



**2020/0353(COD)**

9.12.2021

## **AVIS**

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux batteries et aux déchets de batteries, abrogeant la directive 2006/66/CE et modifiant le règlement (UE) 2019/1020  
(COM(2020)0798 – C9-0400/2020 – 2020/0353(COD))

Rapporteur pour avis: Ismail Ertug

PA\_Legam

## AMENDEMENTS

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

### Amendement 1

#### Proposition de règlement Visa 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*vu le rapport du Centre commun de recherche (JRC)<sup>1 bis</sup>,*

---

*<sup>1 bis</sup> Huisman, J., Bobba, S., «Available for Collection» study on alternative collection targets for waste portable and light means of transport batteries, EUR 30746 EN, Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg, 2021, ISBN 978-92-76-39084-8, doi:10.2760/64633, JRC125615.*

### Amendement 2

#### Proposition de règlement Considérant 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(2) Les batteries constituent donc une source d'énergie importante et l'un des principaux facteurs du développement durable, de la mobilité verte, de l'énergie propre et de la neutralité climatique. On s'attend à ce que la demande de batteries augmente rapidement dans les années à venir, notamment pour les véhicules de transport routier électriques utilisant des batteries de traction, rendant ce marché de plus en plus stratégique au niveau mondial. Des progrès scientifiques et techniques importants continueront d'être accomplis

(2) Les batteries constituent donc une source d'énergie importante et l'un des principaux facteurs du développement durable, de la mobilité verte, de l'énergie propre et de la neutralité climatique. On s'attend à ce que la demande de batteries augmente rapidement dans les années à venir, notamment pour les véhicules de transport routier électriques utilisant des batteries de traction ***et des batteries destinées aux moyens de transport légers,*** rendant ce marché de plus en plus stratégique au niveau ***européen et*** mondial.

dans le domaine de la technologie des batteries. Compte tenu de l'importance stratégique que revêtent les batteries et afin d'offrir une sécurité juridique à **tous les opérateurs concernés** et d'éviter les discriminations, les entraves aux échanges et les distorsions sur le marché des batteries, il est nécessaire d'établir des règles concernant les paramètres de développement durable, la performance, la sécurité, la collecte, le recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives aux batteries. Il est nécessaire de créer un cadre réglementaire harmonisé pour traiter la totalité du cycle de vie des batteries qui sont mises sur le marché dans l'Union.

Des progrès scientifiques et techniques importants continueront d'être accomplis dans le domaine de la technologie des batteries. ***L'adoption d'une approche globale et fondée sur la science est indispensable pour parvenir à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de GES à l'horizon 2030 et de neutralité climatique d'ici à 2050. Toutes les mesures devraient être élaborées sur la base d'analyses d'impact complètes évaluant les émissions sur l'ensemble du cycle de vie ainsi que la neutralité technologique et la sensibilisation aux incidences.*** Compte tenu de l'importance stratégique que revêtent les batteries et ***leur chaîne d'approvisionnement, et afin d'offrir à tous les opérateurs concernés une sécurité juridique et en matière d'investissements ainsi que des incitations à produire des batteries à faible intensité de carbone dans une économie circulaire, et afin d'éviter les discriminations, les entraves aux échanges et les distorsions sur le marché des batteries, il est nécessaire d'établir des règles concernant les paramètres de développement durable, la performance, la sécurité, la collecte, le recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives aux batteries, y compris leurs paramètres de réparabilité.*** Il est nécessaire de créer un cadre réglementaire harmonisé pour traiter la totalité du cycle de vie des batteries qui sont mises sur le marché dans l'Union ***et de garantir que toutes les batteries qui entrent sur le marché intérieur depuis des pays non membres de l'Union respectent également les normes élevées fixées par le présent règlement. Compte tenu de l'incidence significative de la production des batteries sur les émissions des véhicules tout au long de leur cycle de vie, et étant donné que les émissions des batteries au cours de leur cycle de vie seront calculées conformément au présent règlement, la Commission devrait être invitée à présenter une méthode de calcul précise***

### **Amendement 3**

#### **Proposition de règlement Considérant 12**

##### *Texte proposé par la Commission*

(12) Dans le cadre du large champ d'application du règlement, il convient de distinguer les différentes catégories de batteries en fonction de leur conception et de leur utilisation, indépendamment de leur caractéristique chimique. Le classement en batteries portables, d'une part, et en batteries industrielles et batteries automobiles, d'autre part, au titre de la directive 2006/66/CE, devrait encore être développé pour mieux tenir compte des dernières évolutions dans l'utilisation des batteries. Les batteries qui sont utilisées pour **la** traction dans les véhicules électriques et qui, en vertu de la directive 2006/66/CE, relèvent de la catégorie des batteries industrielles constituent une part importante et croissante du marché en raison de la croissance rapide des véhicules de transport routier électriques. Il convient dès lors de classer ces batteries qui sont utilisées pour la traction dans les véhicules routiers dans la nouvelle catégorie de batteries de véhicules électriques. Les batteries utilisées pour la traction dans d'autres véhicules de transport, notamment le transport ferroviaire, par voie d'eau et aérien, continuent de relever de la catégorie des batteries industrielles en vertu du présent règlement. La catégorie des batteries industrielles englobe un large groupe de batteries, destinées à être utilisées pour des activités industrielles, des infrastructures de communication, des activités agricoles ou la production et la distribution d'énergie électrique. En plus de cette liste non exhaustive d'exemples,

##### *Amendement*

(12) Dans le cadre du large champ d'application du règlement, il convient de distinguer les différentes catégories de batteries en fonction de leur conception et de leur utilisation, indépendamment de leur caractéristique chimique. Le classement en batteries portables, d'une part, et en batteries industrielles et batteries automobiles, d'autre part, au titre de la directive 2006/66/CE, devrait encore être développé pour mieux tenir compte des dernières évolutions dans l'utilisation des batteries. Les batteries qui sont utilisées pour **l'énergie de** traction dans les véhicules électriques et qui, en vertu de la directive 2006/66/CE, relèvent de la catégorie des batteries industrielles constituent une part importante et croissante du marché en raison de la croissance rapide des véhicules de transport routier électriques. Il convient dès lors de classer ces batteries qui sont utilisées pour la traction dans les véhicules routiers dans la nouvelle catégorie de batteries de véhicules électriques. Les batteries utilisées pour la traction dans d'autres véhicules de transport, notamment le transport ferroviaire, par voie d'eau et aérien, continuent de relever de la catégorie des batteries industrielles en vertu du présent règlement. La catégorie des batteries industrielles englobe un large groupe de batteries, destinées à être utilisées pour des activités industrielles, des infrastructures de communication, des activités agricoles ou la production et la distribution d'énergie électrique. En plus de cette liste non exhaustive d'exemples,

toute batterie qui n'est ni une batterie portable ni une batterie automobile ni une batterie de véhicules électriques devrait être considérée comme une batterie industrielle. Les batteries utilisées pour le stockage d'énergie dans des environnements privés ou domestiques sont considérées comme des batteries industrielles aux fins du présent règlement.

***En outre, afin de garantir que toutes les batteries utilisées dans les moyens de transport légers, tels que les vélos électriques et les scooters, soient classées dans la catégorie des batteries portables, il est nécessaire de clarifier la définition des batteries portables et d'introduire une limite de poids pour ces batteries.***

toute batterie qui n'est ni une batterie portable ni une batterie automobile ni une batterie de véhicules électriques, ***ni une batterie destinée aux moyens de transport légers***, devrait être considérée comme une batterie industrielle. Les batteries utilisées pour le stockage d'énergie dans des environnements privés ou domestiques sont considérées comme des batteries industrielles aux fins du présent règlement.

#### Amendement 4

##### Proposition de règlement Considérant 13

*Texte proposé par la Commission*

(13) Les batteries devraient être conçues et fabriquées de manière à optimiser leurs performances, leur durée et leur sécurité et à réduire au minimum leur empreinte environnementale. Il convient d'établir des exigences spécifiques en matière de développement durable pour les batteries industrielles rechargeables et les batteries de véhicules électriques à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh, étant donné que ces batteries représentent le segment de marché qui devrait augmenter le plus dans les années à venir.

*Amendement*

(13) Les batteries devraient être conçues et fabriquées de manière à optimiser leurs performances, leur durée et leur sécurité et à réduire au minimum leur empreinte environnementale. Il convient d'établir des exigences spécifiques en matière de développement durable pour les batteries industrielles rechargeables et les batteries de véhicules électriques à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh, étant donné que ces batteries, ***ainsi que les batteries destinées aux moyens de transport légers***, représentent le segment de marché qui devrait augmenter le plus dans les années à venir.

#### Amendement 5

##### Proposition de règlement Considérant 18

(18) Le déploiement massif attendu de batteries dans des secteurs tels que la mobilité et le stockage de l'énergie devrait permettre de réduire les émissions de carbone, mais pour exploiter au mieux ce potentiel, il est nécessaire que le cycle de vie global des batteries ait une empreinte carbone faible. Selon le référentiel «empreinte environnementale» par catégorie de produits pour les batteries rechargeables à haute énergie spécifique destinées aux applications mobiles, le changement climatique est la deuxième catégorie d'impact connexe pour les batteries, après l'utilisation des minéraux et des métaux. La documentation technique concernant les batteries industrielles rechargeables *et* les batteries de véhicules électriques à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh mises sur le marché de l'Union devrait donc être accompagnée d'une déclaration relative à l'empreinte carbone, qui devrait être spécifique, si nécessaire, à chaque lot de fabrication. Les batteries sont fabriquées en lots, produites en quantités spécifiques et dans des délais déterminés. L'harmonisation des règles techniques relatives au calcul de l'empreinte carbone pour toutes les batteries industrielles rechargeables *et* les batteries de véhicules électriques à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh mises sur le marché de l'Union est une condition préalable à l'introduction, dans un premier temps, d'une exigence selon laquelle la documentation technique des batteries doit inclure une déclaration relative à l'empreinte carbone et à l'établissement, dans un second temps, de classes de performance liée à l'empreinte carbone qui permettront d'identifier les batteries présentant des empreintes carbone plus faibles sur l'ensemble du cycle de vie. Des informations et des exigences de marquage claires concernant l'empreinte carbone des

(18) Le déploiement massif attendu de batteries dans des secteurs tels que la mobilité et le stockage de l'énergie devrait permettre de réduire les émissions de carbone, mais pour exploiter au mieux ce potentiel, il est nécessaire que le cycle de vie global des batteries ait une empreinte carbone faible. Selon le référentiel «empreinte environnementale» par catégorie de produits pour les batteries rechargeables à haute énergie spécifique destinées aux applications mobiles<sup>31</sup>, le changement climatique est la deuxième catégorie d'impact connexe pour les batteries, après l'utilisation des minéraux et des métaux. La documentation technique concernant les batteries industrielles rechargeables, les batteries de véhicules électriques à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh *et les batteries destinées aux moyens de transport légers* mises sur le marché de l'Union devrait donc être accompagnée d'une déclaration relative à l'empreinte carbone, qui devrait être spécifique, si nécessaire, à chaque lot de fabrication. Les batteries sont fabriquées en lots, produites en quantités spécifiques et dans des délais déterminés. L'harmonisation des règles techniques relatives au calcul de l'empreinte carbone pour toutes les batteries industrielles rechargeables, les batteries de véhicules électriques à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh *et les batteries destinées aux moyens de transport légers* mises sur le marché de l'Union est une condition préalable à l'introduction, dans un premier temps, d'une exigence selon laquelle la documentation technique des batteries doit inclure une déclaration relative à l'empreinte carbone et à l'établissement, dans un second temps, de classes de performance liée à l'empreinte carbone qui permettront d'identifier les batteries présentant des empreintes carbone plus faibles sur l'ensemble du cycle de vie.

batteries ne devraient pas entraîner en soi le changement de comportement nécessaire pour garantir la réalisation de l'objectif de l'Union de décarboner les secteurs de la mobilité et du stockage de l'énergie, conformément aux objectifs convenus au niveau international en matière de changement climatique<sup>32</sup>. Par conséquent, des seuils d'empreinte carbone maximaux seront fixés, à la suite d'une analyse d'impact spécifique visant à déterminer ces valeurs. Lorsqu'elle proposera le niveau du seuil maximal d'empreinte carbone, la Commission tiendra compte, entre autres, de la distribution relative des valeurs de l'empreinte carbone des batteries présentes sur le marché, de l'ampleur des progrès accomplis en matière de réduction de l'empreinte carbone des batteries mises sur le marché de l'Union et de la contribution effective et potentielle de cette mesure aux objectifs de l'Union en matière de mobilité durable et de neutralité climatique d'ici à 2050. Afin d'apporter de la transparence en ce qui concerne l'empreinte carbone des batteries et de réorienter le marché de l'Union vers des batteries à plus faible intensité de carbone, quel que soit le lieu où elles sont produites, une augmentation progressive et cumulée des exigences en matière d'empreinte carbone est justifiée. Grâce à ces exigences, les émissions de carbone évitées au cours du cycle de vie des batteries contribueront à la réalisation de l'objectif de l'Union consistant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050. Cela peut également permettre à d'autres politiques au niveau de l'Union et au niveau national, telles que les incitations ou les critères en matière de marchés publics écologiques, de favoriser la production de batteries ayant une incidence moindre sur l'environnement.

