information sur la fin de vie des batteries (article 60)**. Certains États membres ont exprimé des préoccupations concernant le fait que les coûts couverts par le producteur soient communiqués séparément à l'utilisateur final au point de vente d'une batterie neuve et ont proposé de supprimer cette disposition.

Pour ce qui est de la **communication aux autorités compétentes (article 61)** et de la **communication à la Commission (article 62)**, les États membres ont soulevé plusieurs questions, notamment quant à la faisabilité et la responsabilité de communiquer des informations sur les batteries portables qui ont quitté le territoire d'un État membre au cours de l'année suivante et quant au partage d'informations concernant les opérations de gestion des déchets se déroulant dans un autre État membre. Des questions ont notamment été soulevées en ce qui concerne la faisabilité, pour les États membres qui ne disposent pas d'installations de recyclage de batteries, de s'acquitter de l'obligation de communiquer des informations sur les rendements de recyclage et les niveaux de matières valorisées pour les batteries collectées sur leur territoire. La Commission a précisé qu'elle avait suivi les obligations de communication d'informations actuellement prévues (décision 2008/763/CE), mais elle a reconnu la complexité de la question et la nécessité éventuelle de renforcer ces dispositions afin de garantir que les autorités compétentes puissent assurer le respect de l'obligation par le premier exploitant d'installations de traitement. Des préoccupations ont également été exprimées en ce qui concerne les délais pour s'acquitter des obligations en matière de communication d'informations.

Enfin, en ce qui concerne l'**application des dispositions du chapitre VII (article 63)**, certains États membres ont demandé le report de la date d'application du chapitre VII. La Commission attire l'attention sur le fait qu'un tel report a des répercussions sur plusieurs dispositions du règlement.

Outre les questions ci-dessus, les États membres se sont déclarés favorables à un certain nombre de modifications de nature technique proposées par la présidence dans son document officiel<sup>9</sup>.

### **Échange électronique d'informations (chapitre VIII)**

Dans l'ensemble, les États membres ont accueilli favorablement ce chapitre. Les réactions ont porté principalement sur des demandes de clarification concernant l'articulation entre le **système d'échange électronique (article 64 et annexe XIII)** et le **passport de la batterie (article 65)** par rapport à d'autres obligations en matière de communication et d'information fixées au chapitre III et au chapitre VII. La Commission a précisé que le système d'échange électronique concernera le modèle de batterie tandis que le passeport correspondra à un enregistrement spécifique à chaque batterie, contenant un ensemble d'informations dynamiques en plus de celles prévues à l'annexe XIII. La Commission communiquera des informations supplémentaires sur la relation entre ces différentes dispositions. D'autres sujets de préoccupation ont trait à l'accès aux informations recueillies (notamment par les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs et les opérateurs effectuant des activités de réparation, de réaffectation ou de remanufacturation et par les acheteurs potentiels) ainsi qu'au transfert de responsabilité du passeport en fonction du changement de statut de la batterie.

### **Surveillance du marché de l'Union, contrôle des batteries entrant sur le marché de l'Union et procédures de sauvegarde de l'Union (chapitre IX) et modifications (chapitre XII)**

Certains États membres ont émis des réserves d'examen sur ces chapitres. Les interventions des États membres ont été limitées et ont porté sur des demandes de clarification et des propositions très ciblées. La Commission a souligné l'alignement de ces dispositions sur le "nouveau" cadre législatif pour les produits. Un examen plus approfondi du chapitre serait nécessaire pour évaluer les possibles sujets de préoccupation.

### **Marchés publics écologiques (article 70)**

D'une manière générale, les États membres se sont félicités de l'inclusion des dispositions relatives aux marchés publics écologiques dans le règlement. Des questions ont cependant été soulevées quant au respect des obligations prévues par cet article avant l'adoption des actes délégués établissant des critères ou objectifs minimaux obligatoires en matière de marchés publics écologiques. La Commission a fait observer que les États membres pouvaient se conformer aux exigences fixées aux articles 7 à 10.

---

<sup>9</sup> Doc. WK 5372/2021.