---

<sup>31</sup> Référentiel «empreinte

Des informations et des exigences de marquage claires concernant l'empreinte carbone des batteries ne devraient pas entraîner en soi le changement de comportement nécessaire pour garantir la réalisation de l'objectif de l'Union de décarboner les secteurs de la mobilité et du stockage de l'énergie, conformément aux objectifs convenus au niveau international en matière de changement climatique<sup>32</sup>. Par conséquent, des seuils d'empreinte carbone maximaux seront fixés, à la suite d'une analyse d'impact spécifique visant à déterminer ces valeurs. Lorsqu'elle proposera le niveau du seuil maximal d'empreinte carbone, la Commission tiendra compte, entre autres, de la distribution relative des valeurs de l'empreinte carbone des batteries présentes sur le marché, de l'ampleur des progrès accomplis en matière de réduction de l'empreinte carbone des batteries mises sur le marché de l'Union et de la contribution effective et potentielle de cette mesure aux objectifs de l'Union en matière de mobilité durable et de neutralité climatique d'ici à 2050. Afin d'apporter de la transparence en ce qui concerne l'empreinte carbone des batteries et de réorienter le marché de l'Union vers des batteries à plus faible intensité de carbone, quel que soit le lieu où elles sont produites, une augmentation progressive et cumulée des exigences en matière d'empreinte carbone est justifiée. Grâce à ces exigences, les émissions de carbone évitées au cours du cycle de vie des batteries contribueront à la réalisation de l'objectif de l'Union consistant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050. Cela peut également permettre à d'autres politiques au niveau de l'Union et au niveau national, telles que les incitations ou les critères en matière de marchés publics écologiques, de favoriser la production de batteries ayant une incidence moindre sur l'environnement.

---

<sup>31</sup> Référentiel «empreinte



environnementale» par catégorie de produits pour les batteries rechargeables à haute énergie spécifique destinées aux applications mobiles  
[https://ec.europa.eu/environment/eussd/sm\\_gp/pdf/PEFCR\\_Batteries.pdf](https://ec.europa.eu/environment/eussd/sm_gp/pdf/PEFCR_Batteries.pdf)

<sup>32</sup> Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4) et Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) disponible à l'adresse suivante:  
<https://unfccc.int/resource/docs/convkp/convfr.pdf>

environnementale» par catégorie de produits pour les batteries rechargeables à haute énergie spécifique destinées aux applications mobiles  
[https://ec.europa.eu/environment/eussd/sm\\_gp/pdf/PEFCR\\_Batteries.pdf](https://ec.europa.eu/environment/eussd/sm_gp/pdf/PEFCR_Batteries.pdf)

<sup>32</sup> Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4) et Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) disponible à l'adresse suivante:  
<https://unfccc.int/resource/docs/convkp/convfr.pdf>

## Amendement 6

### Proposition de règlement Considérant 18 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(18 bis) L'étape de la fabrication des batteries consommant le plus d'énergie est souvent la production des éléments de batteries. La production d'éléments est principalement alimentée par l'électricité, ce qui signifie que la source d'énergie électrique utilisée est déterminante pour évaluer l'empreinte carbone d'une batterie.**

## Amendement 7

### Proposition de règlement Considérant 19

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(19) Certaines substances contenues dans les batteries, telles que le cobalt, le plomb, le lithium ou le nickel, sont obtenues à partir de ressources rares qui ne sont pas facilement disponibles dans l'Union, et certaines sont considérées comme des matières premières critiques par la Commission. Il s'agit d'un domaine

(19) Certaines substances contenues dans les batteries, telles que le cobalt, le plomb, le lithium ou le nickel, sont obtenues à partir de ressources rares qui ne sont pas facilement disponibles dans l'Union, et certaines sont considérées comme des matières premières critiques par la Commission. Il s'agit d'un domaine

dans lequel l'Europe doit renforcer son autonomie stratégique et accroître sa résilience en prévision d'éventuelles perturbations de l'approvisionnement en raison de crises sanitaires ou autres. Le renforcement de la circularité et de l'utilisation efficace des ressources, grâce à une augmentation du recyclage et de la valorisation de ces matières premières, contribuera à la réalisation de cet objectif.

dans lequel l'Europe doit renforcer son autonomie stratégique et accroître sa résilience en prévision d'éventuelles perturbations de l'approvisionnement en raison de crises sanitaires ou autres. Le renforcement de la circularité et de l'utilisation efficace des ressources, grâce à une augmentation du recyclage et de la valorisation de ces matières premières, contribuera à la réalisation de cet objectif.

***Des applications novatrices utilisant des matières premières renouvelables devraient être favorisées afin de tirer parti des innovations et de compléter la valorisation et le recyclage des matières premières traditionnelles critiques.***

## Amendement 8

### Proposition de règlement Considérant 20

*Texte proposé par la Commission*

(20) L'utilisation accrue des matières valorisées favoriserait le développement de l'économie circulaire et permettrait une utilisation plus efficace des matières tout en réduisant la dépendance de l'Union à l'égard des matières provenant de pays tiers. Dans le cas des batteries, cela revêt une importance particulière pour le cobalt, le plomb, le lithium et le nickel. Il est donc nécessaire de promouvoir la valorisation de ces matières présentes dans les déchets de batteries, en établissant une exigence concernant le taux de contenu recyclé dans les batteries utilisant du cobalt, du plomb, du lithium et du nickel dans les matières actives. Le présent règlement fixe des objectifs contraignants en ce qui concerne le contenu recyclé pour le cobalt, le plomb, le lithium et le nickel, qui devraient être atteints d'ici à 2030. Pour le cobalt, le lithium et le nickel, des objectifs revus à la hausse sont établis d'ici à 2035. Tous les objectifs devraient tenir compte de la disponibilité des déchets à partir desquels

*Amendement*

(20) L'utilisation accrue des matières valorisées favoriserait le développement de l'économie circulaire et permettrait une utilisation plus efficace des matières tout en réduisant la dépendance de l'Union à l'égard des matières provenant de pays tiers. Dans le cas des batteries, cela revêt une importance particulière pour le cobalt, le plomb, le lithium et le nickel. Il est donc nécessaire de promouvoir la valorisation de ces matières présentes dans les déchets de batteries, en établissant une exigence concernant le taux de contenu recyclé dans les batteries utilisant du cobalt, du plomb, du lithium et du nickel dans les matières actives. ***En conséquence, la Commission devrait, au plus tard le 31 décembre 2026, réaliser une analyse d'impact complète, fondée notamment sur les données recueillies sur le contenu recyclé des batteries, concernant les aspects socio-économiques et environnementaux des différentes options stratégiques.*** Le présent règlement fixe des objectifs

ces matières peuvent être valorisées, de la faisabilité technique des processus de valorisation et de fabrication concernés, ainsi que du temps nécessaire aux opérateurs économiques pour adapter leurs processus d'approvisionnement et de fabrication. En conséquence, avant que ces objectifs contraignants deviennent applicables, l'exigence concernant le contenu recyclé devrait être limitée à la communication d'informations sur le contenu recyclé.

contraignants en ce qui concerne le contenu recyclé pour le cobalt, le plomb, le lithium et le nickel, qui devraient être atteints d'ici à 2030. Pour le cobalt, le lithium et le nickel, des objectifs revus à la hausse sont établis d'ici à 2035. *Si cela se justifie*, tous les *objectifs en matière de part minimale de matières issues de la récupération des déchets devraient être réexaminés sur la base des résultats de l'analyse d'impact de la Commission*. Ces objectifs devraient tenir compte de la disponibilité des déchets à partir desquels ces matières peuvent être valorisées, de la faisabilité technique des processus de valorisation et de fabrication concernés, ainsi que du temps nécessaire aux opérateurs économiques pour adapter leurs processus d'approvisionnement et de fabrication. En conséquence, avant que ces objectifs contraignants deviennent applicables, l'exigence concernant le contenu recyclé devrait être limitée à la communication d'informations sur le contenu recyclé.

## Amendement 9

### Proposition de règlement Considérant 28

#### *Texte proposé par la Commission*

(28) Afin de fournir aux utilisateurs finals des informations transparentes, fiables et claires sur les batteries et leurs principales caractéristiques ainsi que sur les déchets de batteries et de leur permettre de prendre des décisions en connaissance de cause lorsqu'ils achètent des batteries et s'en débarrassent et afin de permettre aux opérateurs de gestion des déchets de traiter de manière appropriée les déchets de batteries, il convient que les batteries fassent l'objet d'un marquage. Les batteries devraient porter toutes les informations nécessaires concernant leurs principales caractéristiques, y compris leur

#### *Amendement*

(28) Afin de fournir aux utilisateurs finals des informations transparentes, fiables et claires sur les batteries et leurs principales caractéristiques ainsi que sur les déchets de batteries et de leur permettre de prendre des décisions en connaissance de cause lorsqu'ils achètent des batteries et s'en débarrassent et afin de permettre aux opérateurs de gestion des déchets de traiter de manière appropriée les déchets de batteries, il convient que les batteries fassent l'objet d'un marquage. Les batteries devraient porter toutes les informations nécessaires concernant leurs principales caractéristiques, y compris leur

capacité et leur teneur en certaines substances dangereuses. Afin de veiller à ce que les informations restent disponibles dans le temps, celles-ci devraient également être mises à disposition au moyen de codes QR.

capacité, **leur performance environnementale** et leur teneur en certaines substances dangereuses. Afin de veiller à ce que les informations restent disponibles dans le temps, celles-ci devraient également être mises à disposition au moyen de codes QR.

## Amendement 10

### Proposition de règlement Considérant 29

#### *Texte proposé par la Commission*

(29) La disponibilité d'informations sur la performance des batteries est essentielle pour garantir que les utilisateurs finals, en tant que consommateurs, sont informés correctement et en temps utile et, en particulier, qu'ils disposent d'une base commune pour comparer différentes batteries avant d'effectuer leur achat. En conséquence, une inscription devrait figurer sur les batteries portables **d'utilisation courante** et les batteries **automobiles** et indiquer leur durée minimale moyenne lors de leur utilisation dans des applications spécifiques. En outre, il est important de fournir aux utilisateurs finals des orientations leur permettant de se débarrasser correctement des déchets de batteries.

#### *Amendement*

(29) La disponibilité d'informations sur la performance des batteries est essentielle pour garantir que les utilisateurs finals, en tant que consommateurs, sont informés correctement et en temps utile et, en particulier, qu'ils disposent d'une base commune pour comparer différentes batteries avant d'effectuer leur achat. En conséquence, une inscription devrait figurer sur les batteries portables, **les batteries automobiles** et les batteries **destinées aux moyens de transport légers**, et indiquer leur durée minimale moyenne lors de leur utilisation dans des applications spécifiques. En outre, il est important de fournir aux utilisateurs finals des orientations leur permettant de se débarrasser correctement des déchets de batteries.

## Amendement 11

### Proposition de règlement Considérant 30

#### *Texte proposé par la Commission*

(30) Les batteries industrielles rechargeables **et** les batteries de véhicules électriques à **stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh** devraient être

#### *Amendement*

(30) Les batteries industrielles rechargeables, les batteries de véhicules électriques **et les batteries destinées aux moyens de transport légers** devraient être

équipées d'un système de gestion de batterie enregistrant des données pour permettre à l'utilisateur final ou à tout tiers agissant en son nom de déterminer à tout moment l'état de santé et la durée de vie attendue de la batterie. Afin de réaffecter ou de remanufacturer une batterie, l'acheteur ou tout tiers agissant en son nom devrait à tout moment se voir accorder l'accès au système de gestion de batterie aux fins de l'évaluation de la valeur résiduelle de la batterie, ce qui faciliterait son réemploi, sa réaffectation ou son remanufacturation, et aux fins de sa mise à la disposition d'agrégateurs indépendants, tels que définis dans la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil<sup>34</sup>, qui exploitent des centrales électriques virtuelles sur des réseaux électriques. Cette exigence devrait s'appliquer en plus de la législation de l'Union relative à la réception des véhicules, y compris les spécifications techniques susceptibles de découler des travaux concernant l'accès aux données dans les véhicules électriques menés par le groupe de travail informel de la CEE-ONU sur les véhicules électriques et l'environnement.

---

<sup>34</sup> Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (JO L 158 du 14.6.2019, p. 125).

## Amendement 12

équipées d'un système de gestion de batterie enregistrant des données pour permettre à l'utilisateur final ou à tout tiers agissant en son nom de déterminer à tout moment l'état de santé et la durée de vie attendue de la batterie. Afin de réaffecter ou de remanufacturer une batterie, l'acheteur ou tout tiers agissant en son nom devrait à tout moment se voir accorder l'accès au système de gestion de batterie aux fins de l'évaluation de la valeur résiduelle de la batterie, ce qui faciliterait son réemploi, sa réaffectation ou son remanufacturation, et aux fins de sa mise à la disposition d'agrégateurs indépendants, tels que définis dans la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil<sup>34</sup>, qui exploitent des centrales électriques virtuelles sur des réseaux électriques. Cette exigence devrait s'appliquer en plus de la législation de l'Union relative à la réception des véhicules, y compris les spécifications techniques susceptibles de découler des travaux concernant l'accès aux données dans les véhicules électriques menés par le groupe de travail informel de la CEE-ONU sur les véhicules électriques et l'environnement, ***notamment les fonctions nécessaires permettant l'exploitation de services de véhicule à réseau. Afin de faciliter l'adoption et l'utilisation de ces services dans l'Union, les propriétaires et les utilisateurs de véhicules électriques devraient disposer, en temps réel, de données embarquées relatives à l'état de santé de la batterie.***

---

<sup>34</sup> Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (JO L 158 du 14.6.2019, p. 125).

**Proposition de règlement**  
**Considérant 59**

*Texte proposé par la Commission*

(59) Seuls quelques pays fournissent ces matières et, dans certains cas, les faibles normes de gouvernance peuvent exacerber les problèmes environnementaux et sociaux. L'extraction minière et le raffinage du cobalt *et* du nickel sont liés à un large éventail de questions sociales et environnementales, y compris le danger potentiel pour l'environnement et la santé humaine. Si les incidences sociales et environnementales du graphite naturel sont moins graves, l'extraction minière de ce dernier comporte une part importante d'opérations artisanales et à petite échelle, qui se déroulent le plus souvent dans des cadres informels et peuvent avoir de graves incidences sur la santé et l'environnement, notamment l'absence de fermeture proprement dite et de réhabilitation des mines, ce qui entraîne la destruction des écosystèmes et des sols. En ce qui concerne le lithium, l'augmentation attendue de son utilisation dans la fabrication de batteries devrait exercer une pression supplémentaire sur les opérations d'extraction et de raffinage, et il serait donc recommandé d'inclure le lithium dans la portée des obligations liées au devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement. Il convient que l'augmentation massive attendue de la demande de batteries dans l'Union ne contribue pas à accroître ces risques environnementaux et sociaux.

**Amendement 13**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 60**

*Amendement*

(59) Seuls quelques pays fournissent ces matières et, dans certains cas, les faibles normes de gouvernance peuvent exacerber les problèmes environnementaux et sociaux. L'extraction minière et le raffinage du cobalt, **du cuivre**, du nickel, **du fer et de la bauxite** sont liés à un large éventail de questions sociales et environnementales, y compris le danger potentiel pour l'environnement et la santé humaine. Si les incidences sociales et environnementales du graphite naturel sont moins graves, l'extraction minière de ce dernier comporte une part importante d'opérations artisanales et à petite échelle, qui se déroulent le plus souvent dans des cadres informels et peuvent avoir de graves incidences sur la santé et l'environnement, notamment l'absence de fermeture proprement dite et de réhabilitation des mines, ce qui entraîne la destruction des écosystèmes et des sols. En ce qui concerne le lithium, l'augmentation attendue de son utilisation dans la fabrication de batteries devrait exercer une pression supplémentaire sur les opérations d'extraction et de raffinage, et il serait donc recommandé d'inclure le lithium dans la portée des obligations liées au devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement. Il convient que l'augmentation massive attendue de la demande de batteries dans l'Union ne contribue pas à accroître ces risques environnementaux et sociaux.

*Texte proposé par la Commission*

(60) Certaines des matières premières en question, telles que le cobalt, le lithium et le graphite naturel, sont considérées comme des matières premières critiques pour l'UE<sup>38</sup>, et leur approvisionnement durable est nécessaire au bon fonctionnement de l'écosystème de batteries de l'UE.

---

<sup>38</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Résilience des matières premières critiques: la voie à suivre pour un renforcement de la sécurité et de la durabilité [COM(2020) 474 final].

#### **Amendement 14**

##### **Proposition de règlement Considérant 62**

*Texte proposé par la Commission*

(62) Des exigences **générales** liées au devoir de diligence en ce qui concerne certains minerais et métaux ont été introduites dans l'Union par le règlement (UE) 2017/821 du Parlement européen et du Conseil<sup>39</sup>. Toutefois, ledit règlement ne s'applique pas aux minerais et matières utilisés pour la production de batteries.

*Amendement*

(60) Certaines des matières premières en question, telles que le cobalt, le lithium et le graphite naturel, sont considérées comme des matières premières critiques pour l'UE<sup>38</sup>, et leur approvisionnement durable est nécessaire au bon fonctionnement de l'écosystème de batteries de l'UE. ***Les critères de durabilité et de responsabilité sociale devraient s'appliquer à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.***

---

<sup>38</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Résilience des matières premières critiques: la voie à suivre pour un renforcement de la sécurité et de la durabilité [COM(2020) 474 final].

*Amendement*

(62) ***Conformément aux principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, les entreprises ont la responsabilité de respecter les droits de l'homme, l'environnement et la bonne gouvernance, et elles ne devraient pas causer ni contribuer à causer des effets négatifs dans ces domaines.*** Des exigences liées au devoir de diligence en ce qui concerne certains minerais et métaux ont été introduites dans l'Union par le règlement (UE) 2017/821 du Parlement européen et du Conseil<sup>39</sup>. Toutefois, ledit règlement ne s'applique pas aux minerais et matières utilisés pour la production de

batteries.

---

<sup>39</sup> Règlement (UE) 2017/821 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2017 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 minerais et de l'or provenant de zones de conflit ou à haut risque (JO L 130 du 19.5.2017, p. 1).

---

<sup>39</sup> Règlement (UE) 2017/821 du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2017 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 minerais et de l'or provenant de zones de conflit ou à haut risque (JO L 130 du 19.5.2017, p. 1).

## Amendement 15

### Proposition de règlement Considérant 63

#### *Texte proposé par la Commission*

(63) Par conséquent, compte tenu de la croissance exponentielle attendue de la demande de batteries dans l'UE, l'opérateur économique qui met une batterie sur le marché de l'UE devrait établir une politique de devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement. Il convient dès lors de fixer les exigences dans le but de faire face aux risques sociaux et **environnementaux** inhérents à l'extraction, à la transformation et au commerce de certaines matières premières destinées à la fabrication de batteries.

#### *Amendement*

(63) Par conséquent, compte tenu de la croissance exponentielle attendue de la demande de batteries dans l'UE, l'opérateur économique qui met une batterie sur le marché de l'UE devrait établir une politique de devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement. Il convient dès lors de fixer les exigences dans le but de faire face aux risques sociaux, **pour les droits de l'homme et pour l'environnement qui sont** inhérents à l'extraction, à la transformation et au commerce de certaines matières premières destinées à la fabrication de batteries, **en incluant l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement**.

## Amendement 16

### Proposition de règlement Considérant 64

#### *Texte proposé par la Commission*

(64) Il convient que toute politique de devoir de diligence fondé sur les risques,

#### *Amendement*

(64) Il convient que toute politique de devoir de diligence fondé sur les risques,



lorsqu'elle est mise en place, repose sur les principes du devoir de diligence reconnus au niveau international dans le cadre des dix principes du Pacte mondial des Nations unies<sup>40</sup>, les lignes directrices pour l'analyse sociale du cycle de vie des produits<sup>41</sup>, la déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale de l'OIT<sup>42</sup> et le guide OCDE sur le devoir de diligence pour une conduite responsable des entreprises<sup>43</sup>, qui reflètent un consensus entre les gouvernements et les parties prenantes, et soit adaptée au contexte et aux circonstances spécifiques de chaque opérateur économique. En ce qui concerne l'extraction, la transformation et le commerce *des* ressources minérales naturelles utilisées pour la production de batteries, le guide OCDE sur le devoir de diligence pour des chaînes d'approvisionnement responsables en minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque<sup>44</sup> («guide OCDE sur le devoir de diligence») représente *les efforts déployés de longue date par les gouvernements et les parties prenantes pour instaurer de bonnes pratiques dans ce domaine.*

---

<sup>40</sup> Les dix principes du pacte mondial des Nations unies, disponibles à l'adresse suivante:  
<https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/mission/principles>

<sup>41</sup> Lignes directrices du PNUE pour l'analyse sociale du cycle de vie des produits, disponibles à l'adresse suivante:  
<https://www.lifecycleinitiative.org/wp-content/uploads/2012/12/2009%20-%20Guidelines%20for%20sLCA%20->

lorsqu'elle est mise en place, repose sur les principes du devoir de diligence reconnus au niveau international dans le cadre des *principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme*, les dix principes du Pacte mondial des Nations unies<sup>40</sup>, les lignes directrices pour l'analyse sociale du cycle de vie des produits<sup>41</sup>, la déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale de l'OIT<sup>42</sup>, *les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales* et le guide OCDE sur le devoir de diligence pour une conduite responsable des entreprises<sup>43</sup>, qui reflètent un consensus entre les gouvernements et les parties prenantes, et soit adaptée au contexte et aux circonstances spécifiques de chaque opérateur économique. En ce qui concerne l'extraction, la transformation et le commerce *de certaines* ressources minérales naturelles utilisées pour la production de batteries, le guide OCDE sur le devoir de diligence pour des chaînes d'approvisionnement responsables en minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque<sup>44</sup> («guide OCDE sur le devoir de diligence») représente *une norme reconnue au niveau international exigeant des entreprises qu'elles respectent les droits de l'homme et s'abstiennent de contribuer aux conflits par leurs décisions et pratiques en matière d'achat de minerais ou de métaux.*

---

<sup>40</sup> Les dix principes du pacte mondial des Nations unies, disponibles à l'adresse suivante:  
<https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/mission/principles>

<sup>41</sup> Lignes directrices du PNUE pour l'analyse sociale du cycle de vie des produits, disponibles à l'adresse suivante:  
<https://www.lifecycleinitiative.org/wp-content/uploads/2012/12/2009%20-%20Guidelines%20for%20sLCA%20->

%20EN.pdf

<sup>42</sup> Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale, disponible à l'adresse suivante: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_emp/---emp\\_ent/documents/publication/wcms\\_124923.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/documents/publication/wcms_124923.pdf)

<sup>43</sup> OCDE (2018), guide OCDE sur le devoir de diligence pour une conduite responsable des entreprises, disponible à l'adresse suivante: <https://www.oecd.org/fr/daf/inv/mne/Guide-OCDE-sur-le-devoir-de-diligence-pour-une-conduite-responsable-des-entreprises.pdf>

<sup>44</sup> OCDE (2016), guide OCDE sur le devoir de diligence pour des chaînes d'approvisionnement responsables en minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque: Troisième édition, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264252479-en>

%20EN.pdf

<sup>42</sup> Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale, disponible à l'adresse suivante: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_emp/---emp\\_ent/documents/publication/wcms\\_124923.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/documents/publication/wcms_124923.pdf)

<sup>43</sup> OCDE (2018), guide OCDE sur le devoir de diligence pour une conduite responsable des entreprises, disponible à l'adresse suivante: <https://www.oecd.org/fr/daf/inv/mne/Guide-OCDE-sur-le-devoir-de-diligence-pour-une-conduite-responsable-des-entreprises.pdf>

<sup>44</sup> OCDE (2016), guide OCDE sur le devoir de diligence pour des chaînes d'approvisionnement responsables en minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque: Troisième édition, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264252479-en>

## Amendement 17

### Proposition de règlement Considérant 65

#### *Texte proposé par la Commission*

(65) Selon le guide OCDE sur le devoir de diligence<sup>45</sup>, l'exercice du devoir de diligence est un processus continu, proactif et réactif par lequel les entreprises peuvent garantir qu'elles respectent les droits de l'homme et ne contribuent pas aux conflits<sup>46</sup>. Le devoir de diligence fondé sur les risques désigne les étapes que les entreprises devraient suivre afin de mettre en évidence, pour y répondre, les risques réels et potentiels dans le but de prévenir ou d'atténuer les effets néfastes de leurs activités ou de leurs décisions en matière d'approvisionnement. Une entreprise peut évaluer les risques liés à ses activités et ses

#### *Amendement*

(65) Selon le guide OCDE sur le devoir de diligence<sup>45</sup>, l'exercice du devoir de diligence est un processus continu, proactif et réactif par lequel les entreprises peuvent garantir qu'elles respectent les droits de l'homme et ***l'environnement*** et ne contribuent pas aux conflits<sup>46</sup>. Le devoir de diligence fondé sur les risques désigne les étapes que les entreprises devraient suivre afin de mettre en évidence, pour y répondre, les risques réels et potentiels dans le but de prévenir ou d'atténuer les effets néfastes de leurs activités ou de leurs décisions en matière d'approvisionnement. Une entreprise peut évaluer les risques liés

relations et adopter des mesures d'atténuation des risques conformément aux normes pertinentes prévues par le droit national et international, aux recommandations relatives à la conduite responsable des entreprises formulées par les organisations internationales, aux instruments étayés par les États, aux initiatives spontanées du secteur privé et aux politiques et systèmes internes de l'entreprise. Cette approche permet également d'adapter le devoir de diligence à l'échelle des activités de l'entreprise ou de ses relations au sein de la chaîne d'approvisionnement.