## **Devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement (article 39, article 72 et annexe X)**

Les États membres ont reconnu l'importance de la question mais s'interrogent sur la relation avec la proposition législative à venir sur la gouvernance d'entreprise durable et le devoir de diligence. Les États membres ont également exprimé des préoccupations quant à la charge administrative associée à ces dispositions, en particulier pour les PME, et quant à leur faisabilité et à la vérification des chaînes de valeur dans les pays tiers. La Commission a reconnu la nécessité de procédures administratives en matière de vérification mais a noté que, d'après l'analyse d'impact, seules les grandes entreprises devraient être concernées par ces dispositions. Elle a également souligné la référence, au considérant 70, à la possibilité d'adapter le règlement à la lumière des futures modifications législatives.

Au cours de la discussion sur l'article 4 relatif aux exigences en matière de développement durable, de sécurité, de marquage et d'information applicables aux batteries, la Commission a précisé que les dispositions relatives au devoir de diligence n'étaient pas incluses dans cet article, dans la mesure où il ne s'agit pas strictement d'exigences applicables aux produits mais d'obligations faites aux opérateurs économiques.

## **Pouvoirs délégués et procédure de comité (chapitre XI)**

Les actes délégués prévus à l'article 73 ont été examinés dans le cadre de l'analyse des articles concernés. Les États membres ont émis des réserves concernant certains des actes délégués, en particulier dans le contexte du chapitre II, et dans certains cas la présidence a proposé de réviser la délégation de pouvoir. D'une manière générale, les États membres se sont déclarés très préoccupés par les délais proposés pour l'adoption de plusieurs actes délégués et actes d'exécution et pour l'entrée en vigueur des dispositions correspondantes.

## **Dispositions finales (chapitre XIII)**

Les États membres s'interrogent sur l'interaction entre l'abrogation et les règles transitoires de l'actuelle directive relative aux batteries, les exigences en matière de responsabilité élargie des producteurs prévues dans la directive-cadre relative aux déchets et la proposition de règlement.

La date d'application du règlement (janvier 2022) est jugée irréaliste, en particulier compte tenu de la complexité des négociations; les États membres ont demandé son report.

## **IV. CONCLUSIONS**

D'après la planification actuelle de la présidence portugaise, le groupe "Environnement" aura consacré 21 réunions informelles par vidéoconférence à l'examen de la proposition de règlement sur les batteries d'ici la fin juin.

La présidence estime que l'examen approfondi de la proposition a apporté des éclaircissements sur toute sa portée et a permis d'identifier les principaux sujets de préoccupation pour les États membres, ce qui permet de mieux cibler les travaux futurs encore nécessaires en vue de l'adoption d'une orientation générale.

Sur la base des discussions qui ont eu lieu jusqu'à présent, et sans préjudice des travaux encore à mener sur les questions présentées dans la partie III, la présidence considère que les principales questions nécessitant des travaux supplémentaires, du point de vue politique et juridique, sont les suivantes:

- la base juridique
- l'approche à suivre en ce qui concerne les batteries des moyens de transport légers
- la procédure de modification des restrictions applicables aux substances dangereuses
- les délais proposés en ce qui concerne les exigences en matière de développement durable et de sécurité, au regard des importants travaux nécessaires en ce qui concerne le droit dérivé
- l'articulation avec la législation existante en matière de déchets et le niveau de flexibilité dont disposent les États membres en ce qui concerne la responsabilité élargie des producteurs dans le domaine des batteries
- le niveau d'ambition pour les objectifs de collecte
- les dispositions relatives au devoir de diligence à la lumière de la proposition législative à venir sur la gouvernance d'entreprise durable et le devoir de diligence

La présidence portugaise est déterminée à travailler en étroite coopération avec la future présidence slovène afin de faciliter la poursuite des discussions au sein du groupe "Environnement" et d'assurer la bonne progression des travaux sur ce dossier au Conseil. À cet effet, la présidence prévoit de travailler à l'élaboration d'une proposition de compromis pour le chapitre II et le chapitre VII d'ici la fin du semestre.

La présidence remercie vivement la Commission pour son excellente coopération avec le groupe "Environnement" et pour les explications détaillées et les documents officiels fournis; elle remercie également les États membres pour leur engagement et leurs contributions précieuses au cours des réunions hebdomadaires et pour les observations écrites détaillées qu'ils ont présentées.

Le Coreper est invité à prendre note du présent rapport de la présidence sur l'état d'avancement des travaux, en vue de le soumettre au Conseil "Environnement" lors de sa session du 10 juin 2021.