---

<sup>45</sup> Page 15 du guide OCDE sur le devoir de diligence.

<sup>46</sup> OCDE (2011), principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, OCDE, Paris; OCDE (2006), outil de sensibilisation au risque de l'OCDE destiné aux entreprises multinationales opérant dans les zones à déficit de gouvernance, OCDE, Paris; et principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme: mise en œuvre du cadre de référence «protéger, respecter et réparer» des Nations unies (rapport du représentant spécial du Secrétaire général des Nations unies sur la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises, John Ruggie, A/HRC/17/31, 21 mars 2011).

## Amendement 18

### Proposition de règlement Considérant 65 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

à ses activités et ses relations et adopter des mesures d'atténuation des risques conformément aux normes pertinentes prévues par le droit national et international, aux recommandations relatives à la conduite responsable des entreprises formulées par les organisations internationales, aux instruments étayés par les États, aux initiatives spontanées du secteur privé et aux politiques et systèmes internes de l'entreprise. Cette approche permet également d'adapter le devoir de diligence à l'échelle des activités de l'entreprise ou de ses relations au sein de la chaîne d'approvisionnement.

---

<sup>45</sup> Page 15 du guide OCDE sur le devoir de diligence.

<sup>46</sup> OCDE (2011), principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, OCDE, Paris; OCDE (2006), outil de sensibilisation au risque de l'OCDE destiné aux entreprises multinationales opérant dans les zones à déficit de gouvernance, OCDE, Paris; et principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme: mise en œuvre du cadre de référence «protéger, respecter et réparer» des Nations unies (rapport du représentant spécial du Secrétaire général des Nations unies sur la question des droits de l'homme et des sociétés transnationales et autres entreprises, John Ruggie, A/HRC/17/31, 21 mars 2011).

*Amendement*

***(65 bis) Bien que les mécanismes de devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement du secteur privé puissent aider les opérateurs***

*économiques à respecter leur devoir de diligence, les opérateurs économiques devraient demeurer individuellement responsables du respect des obligations liées au devoir de diligence énoncées dans le présent règlement.*

## Amendement 19

### Proposition de règlement Considérant 66

*Texte proposé par la Commission*

(66) Des politiques obligatoires en matière de devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement devraient être adoptées ou modifiées et devraient tenir compte au moins des principales catégories de risques sociaux et environnementaux. Elles devraient couvrir les incidences actuelles et prévisibles, d'une part, sur la vie sociale, en particulier les droits de l'homme, la santé et la sécurité humaines, ainsi que la santé et la sécurité au travail et les droits des travailleurs et, d'autre part, sur l'environnement, en particulier sur l'utilisation de l'eau, la protection des sols, la pollution atmosphérique et la biodiversité, y compris la vie des communautés.

*Amendement*

(66) Des politiques obligatoires en matière de devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement devraient être adoptées ou modifiées et devraient tenir compte ***des catégories de risques sociaux, environnementaux et pour les droits de l'homme ou***, au moins, des principales catégories de risques sociaux et environnementaux. Elles devraient couvrir les incidences actuelles et prévisibles, d'une part, sur la vie sociale, en particulier les droits de l'homme, la santé et la sécurité humaines, ainsi que la santé et la sécurité au travail et les droits des travailleurs et, d'autre part, sur l'environnement, en particulier sur l'utilisation de l'eau, la protection des sols, la pollution atmosphérique et la biodiversité, y compris la vie des communautés.

## Amendement 20

### Proposition de règlement Considérant 67

*Texte proposé par la Commission*

(67) S'agissant des catégories de risques sociaux, les politiques en matière de devoir de diligence devraient prévenir les risques dans la chaîne d'approvisionnement des

*Amendement*

(67) S'agissant des catégories de risques sociaux, les politiques en matière de devoir de diligence devraient prévenir les risques dans la chaîne d'approvisionnement des

batteries liés aux droits de l'homme, y compris la santé humaine, la protection des enfants et l'égalité entre les femmes et les hommes, conformément au droit international relatif aux droits de l'homme<sup>47</sup>. Les politiques en matière de devoir de diligence devraient comprendre la disponibilité d'informations relatives à la manière dont l'opérateur économique a contribué à prévenir les violations des droits de l'homme et aux instruments mis en place au sein de la structure commerciale de l'opérateur pour lutter contre la corruption. Les politiques en matière de devoir de diligence devraient également garantir la mise en œuvre correcte des règles des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail<sup>48</sup> énumérées à l'annexe I de la déclaration tripartite de l'OIT.

---

<sup>47</sup> Notamment la Déclaration universelle des droits de l'homme, le pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, le pacte international relatif aux droits civils et politiques, la convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, la convention relative aux droits de l'enfant *et* la convention relative aux droits des personnes handicapées.

<sup>48</sup> Les huit conventions fondamentales sont: Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 (C87), 2. Convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 (C98), 3. Convention sur le travail forcé, 1930 (C29) (et son protocole de 2014), 4. Convention sur l'abolition du travail forcé, 1957 (C105), 5. Convention sur l'âge minimum, 1973 (C138), 6. Convention sur les pires formes de

batteries liés aux droits de l'homme, y compris la santé humaine, ***les droits des peuples autochtones***, la protection des enfants et l'égalité entre les femmes et les hommes, conformément au droit international relatif aux droits de l'homme<sup>47</sup>. Les politiques en matière de devoir de diligence devraient comprendre la disponibilité d'informations relatives à la manière dont l'opérateur économique a contribué à prévenir les violations des droits de l'homme et aux instruments mis en place au sein de la structure commerciale de l'opérateur pour lutter contre la corruption. Les politiques en matière de devoir de diligence devraient également garantir la mise en œuvre correcte des règles des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail<sup>48</sup> énumérées à l'annexe I de la déclaration tripartite de l'OIT.

---

<sup>47</sup> Notamment la Déclaration universelle des droits de l'homme, le pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, le pacte international relatif aux droits civils et politiques, la convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes, la convention relative aux droits de l'enfant, la convention relative aux droits des personnes handicapées *et la déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones*.

<sup>48</sup> Les huit conventions fondamentales sont: Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 (C87), 2. Convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 (C98), 3. Convention sur le travail forcé, 1930 (C29) (et son protocole de 2014), 4. Convention sur l'abolition du travail forcé, 1957 (C105), 5. Convention sur l'âge minimum, 1973 (C138), 6. Convention sur les pires formes de

travail des enfants, 1999 (C182),  
7. Convention sur l'égalité de  
rémunération, 1951 (C100), 8. Convention  
concernant la discrimination (emploi et  
profession), 1958 (C111).

travail des enfants, 1999 (C182),  
7. Convention sur l'égalité de  
rémunération, 1951 (C100), 8. Convention  
concernant la discrimination (emploi et  
profession), 1958 (C111).

## Amendement 21

### Proposition de règlement Considérant 68

#### *Texte proposé par la Commission*

(68) S'agissant des catégories de risques environnementaux, les politiques en matière de devoir de diligence devraient limiter les risques dans la chaîne d'approvisionnement des batteries en ce qui concerne l'environnement naturel et la diversité biologique, conformément à la convention sur la diversité biologique<sup>49</sup>, qui inclut également la prise en considération des communautés locales, ainsi que la protection et le développement de ces communautés.

---

<sup>49</sup> Comme le prévoit la convention sur la diversité biologique, disponible à l'adresse <https://www.cbd.int/convention/text/> et, en particulier, la décision COP VIII/28 «Directives volontaires concernant la prise en compte de la diversité biologique dans l'évaluation d'impact», disponible à l'adresse: <https://www.cbd.int/decision/cop/?id=11042>.

## Amendement 22

### Proposition de règlement Considérant 69 bis (nouveau)

#### *Amendement*

(68) S'agissant des catégories de risques environnementaux, les politiques en matière de devoir de diligence devraient limiter les risques dans la chaîne d'approvisionnement des batteries en ce qui concerne l'environnement naturel, **le climat, conformément à l'accord de Paris**, et la diversité biologique, conformément à la convention sur la diversité biologique<sup>49</sup>, qui inclut également la prise en considération des communautés locales, ainsi que la protection et le développement de ces communautés.

---

<sup>49</sup> Comme le prévoit la convention sur la diversité biologique, disponible à l'adresse <https://www.cbd.int/convention/text/> et, en particulier, la décision COP VIII/28 «Directives volontaires concernant la prise en compte de la diversité biologique dans l'évaluation d'impact», disponible à l'adresse: <https://www.cbd.int/decision/cop/?id=11042>.

**(69 bis) En dépit de la mise en place de mesures rigoureuses en matière de devoir de diligence, des dommages sont susceptibles de survenir. Les personnes lésées devraient avoir droit à réparation et à un accès à la justice. Les opérateurs économiques responsables devraient s'attacher, seuls ou en coopération avec d'autres acteurs, à mettre à disposition des voies de recours pour réparer ces dommages. Ils devraient être tenus responsables de tous les effets négatifs qu'ils ont causés ou qu'ils ont contribué à causer, ou que les entités qu'ils contrôlent ou qu'ils peuvent contrôler causent ou contribuent à causer.**

### Amendement 23

#### Proposition de règlement Considérant 81

(81) Compte tenu de l'impact sur l'environnement et de la perte de matières dus à la non-collecte séparée des déchets de batteries, qui ne sont de ce fait pas traités de manière écologiquement rationnelle, l'objectif de collecte pour les batteries portables déjà établi en vertu de la directive 2006/66/CE devrait continuer à s'appliquer et être progressivement revu à la hausse. Le présent règlement **implique que les batteries portables comprennent également les batteries alimentant les moyens de transport légers. Étant donné que l'augmentation actuelle des ventes de ce type de batteries complique le calcul de la quantité de celles qui sont mises sur le marché et de celles qui sont collectées en fin de vie, ces batteries portables devraient être exclues du taux de collecte actuel pour les batteries portables. Cette exclusion doit être réexaminée**

(81) Compte tenu de l'impact sur l'environnement et de la perte de matières dus à la non-collecte séparée des déchets de batteries, qui ne sont de ce fait pas traités de manière écologiquement rationnelle, l'objectif de collecte pour les batteries portables déjà établi en vertu de la directive 2006/66/CE devrait continuer à s'appliquer et être progressivement revu à la hausse. Le présent règlement **établit une nouvelle catégorie de batteries destinées aux moyens de transport légers. L'objectif de collecte des batteries destinées aux moyens de transport légers est calculé selon la méthodologie de disponibilité pour la collecte. Il convient de réexaminer les objectifs de collecte des déchets de batteries provenant des moyens de transport légers et les batteries portables. Ce réexamen peut également tenir compte des modifications apportées à la méthode**

*parallèlement à l'objectif de collecte des déchets de batteries portables, qui* peut également tenir compte des modifications apportées à la méthode de calcul du taux de collecte des batteries portables. La Commission élaborera un rapport à l'appui de ces réexamens.

de calcul du taux de collecte des batteries portables. La Commission élaborera un rapport à l'appui de ces réexamens.

## Amendement 24

### Proposition de règlement Considérant 86 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(86 bis)** *L'un des principaux objectifs du présent règlement est de faire de l'industrie des batteries de l'Union un secteur compétitif et durable. À cette fin, il est nécessaire de diminuer sa dépendance à l'égard des importations de matières premières vierges depuis des pays tiers. L'introduction d'un rendement minimum de recyclage et d'objectifs de collecte contribuerait à la réalisation de cet objectif.*

## Amendement 25

### Proposition de règlement Considérant 88

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(88) Les batteries industrielles et les batteries de véhicules électriques qui ne sont plus adaptées à l'usage pour lequel elles ont été fabriquées peuvent être utilisées à d'autres fins en tant que batteries stationnaires de stockage d'énergie. Un marché est en train d'émerger pour la seconde vie des batteries industrielles et des batteries de véhicules électriques usagées; aussi, afin de promouvoir l'application pratique de la hiérarchie des déchets, convient-il de définir des règles

(88) Les batteries industrielles et les batteries de véhicules électriques qui ne sont plus adaptées à l'usage pour lequel elles ont été fabriquées peuvent être utilisées à d'autres fins en tant que batteries stationnaires de stockage d'énergie. Un marché est en train d'émerger pour la seconde vie des batteries industrielles et des batteries de véhicules électriques usagées; aussi, afin de promouvoir l'application pratique de la hiérarchie des déchets, convient-il de définir des règles



spécifiques pour permettre une réaffectation responsable des batteries usagées tout en tenant compte du principe de précaution et en veillant à garantir la sécurité d'utilisation des utilisateurs finals. Toute batterie usagée de ce type devrait faire l'objet d'une évaluation de son état de santé et de sa capacité disponible afin de vérifier qu'elle se prête à une utilisation autre que celle pour laquelle elle a initialement été prévue. Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre des dispositions liées à l'estimation de l'état de santé des batteries, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.

spécifiques pour permettre une réaffectation responsable des batteries usagées tout en tenant compte du principe de précaution et en veillant à garantir la sécurité d'utilisation des utilisateurs finals. Toute batterie usagée de ce type devrait faire l'objet d'une évaluation de son état de santé et de sa capacité disponible afin de vérifier qu'elle se prête à une utilisation autre que celle pour laquelle elle a initialement été prévue. **Les batteries considérées comme pouvant se prêter à des applications autres que celles pour lesquelles elles ont été prévues initialement peuvent en principe être réutilisées ou réaffectées.** Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre des dispositions liées à l'estimation de l'état de santé des batteries, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.

## Amendement 26

### Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. Le présent règlement s'applique à toutes les batteries, à savoir les batteries portables, les batteries automobiles, les batteries de véhicules électriques et les batteries industrielles, quels que soient leur forme, leur volume, leur poids, leur conception, les matières qui les composent, leur utilisation ou leur finalité. Il s'applique également aux batteries incorporées dans d'autres produits ou ajoutées à ceux-ci.

#### *Amendement*

2. Le présent règlement s'applique à toutes les batteries, à savoir les batteries portables, les batteries automobiles, les batteries de véhicules électriques, **les batteries destinées aux moyens de transport légers** et les batteries industrielles, quels que soient leur forme, leur volume, leur poids, leur conception, les matières qui les composent, leur utilisation ou leur finalité. Il s'applique également aux batteries incorporées dans d'autres produits ou ajoutées à ceux-ci.

*(Le présent amendement s'applique aux articles 2, 7, 8, 10, 11, 14, 39, 48, 55 et 59, aux annexes II, IV et XI et aux considérants 2, 12, 13, 18, 30 et 81)*

## Amendement 27

### Proposition de règlement Article 2 – alinéa 1 – point 7 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

— n'est pas conçue pour des applications industrielles et

*Amendement*

— n'est pas conçue **uniquement** pour des applications industrielles et

## Amendement 28

### Proposition de règlement Article 2 – alinéa 1 – point 7 – tiret 4

*Texte proposé par la Commission*

— n'est ni une batterie de véhicule électrique ni une batterie automobile;

*Amendement*

— n'est ni une batterie de véhicule électrique, ni une batterie automobile, **ni une batterie destinée aux moyens de transport légers**;

## Amendement 29

### Proposition de règlement Article 2 – alinéa 1 – point 7 – tiret 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

- **y compris les jouets équipés d'une batterie, tel que spécifié dans la directive 2009/48/CE relative à la sécurité des jouets (directive jouets)**;

## Amendement 30

### Proposition de règlement Article 2 – alinéa 1 – point 9

*Texte proposé par la Commission*

(9) «**moyen** de transport léger», un véhicule sur roues **équipé d'un** moteur électrique **de moins de 750 watts, sur lequel le voyageur est assis lorsque le**

*Amendement*

(9) «**batterie pour moyen** de transport léger», **toute batterie alimentant** un véhicule sur roues **qui peut être mû par le** moteur électrique **seul ou par la**

*véhicule circule et qui peut être mû par le moteur électrique seul ou par la combinaison du moteur et d'énergie mécanique humaine;*

*combinaison du moteur et d'énergie mécanique humaine, y compris les véhicules exemptés de l'application de la législation en matière de réception ou les véhicules appartenant à des catégories de véhicules réceptionnés par type conformément au règlement (UE) n° 168/2013 et d'un poids inférieur à 25 kg;*

### Amendement 31

#### Proposition de règlement Article 2 – alinéa 1 – point 10

*Texte proposé par la Commission*

(10) «batterie automobile», toute batterie destinée **uniquement** à alimenter les systèmes de démarrage, d'éclairage ou d'allumage d'une automobile;

*Amendement*

(10) «batterie automobile», toute batterie destinée à alimenter les systèmes de démarrage, d'éclairage ou d'allumage **et toute autre fonction auxiliaire ou de soutien** d'une automobile **ou d'un engin mobile non routier**;

### Amendement 32

#### Proposition de règlement Article 2 – alinéa 1 – point 11

*Texte proposé par la Commission*

(11) «batterie industrielle», toute batterie conçue pour des usages industriels et toute autre batterie à l'exclusion des batteries portables, des batteries de véhicules électriques et des batteries **automobiles**;

*Amendement*

(11) «batterie industrielle», toute batterie conçue pour des usages industriels et toute autre batterie à l'exclusion des batteries portables, des batteries de véhicules électriques, **des batteries automobiles** et des batteries **destinées aux moyens de transport légers**;

### Amendement 33

#### Proposition de règlement Article 2 – alinéa 1 – point 12

*Texte proposé par la Commission*

(12) «batterie de véhicule électrique», toute batterie spécifiquement conçue pour assurer la traction des véhicules électriques et hybrides de **transport routier**;

*Amendement*

(12) «batterie de véhicule électrique», toute batterie spécifiquement conçue pour assurer la traction des véhicules électriques et hybrides de **catégorie L, tel que prévu par le règlement (UE) n° 168/2013 et d'un poids inférieur à 25 kg, ou des véhicules de catégorie M, N ou O, tel que prévu par le règlement (UE) 2018/858**;

**Amendement 34**

**Proposition de règlement  
Article 2 – alinéa 1 – point 17**

*Texte proposé par la Commission*

(17) «modèle de batterie», toute batterie qui est **fabriquée** en série;

*Amendement*

(17) «modèle de batterie», toute batterie qui est **produite** en série;

**Amendement 35**

**Proposition de règlement  
Article 2 – alinéa 1 – point 21**

*Texte proposé par la Commission*

(21) «code QR», **un code-barres matriciel** qui renvoie à des informations sur un modèle de batterie;

*Amendement*

(21) «code QR», **une matrice** qui renvoie à des informations sur un modèle de batterie;

**Amendement 36**

**Proposition de règlement  
Article 2 – alinéa 1 – point 22**

*Texte proposé par la Commission*

(22) «système de gestion de batterie», un dispositif électronique qui contrôle ou gère les fonctions électriques et thermiques de la batterie, qui gère et stocke les données relatives aux paramètres définis à

*Amendement*

(22) «système de gestion de batterie», un dispositif électronique qui contrôle ou gère les fonctions électriques et thermiques 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 ou l'appareil dans lequel la batterie est incorporée;

l'annexe VII servant à déterminer **la sécurité**, l'état de santé et la durée de vie prévue des batteries, et qui communique avec le véhicule ou l'appareil dans lequel la batterie est incorporée;

### Amendement 37

#### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point 26 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(26 bis) «préparation en vue d'une réaffectation», toute opération par laquelle des parties d'un déchet de batterie ou la totalité d'un déchet de batterie sont préparées en vue d'être utilisées à des fins ou pour des applications autres que celle pour laquelle la batterie a été initialement conçue;**

### Amendement 38

#### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 1 – point 36

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(36) «devoir de diligence à l'égard à la chaîne d'approvisionnement», les obligations incombant à l'opérateur économique qui met sur le marché une batterie **industrielle rechargeable ou une batterie de véhicule électrique**, en ce qui concerne son système de gestion, la gestion des risques, les vérifications par tierce partie effectuées par les organismes notifiés et la communication d'informations visant à mettre en évidence et à gérer les risques réels et potentiels associés à l'approvisionnement en matières premières ainsi qu'à la transformation et au commerce de ces matières nécessaires à la fabrication des batteries;

(36) «devoir de diligence à l'égard à la chaîne d'approvisionnement», les obligations incombant à l'opérateur économique qui met sur le marché une batterie, en ce qui concerne son système de gestion, la gestion des risques, les vérifications par tierce partie effectuées par les organismes notifiés et la communication d'informations visant à mettre en évidence, **à prévenir** et à gérer les risques réels et potentiels associés à l'approvisionnement en matières premières **et en substances chimiques** ainsi qu'à la transformation et au commerce de ces matières nécessaires à la fabrication des batteries;

## Amendement 39

### Proposition de règlement

#### Article 2 – alinéa 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***La Commission établit une base de données électronique, qu'elle met régulièrement à jour, pour les différentes batteries appartenant aux catégories visées aux points 7), 8), 9), 10), 11) et 12) du présent article, afin de soutenir la mise en œuvre claire et cohérente du présent règlement.***

## Amendement 40

### Proposition de règlement

#### Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. Les batteries de véhicules électriques *et* les batteries industrielles rechargeables à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh sont accompagnées d'une documentation technique qui comprend, pour chaque modèle de batterie et chaque lot de batteries d'une unité de fabrication, une déclaration relative à l'empreinte carbone, établie conformément à l'acte délégué visé au deuxième alinéa et qui contient, au moins, les informations suivantes:

1. Les batteries de véhicules électriques, les batteries industrielles rechargeables à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh ***et les batteries destinées aux moyens de transport légers*** sont accompagnées d'une documentation technique qui comprend, pour chaque modèle de batterie et chaque lot de batteries d'une unité de fabrication, une déclaration relative à l'empreinte carbone, établie conformément à l'acte délégué visé au deuxième alinéa, ***vérifiée par un expert indépendant*** et qui contient, au moins, les informations suivantes:

## Amendement 41

### Proposition de règlement

#### Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point d

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

d) l'empreinte carbone totale de la

d) l'empreinte carbone totale de la

batterie, calculée en kg équivalents  
dioxyde de carbone;

batterie, calculée en kg équivalents  
dioxyde de carbone, *y compris les  
émissions en amont*;

#### Amendement 42

##### Proposition de règlement

##### Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point g bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*g bis) des informations sur les matières  
premières utilisées, y compris la part des  
matières renouvelables;*

#### Amendement 43

##### Proposition de règlement

##### Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

L'exigence concernant la déclaration  
relative à l'empreinte carbone visée au  
premier alinéa s'applique à partir du  
1er juillet 2024 aux batteries de véhicules  
électriques et aux batteries *industrielles  
rechargeables*.

L'exigence concernant la déclaration  
relative à l'empreinte carbone visée au  
premier alinéa s'applique à partir du  
1<sup>er</sup> juillet 2024 aux batteries de véhicules  
électriques, *aux batteries industrielles  
rechargeables* et aux batteries *destinées  
aux moyens de transport légers*.

#### Amendement 44

##### Proposition de règlement

##### Article 7 – paragraphe 1 – alinéa 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*La Commission adopte des actes délégués  
conformément à l'article 73 en ce qui  
concerne l'établissement de critères aux  
fins de l'inclusion d'informations sur  
l'intensité des émissions de gaz à effet de  
serre et l'intensité énergétique, ainsi que  
pour le calcul des différents facteurs  
d'émissions.*

## Amendement 45

### Proposition de règlement

#### Article 7 – paragraphe 2 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

Les batteries de véhicules électriques *et* les batteries industrielles rechargeables à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh portent une inscription visible, bien lisible et indélébile indiquant la classe de performance liée à l'empreinte carbone à laquelle correspond chaque batterie.

*Amendement*

Les batteries de véhicules électriques, les batteries industrielles rechargeables à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh *et les batteries destinées aux moyens de transport légers* portent une inscription visible, bien lisible et indélébile indiquant la classe de performance liée à l'empreinte carbone à laquelle correspond chaque batterie.

## Amendement 46

### Proposition de règlement

#### Article 7 – paragraphe 2 – alinéa 3

*Texte proposé par la Commission*

Les exigences relatives à la classe de performance liée à l'empreinte carbone énoncées au premier alinéa s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026 aux batteries de véhicules électriques et aux batteries *industrielles rechargeables*.

*Amendement*

Les exigences relatives à la classe de performance liée à l'empreinte carbone énoncées au premier alinéa s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026 aux batteries de véhicules électriques, *aux batteries industrielles rechargeables* et aux batteries *destinées aux moyens de transport légers*.

## Amendement 47

### Proposition de règlement

#### Article 7 – paragraphe 3 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

Les batteries de véhicules électriques et les batteries industrielles rechargeables à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh sont accompagnées, pour chaque modèle de batterie et chaque lot de batteries d'une unité de fabrication, d'une

*Amendement*

Les batteries de véhicules électriques, *les batteries destinées aux moyens de transport légers* et les batteries industrielles rechargeables à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh sont accompagnées, pour chaque modèle



documentation technique démontrant que la valeur déclarée de l’empreinte carbone sur l’ensemble du cycle de vie est inférieure au seuil maximal établi dans l’acte délégué adopté par la Commission en vertu du troisième alinéa.

de batterie et chaque lot de batteries d’une unité de fabrication, d’une documentation technique démontrant que la valeur déclarée de l’empreinte carbone sur l’ensemble du cycle de vie est inférieure au seuil maximal établi dans l’acte délégué adopté par la Commission en vertu du troisième alinéa.

## Amendement 48

### Proposition de règlement

#### Article 7 – paragraphe 3 – alinéa 2

##### *Texte proposé par la Commission*

L’exigence relative au seuil maximal d’empreinte carbone sur l’ensemble du cycle de vie énoncée au premier alinéa s’applique à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2027 aux batteries de véhicules électriques et aux batteries **industrielles rechargeables**.

##### *Amendement*

L’exigence relative au seuil maximal d’empreinte carbone sur l’ensemble du cycle de vie énoncée au premier alinéa s’applique à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2027 aux batteries de véhicules électriques, **aux batteries industrielles rechargeables** et aux batteries **destinées aux moyens de transport légers**.

## Amendement 49

### Proposition de règlement

#### Article 8 – titre

##### *Texte proposé par la Commission*

Contenu recyclé des batteries industrielles, des batteries de véhicules électriques et des batteries automobiles

##### *Amendement*

Contenu recyclé des batteries industrielles, des batteries de véhicules électriques, des batteries automobiles **et des batteries destinées aux moyens de transport légers**

## Amendement 50

### Proposition de règlement

#### Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 1

##### *Texte proposé par la Commission*

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027, les batteries

##### *Amendement*

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027, les batteries

industrielles, les batteries de véhicules électriques et les batteries *automobiles à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh* dont les matières actives contiennent du cobalt, du plomb, du lithium ou du nickel sont accompagnées d'une documentation qui contient des informations sur la quantité de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation des déchets présente dans les matières actives de chaque modèle de batterie et de chaque lot de batteries d'une unité de fabrication.

industrielles, les batteries de véhicules électriques et les batteries *destinées aux moyens de transport légers* dont les matières actives contiennent du cobalt, du plomb, du lithium ou du nickel sont accompagnées d'une documentation qui contient des informations sur la quantité de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation des déchets présente dans les matières actives de chaque modèle de batterie et de chaque lot de batteries d'une unité de fabrication.

*(La suppression de la référence aux batteries «à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh» s'applique aux articles 8, 10, 14, 39 et 59 ainsi qu'au considérant 30.)*

## **Amendement 51**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 8 – paragraphe 1 – alinéa 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission adopte un acte d'exécution établissant la méthode de calcul et de vérification de la quantité de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation des déchets présente dans les matières actives des batteries mentionnées au premier alinéa, ainsi que le format de la documentation technique. Cet acte d'exécution est adopté conformément à la procédure d'examen prévue à l'article 74, paragraphe 3.

##### *Amendement*

Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission adopte un acte d'exécution établissant la méthode de calcul et de vérification *par un expert indépendant* de la quantité de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation des déchets présente dans les matières actives des batteries mentionnées au premier alinéa, ainsi que le format de la documentation technique. Cet acte d'exécution est adopté conformément à la procédure d'examen prévue à l'article 74, paragraphe 3.

## **Amendement 52**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 8 – paragraphe 2 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

2. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, les batteries industrielles, les batteries de véhicules électriques et les batteries **automobiles à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh** dont les matières actives contiennent du cobalt, du plomb, du lithium ou du nickel sont accompagnées d'une documentation technique qui montre que ces batteries contiennent les proportions minimales suivantes de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation des déchets dans les matières actives de chaque modèle de batterie et de chaque lot de batteries d'une unité de fabrication:

*Amendement*

2. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, les batteries industrielles, les batteries de véhicules électriques et les batteries **destinées aux moyens de transport légers** dont les matières actives contiennent du cobalt, du plomb, du lithium ou du nickel sont accompagnées d'une documentation technique qui montre que ces batteries contiennent les proportions minimales suivantes de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation des déchets dans les matières actives de chaque modèle de batterie et de chaque lot de batteries d'une unité de fabrication:

**Amendement 53**

**Proposition de règlement**

**Article 8 – paragraphe 3 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

3. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2035, les batteries industrielles, les batteries de véhicules électriques **et** les batteries automobiles **à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh** dont les matières actives contiennent du cobalt, du plomb, du lithium ou du nickel sont accompagnées d'une documentation technique qui montre que ces batteries contiennent les proportions minimales suivantes de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation des déchets dans les matières actives de chaque modèle de batterie et de chaque lot de batteries d'une unité de fabrication:

*Amendement*

3. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2035, les batteries industrielles, les batteries de véhicules électriques, les batteries automobiles **et les batteries destinées aux moyens de transport légers**, dont les matières actives contiennent du cobalt, du plomb, du lithium ou du nickel sont accompagnées d'une documentation technique qui montre que ces batteries contiennent les proportions minimales suivantes de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation des déchets dans les matières actives de chaque modèle de batterie et de chaque lot de batteries d'une unité de fabrication:

**Amendement 54**

**Proposition de règlement**

**Article 8 – paragraphe 4**

*Texte proposé par la Commission*

4. ***Lorsque cela est justifié et approprié en raison de la disponibilité ou de l'indisponibilité de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation de déchets, la Commission est habilitée à adopter, au plus tard le 31 décembre 2027, un acte délégué conformément à l'article 73 afin de modifier les pourcentages fixés aux paragraphes 2 et 3.***

*Amendement*

4. ***Une fois la méthode visée au paragraphe 1 mise en place et au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission évalue à l'aide d'une analyse d'impact si, en raison de la disponibilité de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel issu de la valorisation de déchets, la révision de la liste des matériaux et des pourcentages fixés aux paragraphes 2 et 3 se justifie et, le cas échéant, elle présente une proposition législative à cette fin.***

**Amendement 55**

**Proposition de règlement  
Article 10 – titre**

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

Exigences de performance et de durée applicables aux batteries industrielles rechargeables, ***aux batteries de véhicules électriques*** et aux batteries ***destinées aux moyens de transport légers***

**Amendement 56**

**Proposition de règlement  
Article 10 – paragraphe 1 – alinéa 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. À partir du [12 mois après l'entrée en vigueur du règlement], les batteries industrielles rechargeables ***et*** les batteries de véhicules électriques ***à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh*** sont accompagnées d'une documentation technique indiquant les valeurs des paramètres de performance électrochimique et de durée définis dans la partie A de l'annexe IV.

*Amendement*

1. À partir du [12 mois après l'entrée en vigueur du règlement], les batteries industrielles rechargeables, les batteries de véhicules électriques ***et les batteries destinées aux moyens de transport légers*** sont accompagnées d'une documentation technique indiquant les valeurs des paramètres de performance électrochimique et de durée définis dans la partie A de l'annexe IV.

## Amendement 57

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, les batteries industrielles rechargeables **à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh** respectent les valeurs minimales des paramètres de performance électrochimique et de durée définis à l'annexe IV, partie A, qui sont établies dans l'acte délégué adopté par la Commission en vertu du paragraphe 3.

*Amendement*

2. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, les batteries industrielles rechargeables respectent les valeurs minimales des paramètres de performance électrochimique et de durée définis à l'annexe IV, partie A, qui sont établies dans l'acte délégué adopté par la Commission en vertu du paragraphe 3.

## Amendement 58

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis. La Commission est habilitée à adopter, en vertu de l'article 73, des actes délégués visant à introduire des paramètres de performance électrochimique et de durée établis à l'annexe IV de sorte à ce qu'ils complètent ou respectent toute spécification technique résultant des travaux du groupe de travail informel de la CEE-ONU sur les véhicules électriques et l'environnement.**

## Amendement 59

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 3 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 73 afin de

*Amendement*

Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 73 afin de

compléter le présent règlement en établissant les valeurs minimales des paramètres de performance électrochimique et de durée définis à l'annexe IV, partie A, qui devraient être atteintes par les batteries industrielles rechargeables à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh.

compléter le présent règlement en établissant les valeurs minimales des paramètres de performance électrochimique et de durée définis à l'annexe IV, partie A, qui devraient être atteintes par les batteries industrielles rechargeables.

## Amendement 60

### Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 3 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Lors de l'élaboration de l'acte délégué visé au premier alinéa, la Commission prend en considération la nécessité de réduire l'incidence sur l'environnement des batteries industrielles rechargeables **à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh** tout au long de leur cycle de vie et veille à ce que les dispositions de cet acte n'aient pas d'incidence négative sensible sur la fonctionnalité de ces batteries ou des appareils dans lesquels elles sont incorporées, sur leur caractère abordable et sur la compétitivité du secteur. Aucune charge administrative excessive n'est imposée aux fabricants des batteries et des appareils concernés.

#### *Amendement*

Lors de l'élaboration de l'acte délégué visé au premier alinéa, la Commission prend en considération la nécessité de réduire l'incidence sur l'environnement des batteries industrielles rechargeables tout au long de leur cycle de vie et veille à ce que les dispositions de cet acte n'aient pas d'incidence négative sensible sur la fonctionnalité de ces batteries ou des appareils dans lesquels elles sont incorporées, sur leur caractère abordable et sur la compétitivité du secteur. Aucune charge administrative excessive n'est imposée aux fabricants des batteries et des appareils concernés.

## Amendement 61

### Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 1 – alinéa 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Les batteries portables **incorporées dans des appareils** sont faciles à retirer et à remplacer par l'utilisateur final ou par des opérateurs indépendants pendant la durée de vie de l'appareil si les batteries ont une

#### *Amendement*

Les batteries portables, **y compris les batteries destinées aux moyens de transport légers**, sont faciles à retirer et à remplacer par l'utilisateur final ou par des opérateurs indépendants pendant la durée

durée de vie plus courte que celle de l'appareil, ou au plus tard à la fin de la durée de vie de l'appareil.

de vie de l'appareil si les batteries ont une durée de vie plus courte que celle de l'appareil, ou au plus tard à la fin de la durée de vie de l'appareil.

## Amendement 62

### Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 1 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

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

#### *Amendement*

Une batterie est facilement remplaçable lorsque, après avoir été retirée d'un appareil, ***dans la mesure du possible avec des outils standard mis à la disposition des utilisateurs finals ou des opérateurs indépendants***, elle peut être remplacée par une batterie similaire sans perturber le fonctionnement ni amoindrir la performance de l'appareil.

## Amendement 63

### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

1. Les batteries industrielles rechargeables ***et*** les batteries de véhicules électriques ***à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh*** comportent un système de gestion de batterie qui contient des données relatives aux paramètres définis à l'annexe VII servant à déterminer l'état de santé et la durée de vie prévue de la batterie.

#### *Amendement*

1. Les batteries industrielles rechargeables, les batteries de véhicules électriques ***et les batteries destinées aux moyens de transport légers*** comportent un système de gestion de batterie qui contient des données relatives aux paramètres définis à l'annexe VII servant à déterminer l'état de santé et la durée de vie prévue de la batterie.

## Amendement 64

### Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3 bis (nouveau)

**3 bis.** *La Commission est habilitée à adopter, en vertu de l'article 73, des actes délégués visant à modifier les paramètres servant à déterminer l'état de santé et la durée de vie prévue de la batterie des véhicules électriques, tels qu'établis à l'annexe VII, de sorte à ce qu'ils complètent ou respectent toute spécification technique résultant des travaux du groupe de travail informel de la CEE-ONU sur les véhicules électriques et l'environnement.*

## **Amendement 65**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 25 – paragraphe 7 – point c**

*Texte proposé par la Commission*

c) une connaissance et une compréhension adéquates des exigences énoncées aux chapitres II et III, des normes harmonisées applicables visées à l'article 15 et des spécifications communes visées à l'article 16, ainsi que des dispositions pertinentes de la législation d'harmonisation de l'Union et de la législation nationale;

*Amendement*

c) une connaissance et une compréhension adéquates des exigences énoncées aux chapitres II et III, ***des normes relatives au devoir de diligence prévues à l'article 39***, des normes harmonisées applicables visées à l'article 15 et des spécifications communes visées à l'article 16, ainsi que des dispositions pertinentes de la législation d'harmonisation de l'Union et de la législation nationale;

## **Amendement 66**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 39 – titre**

*Texte proposé par la Commission*

Obligation d'établissement d'une politique sur le devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement incombant aux opérateurs économiques qui mettent

*Amendement*

Obligation d'établissement d'une politique sur le devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement incombant aux opérateurs économiques qui mettent



sur le marché des batteries industrielles rechargeables *et des batteries de véhicules électriques à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh*

sur le marché des batteries industrielles rechargeables *destinées aux moyens de transport légers*

## Amendement 67

### Proposition de règlement Article 39 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. À partir du [12 mois après l'entrée en vigueur du règlement], l'opérateur économique qui met sur le marché des batteries industrielles rechargeables *et des batteries de véhicules électriques à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh* se conforme aux obligations concernant le devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement énoncées aux paragraphes 2 à 5 du présent article et conserve les documents attestant qu'il respecte ces obligations, y compris les résultats des vérifications par tierce partie réalisées par des organismes notifiés.

*Amendement*

1. À partir du [12 mois après l'entrée en vigueur du règlement], l'opérateur économique qui met sur le marché des batteries industrielles rechargeables, des batteries de véhicules électriques *et des batteries destinées aux moyens de transport légers* se conforme aux obligations concernant le devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement énoncées aux paragraphes 2 à 5 du présent article, et conserve *et publie* les documents attestant qu'il respecte ces obligations, *dans le respect des données commerciales sensibles*, y compris les résultats des vérifications par tierce partie réalisées par des organismes notifiés.

## Amendement 68

### Proposition de règlement Article 39 – paragraphe 2 – point a

*Texte proposé par la Commission*

(a) adopte une politique d'entreprise concernant la chaîne d'approvisionnement en matières premières visées à l'annexe X, point 1, et communique clairement à ce sujet auprès des fournisseurs et du grand public;

*Amendement*

(a) adopte une politique d'entreprise concernant *le devoir de diligence pour* la chaîne d'approvisionnement en matières premières visées à l'annexe X, point 1, *ainsi que pour les autres risques associés en matière d'environnement et de droits de l'homme tout au long de la chaîne d'approvisionnement*, et communique clairement à ce sujet auprès des

fournisseurs et du grand public;

## Amendement 69

### Proposition de règlement

#### Article 39 – paragraphe 2 – point b

##### *Texte proposé par la Commission*

b) intègre dans sa politique relative à la chaîne d’approvisionnement des principes compatibles avec ceux qui sont énoncés dans le modèle de politique relative à la chaîne d’approvisionnement figurant à l’annexe II du guide de l’OCDE sur le devoir de diligence;

##### *Amendement*

b) intègre dans sa politique relative à la chaîne d’approvisionnement des principes compatibles avec ceux qui sont énoncés dans le modèle de politique relative à la chaîne d’approvisionnement figurant à l’annexe II du guide de l’OCDE sur le devoir de diligence, ***dans les principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l’homme et dans les principes directeurs de l’OCDE à l’intention des entreprises multinationales;***

## Amendement 70

### Proposition de règlement

#### Article 39 – paragraphe 2 – point d – alinéa 3

##### *Texte proposé par la Commission*

Les exigences énoncées au point d) peuvent être mises en œuvre par la participation à certains régimes sectoriels;

##### *Amendement*

Les exigences énoncées au point d) peuvent être mises en œuvre par la participation à certains régimes sectoriels, ***si ces régimes peuvent prouver qu’ils répondent à toutes les exigences définies à l’article 39.***

## Amendement 71

### Proposition de règlement

#### Article 39 – paragraphe 2 – point f

##### *Texte proposé par la Commission*

f) met en place un mécanisme de traitement des plaintes tenant lieu de

##### *Amendement*

f) met en place un mécanisme de traitement des plaintes tenant lieu de

système d'alerte rapide et de sensibilisation aux risques, ou veille à la mise en place d'un tel mécanisme dans le cadre d'accords de coopération avec d'autres opérateurs économiques ou organisations ou par l'intermédiaire d'un expert ou d'une instance externe, telle qu'un médiateur.

système d'alerte rapide et de sensibilisation aux risques ***et d'accès à des voies de recours en vue d'une réparation des préjudices causés***, ou veille à la mise en place d'un tel mécanisme dans le cadre d'accords de coopération avec d'autres opérateurs économiques ou organisations ou par l'intermédiaire d'un expert ou d'une instance externe, telle qu'un médiateur.

## Amendement 72

### Proposition de règlement

#### Article 39 – paragraphe 3 – point a

*Texte proposé par la Commission*

a) recense et évalue les incidences négatives associées aux catégories de risques énumérées à l'annexe X, point 2, qui affectent sa chaîne d'approvisionnement, sur la base des informations fournies en vertu du paragraphe 2, par comparaison avec les principes de sa politique relative à la chaîne d'approvisionnement;

*Amendement*

a) recense et évalue les incidences négatives associées aux catégories de risques énumérées à l'annexe X, point 2, qui affectent sa chaîne d'approvisionnement sur la base des informations fournies en vertu du paragraphe 2 ***et de toute autre information pertinente et vérifiable, accessible au public ou fournie par les parties prenantes, y compris les communautés potentiellement affectées et les organisations de la société civile concernées***, par comparaison avec les principes de sa politique relative à la chaîne d'approvisionnement;

## Amendement 73

### Proposition de règlement

#### Article 39 – paragraphe 3 – point b – sous-point ii

*Texte proposé par la Commission*

ii) en adoptant des mesures de gestion des risques établies conformément à l'annexe II du guide de l'OCDE sur le devoir de diligence et susceptibles d'exercer une influence et, au besoin, des pressions sur les fournisseurs les plus à

*Amendement*

ii) en adoptant des mesures de gestion des risques établies conformément à l'annexe II du guide de l'OCDE sur le devoir de diligence, ***aux principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et***

même de prévenir ou d'atténuer efficacement les risques mis en évidence;

*aux principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales*, et susceptibles d'exercer une influence et, au besoin, des pressions sur les fournisseurs les plus à même de prévenir ou d'atténuer efficacement les risques mis en évidence;

#### **Amendement 74**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 39 – paragraphe 4 – alinéa 2 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

b) a pour objectif de démontrer que les pratiques en matière de devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement des opérateurs économiques qui placent des batteries sur le marché sont conformes aux dispositions des paragraphes 2, 3 et 5;

*Amendement*

b) a pour objectif de démontrer que les pratiques en matière de devoir de diligence à l'égard de la chaîne d'approvisionnement des opérateurs économiques qui placent des batteries sur le marché sont conformes aux dispositions des paragraphes 2, 3 et 5, ***et réalise, le cas échéant, des contrôles dans les entreprises et collecte des informations auprès des parties prenantes, notamment les communautés potentiellement affectées et les organisations de la société civile concernées;***

#### **Amendement 75**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 39 – paragraphe 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***7 bis. Afin de pouvoir veiller à la conformité avec le règlement en vertu de l'article 69, les États membres sont chargés d'effectuer des contrôles appropriés.***

#### **Amendement 76**

**Proposition de règlement**  
**Article 39 – paragraphe 8 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

b) modifier les obligations incombant à l'opérateur économique visé au paragraphe 1 qui sont énoncées aux paragraphes 2 à 4 pour tenir compte des modifications apportées au règlement (UE) 2017/821 ainsi qu'aux recommandations relatives au devoir de diligence figurant à l'annexe I du guide OCDE sur le devoir de diligence.

*Amendement*

b) modifier les obligations incombant à l'opérateur économique visé au paragraphe 1 qui sont énoncées aux paragraphes 2 à 4 pour tenir compte des modifications apportées au règlement (UE) 2017/821 ainsi qu'aux recommandations relatives au devoir de diligence figurant à l'annexe I du guide OCDE sur le devoir de diligence, ***aux principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et aux principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.***

**Amendement 77**

**Proposition de règlement**  
**Article 46 – paragraphe 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis. L'opérateur qui effectue des opérations de réaffectation ou de remanufacturage de batteries s'enregistre pour les batteries réaffectées ou remanufacturées qu'il place sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre.***

**Amendement 78**

**Proposition de règlement**  
**Article 47 – paragraphe 1 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. Les producteurs de batteries sont soumis à la responsabilité élargie du producteur pour les batteries qu'ils mettent à disposition sur le marché pour la

1. Les producteurs de batteries sont soumis à la responsabilité élargie du producteur pour les batteries qu'ils mettent à disposition sur le marché pour la

première fois sur le territoire d'un État membre, afin de garantir le respect des obligations en matière de gestion des déchets énoncées dans le présent chapitre. Cette responsabilité comprend les obligations suivantes:

première fois sur le territoire d'un État membre, afin de garantir le respect des obligations en matière de gestion des déchets énoncées dans le présent chapitre. Cette responsabilité ***prend fin lorsqu'un autre opérateur économique endosse la responsabilité en tant que nouveau producteur. Cette responsabilité*** comprend les obligations suivantes:

## Amendement 79

### Proposition de règlement Article 47 – paragraphe 6 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

***Les organisations compétentes*** en matière de responsabilité du producteur demandent une autorisation à l'autorité compétente. L'autorisation n'est accordée que s'il est démontré que l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs a mis en place des mesures suffisantes pour honorer les obligations énoncées au présent article en ce qui concerne la quantité de batteries mise à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre par les producteurs pour le compte desquels elle agit. L'autorité compétente vérifie à intervalles réguliers si les conditions nécessaires à l'octroi de l'autorisation, énoncées aux paragraphes 1, 3, 4 et 5, continuent d'être remplies. Les autorités compétentes fixent les détails de la procédure d'autorisation et les modalités de vérification de la conformité, notamment les informations que ***les producteurs*** doivent fournir à cette fin.

*Amendement*

***Le producteur ou l'organisation compétente*** en matière de responsabilité du producteur demandent une autorisation à l'autorité compétente. L'autorisation n'est accordée que s'il est démontré que l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs a mis en place des mesures suffisantes pour honorer les obligations énoncées au présent article en ce qui concerne la quantité de batteries mise à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre par les producteurs pour le compte desquels elle agit. L'autorité compétente vérifie à intervalles réguliers si les conditions nécessaires à l'octroi de l'autorisation, énoncées aux paragraphes 1, 3, 4 et 5, continuent d'être remplies. Les autorités compétentes fixent les détails de la procédure d'autorisation et les modalités de vérification de la conformité, notamment les informations que ***le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité du producteur*** doivent fournir à cette fin.

## Amendement 80

**Proposition de règlement**  
**Article 47 – paragraphe 9 – point c bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*c bis) les différents volumes utilisés pour chaque matériau recyclé;*

**Amendement 81**

**Proposition de règlement**  
**Article 47 – paragraphe 12 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*12 bis. Les opérateurs qui réalisent des opérations de réaffectation ou de remanufacturage de batteries sont soumis à la responsabilité élargie du producteur pour les batteries réaffectées ou remanufacturées qu'ils mettent à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre, afin de garantir le respect des obligations en matière de gestion des déchets énoncées dans le présent chapitre.*

**Amendement 82**

**Proposition de règlement**  
**Article 48 – paragraphe 1 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées en vertu de l'article 47, paragraphe 2, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs agissant en leur nom, veillent à la collecte de tous les déchets de batteries portables, indépendamment de la nature, de la marque ou de l'origine de ces dernières, sur le territoire d'un État membre où ils mettent des batteries à disposition sur le marché pour la première fois. À cette fin, ils:

1. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées en vertu de l'article 47, paragraphe 2, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs agissant en leur nom, veillent à la collecte de tous les déchets de batteries portables **et de batteries provenant des moyens de transport légers**, indépendamment de la nature, de la marque ou de l'origine de ces dernières, sur le territoire d'un État membre où ils mettent des batteries à disposition sur le marché

pour la première fois. À cette fin, ils:

### Amendement 83

#### Proposition de règlement

##### Article 48 – paragraphe 1 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) proposent gratuitement la collecte des déchets de batteries portables aux entités visées au paragraphe 2, point a), et prévoient la collecte des déchets de batteries portables provenant de toutes les entités ayant recours à cette formule («points de collecte connectés»);

*Amendement*

b) proposent gratuitement la collecte des déchets de batteries portables **et de batteries provenant des moyens de transport légers** aux entités visées au paragraphe 2, point a), et prévoient la collecte des déchets de batteries portables provenant de toutes les entités ayant recours à cette formule («points de collecte connectés»);

### Amendement 84

#### Proposition de règlement

##### Article 48 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) couvre l'ensemble du territoire de l'État membre, compte tenu de la taille de la population, du volume attendu des déchets de batteries portables, de l'accessibilité et de la proximité des utilisateurs finals, sans se limiter aux zones où la collecte et la gestion ultérieure des déchets de batteries portables sont rentables.

*Amendement*

b) couvre l'ensemble du territoire de l'État membre, compte tenu de la taille de la population, du volume attendu des déchets de batteries portables **et de batteries provenant des moyens de transport légers**, de l'accessibilité et de la proximité des utilisateurs finals, sans se limiter aux zones où la collecte et la gestion ultérieure des déchets de batteries portables sont rentables.

### Amendement 85

#### Proposition de règlement

##### Article 48 – paragraphe 4 – alinéa 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Les producteurs ou, lorsqu'elles sont

*Amendement*

Les producteurs ou, lorsqu'elles sont



désignées en vertu de l'article 47, paragraphe 2, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs agissant en leur nom, atteignent et maintiennent durablement au moins les objectifs de collecte des déchets de batteries portables suivants, calculés en pourcentage de batteries portables, **à l'exclusion des** batteries provenant des moyens de transport légers, mis à disposition sur le marché pour la première fois dans un État membre par le producteur concerné ou collectivement par les producteurs couverts par une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs:

désignées en vertu de l'article 47, paragraphe 2, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs agissant en leur nom, atteignent et maintiennent durablement au moins les objectifs de collecte des déchets de batteries portables suivants, calculés en pourcentage de batteries portables, **et les** batteries provenant des moyens de transport légers, mis à disposition sur le marché pour la première fois dans un État membre par le producteur concerné ou collectivement par les producteurs couverts par une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs, **selon la méthode de calcul de disponibilité pour la collecte:**

#### **Amendement 86**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 48 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

a) **45 %** au plus tard le 31 décembre 2023;

*Amendement*

a) ***pour les batteries portables: 50 %*** au plus tard le 31 décembre 2023;

#### **Amendement 87**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 48 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point a bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a bis) pour les batteries destinées aux moyens de transport légers: 50 %<sup>1bis</sup> au plus tard le 31 décembre 2023.***

---

***<sup>1bis</sup> Méthodologie de disponibilité pour la collecte.***

#### **Amendement 88**

## Proposition de règlement

### Article 48 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) 65 % au plus tard le 31 décembre 2025;

*Amendement*

b) ***pour les batteries portables, 70 %*** au plus tard le 31 décembre 2025;

## Amendement 89

### Proposition de règlement

#### Article 48 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point b bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***b bis) pour les batteries destinées aux moyens de transport légers: 70 %<sup>1bis</sup> au plus tard le 31 décembre 2025.***

---

***<sup>1bis</sup> Méthodologie de disponibilité pour la collecte.***

## Amendement 90

### Proposition de règlement

#### Article 48 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point c

*Texte proposé par la Commission*

(c) 70 % au plus tard le 31 décembre 2030.

*Amendement*

(c) ***pour les batteries portables, 75 %*** au plus tard le 31 décembre 2030;

## Amendement 91

### Proposition de règlement

#### Article 48 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point c bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***c bis) pour les batteries destinées aux moyens de transport légers: 75 %<sup>1bis</sup> au plus tard le 31 décembre 2030.***

---

## Amendement 92

### Proposition de règlement Article 48 – paragraphe 12 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***12 bis. Des incitations adéquates peuvent être mises en place par les États membres et les entreprises privées pour favoriser le retour et la collecte des déchets de batteries portables, en particulier pour les batteries destinées aux moyens de transport légers.***

## Amendement 93

### Proposition de règlement Article 49 – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Les producteurs de batteries automobiles, de batteries industrielles et de batteries de véhicules électriques ou, lorsqu'elles sont désignées en vertu de l'article 47, paragraphe 2, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, reprennent gratuitement, sans que l'utilisateur final soit tenu de leur avoir acheté la batterie à reprendre ni de leur acheter une nouvelle batterie, tous les déchets de batteries automobiles, de batteries industrielles et de batteries de véhicules électriques du **type** qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire de cet État membre. À cette fin, ils acceptent de reprendre les déchets de batteries automobiles, de batteries industrielles et de batteries de véhicules électriques aux utilisateurs finals ou dans les points de collecte fournis en coopération avec:

Les producteurs de batteries automobiles, de batteries industrielles et de batteries de véhicules électriques ou, lorsqu'elles sont désignées en vertu de l'article 47, paragraphe 2, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, reprennent gratuitement, sans que l'utilisateur final soit tenu de leur avoir acheté la batterie à reprendre ni de leur acheter une nouvelle batterie, tous les déchets de batteries automobiles, de batteries industrielles et de batteries de véhicules électriques du **modèle** qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois, **y compris les déchets de batteries réaffectées ou remanufacturées**, sur le territoire de cet État membre. À cette fin, ils acceptent de reprendre les déchets de batteries automobiles, de batteries industrielles et de batteries de véhicules électriques aux utilisateurs finals ou dans

les points de collecte fournis en coopération avec:

## Amendement 94

### Proposition de règlement Article 49 – paragraphe 1 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

Lorsque les déchets de batteries industrielles nécessitent une opération de démontage préalable dans les locaux d'utilisateurs privés non commerciaux, l'obligation de reprendre ces batteries incombant au producteur inclut la prise en charge des coûts de démontage et de collecte des déchets de batteries dans les locaux de ces utilisateurs.

*Amendement*

Lorsque les déchets de batteries industrielles nécessitent une opération de démontage préalable dans les locaux d'utilisateurs privés non commerciaux, l'obligation de reprendre ces batteries incombant au producteur ***ou, le cas échéant, à l'organisation compétente en matière de responsabilité du producteur concernée***, inclut la prise en charge des coûts de démontage et de collecte des déchets de batteries dans les locaux de ces utilisateurs.

## Amendement 95

### Proposition de règlement Article 50 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

3. Les distributeurs remettent les déchets de batteries qu'ils ont repris aux producteurs ou aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs qui sont chargées de la collecte de ces batteries conformément aux articles 48 et 49, respectivement, ou bien à un opérateur de gestion des déchets en vue de leur traitement et de leur recyclage conformément à l'article 56.

*Amendement*

3. Les distributeurs remettent les déchets de batteries qu'ils ont repris aux producteurs ou aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs qui sont chargées de la collecte de ces batteries conformément aux articles 48 et 49, respectivement, ou bien à un opérateur de gestion des déchets en vue de leur traitement et de leur recyclage conformément à l'article 56. ***Les États membres peuvent limiter la possibilité pour les distributeurs de remettre les déchets de batteries, en fonction de leur type, soit aux producteurs ou aux éco-organismes, soit à un opérateur de gestion des déchets. Les États membres veillent à***

*ce que ces restrictions n'aient pas d'incidence négative sur les systèmes de collecte et de recyclage.*

## Amendement 96

### Proposition de règlement Article 52 – alinéa 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Les exploitants d'installations de traitement des déchets relevant des directives 2000/53/CE et 2012/19/UE remettent les déchets de batteries résultant du traitement des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipements électriques et électroniques aux producteurs des batteries concernées ou, lorsqu'elles sont désignées en vertu de l'article 47, paragraphe 2, du présent règlement, aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs agissant en leur nom ou aux opérateurs de gestion des déchets en vue de leur traitement et de leur recyclage conformément aux exigences de l'article 56 du présent règlement. Les exploitants d'installations de traitement des déchets conservent des registres de ces transactions.

#### *Amendement*

Les exploitants d'installations de traitement des déchets relevant des directives 2000/53/CE et 2012/19/UE remettent les déchets de batteries résultant du traitement des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipements électriques et électroniques aux producteurs des batteries concernées ou, lorsqu'elles sont désignées en vertu de l'article 47, paragraphe 2, du présent règlement, aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs agissant en leur nom ou aux opérateurs de gestion des déchets en vue de leur traitement et de leur recyclage conformément aux exigences de l'article 56 du présent règlement. ***Les États membres peuvent limiter la possibilité pour les exploitants d'installations de traitement des déchets relevant de la directive 2000/53/CE ou de la directive 2012/19/UE de remettre les déchets de batteries, en fonction de leur type, soit aux producteurs ou aux éco-organismes, soit à un autre opérateur de gestion des déchets. Les États membres veillent à ce que ces restrictions n'aient pas d'incidence négative sur les systèmes de collecte et de recyclage.*** Les exploitants d'installations de traitement des déchets conservent des registres de ces transactions.

## Amendement 97

**Proposition de règlement**  
**Article 53 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Les autorités publiques compétentes en matière de gestion des déchets remettent les déchets de batteries collectés aux producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 47, paragraphe 2, du présent règlement, aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs agissant en leur nom, ou aux opérateurs de gestion des déchets en vue du traitement et du recyclage de ces déchets de batteries conformément aux exigences de l'article 56, ou effectuent elles-mêmes le traitement et le recyclage desdits déchets de batteries conformément aux exigences de l'article 56.

*Amendement*

2. Les autorités publiques compétentes en matière de gestion des déchets remettent les déchets de batteries collectés aux producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 47, paragraphe 2, du présent règlement, aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs agissant en leur nom, ou aux opérateurs de gestion des déchets en vue du traitement et du recyclage de ces déchets de batteries conformément aux exigences de l'article 56, ou effectuent elles-mêmes le traitement et le recyclage desdits déchets de batteries conformément aux exigences de l'article 56. ***Les États membres peuvent limiter la capacité des autorités publiques compétentes en matière de gestion des déchets à remettre les déchets de batteries, en fonction de leur type, soit aux producteurs ou aux éco-organismes, soit à un opérateur de gestion des déchets, ou à procéder elles-mêmes au traitement et au recyclage de ces déchets. Les États membres veillent à ce que ces restrictions n'aient pas d'incidence négative sur les systèmes de collecte et de recyclage.***

**Amendement 98**

**Proposition de règlement**  
**Article 54 – alinéa 1**

*Texte proposé par la Commission*

Les points de collecte volontaire de déchets de batteries portables remettent les déchets de batteries portables aux producteurs de ces batteries ou à des tiers agissant en leur nom, notamment les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, ou à des opérateurs de gestion des déchets, en vue de leur

*Amendement*

Les points de collecte volontaire de déchets de batteries portables remettent les déchets de batteries portables aux producteurs de ces batteries ou à des tiers agissant en leur nom, notamment les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, ou à des opérateurs de gestion des déchets, en vue de leur

traitement et de leur recyclage conformément aux exigences de l'article 56.

traitement et de leur recyclage conformément aux exigences de l'article 56. ***Les États membres peuvent limiter la capacité des points de collecte volontaire de déchets de batteries portables à remettre ces déchets de batteries portables soit aux producteurs ou aux éco-organismes, soit à un opérateur de gestion des déchets. Les États membres veillent à ce que ces restrictions n'aient pas d'incidence négative sur les systèmes de collecte et de recyclage.***

## Amendement 99

### Proposition de règlement

#### Article 55 – paragraphe 1 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

1. Les États membres atteignent les objectifs minimaux de collecte suivants pour les déchets de batteries portables, ***à l'exclusion des*** déchets de batteries provenant de moyens de transport légers:

*Amendement*

1. Les États membres atteignent les objectifs minimaux de collecte suivants pour les déchets de batteries portables ***et les*** déchets de batteries provenant de moyens de transport légers:

## Amendement 100

### Proposition de règlement

#### Article 55 – paragraphe 1 – point a

*Texte proposé par la Commission*

a) **45 %** au plus tard le 31 décembre 2023;

*Amendement*

a) ***pour les batteries portables: 50 %*** au plus tard le 31 décembre 2023;

## Amendement 101

### Proposition de règlement

#### Article 55 – paragraphe 1 – point a bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a bis) pour les batteries destinées aux***

*moyens de transport légers: 50 % au plus tard le 31 décembre 2023.*

#### **Amendement 102**

##### **Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 1 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

b) 65 % au plus tard le 31 décembre 2025;

*Amendement*

b) *pour les batteries portables, 70 % au plus tard le 31 décembre 2025;*

#### **Amendement 103**

##### **Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*b bis) pour les batteries destinées aux moyens de transport légers: 70 %<sup>1bis</sup> au plus tard le 31 décembre 2025.*

---

*<sup>1bis</sup> Méthode issue du document  
«Available for Collection».*

#### **Amendement 104**

##### **Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 1 – point c**

*Texte proposé par la Commission*

c) 70 % au plus tard le 31 décembre 2030.

*Amendement*

c) *pour les batteries portables, 75 % au plus tard le 31 décembre 2030;*

#### **Amendement 105**

##### **Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)**



***c bis) pour les batteries destinées aux moyens de transport légers: 75 %<sup>1bis</sup> au plus tard le 31 décembre 2030.***

---

<sup>1bis</sup> ***Méthode issue du document «Available for Collection».***

## Amendement 106

### Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Au plus tard le 31 décembre 2030, la Commission réexamine l'objectif fixé ***au paragraphe 1, point c)***, et, ***dans le cadre de ce réexamen, envisage de fixer***, à la lumière de l'évolution de la part de marché, ***un objectif de collecte pour les batteries alimentant les moyens de transport légers*** qui constituera un objectif distinct ou s'inscrira dans le réexamen de l'objectif fixé ***au paragraphe 1, point c)***, et à l'article 48, paragraphe 4. Au cours de ce réexamen, il pourrait également être envisagé d'introduire une méthode de calcul du taux de collecte séparée afin de tenir compte de la quantité de déchets de batteries disponibles pour la collecte. À cette fin, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'issue de ce réexamen, accompagné, si nécessaire, d'une proposition législative.

Amendement

3. Au plus tard le 31 décembre 2030, la Commission réexamine l'objectif fixé ***aux paragraphes 1, point (c), et 1, point (c bis)***, à la lumière de l'évolution de la part de marché, qui constituera un objectif distinct ou s'inscrira dans le réexamen de l'objectif fixé ***aux paragraphes 1, point (c), et 1, point (c bis)***, et à l'article 48, paragraphe 4. Au cours de ce réexamen, il pourrait également être envisagé d'introduire une méthode de calcul du taux de collecte séparée afin de tenir compte de la quantité de déchets de batteries disponibles pour la collecte. À cette fin, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'issue de ce réexamen, accompagné, si nécessaire, d'une proposition législative.

## Amendement 107

### Proposition de règlement Article 56 – paragraphe 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**4 bis.** *Les États membres peuvent mettre en place des mécanismes incitatifs à l'intention des opérateurs économiques qui obtiennent des rendements dépassant les seuils respectifs fixés à l'annexe XII, parties B et C.*

## **Amendement 108**

### **Proposition de règlement Article 57 – paragraphe 5**

*Texte proposé par la Commission*

5. *La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 73 afin d'augmenter* les quantités minimales de matières valorisées applicables aux déchets de batteries fixées à l'annexe XII, parties B et C, à la lumière des progrès techniques et scientifiques et des nouvelles technologies émergentes en matière de gestion des déchets.

*Amendement*

5. *Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission évalue les progrès réalisés en vue d'atteindre* les quantités minimales de matières valorisées applicables aux déchets de batteries fixées à l'annexe XII, parties B et C, *et présente une proposition législative afin, le cas échéant, de revoir à la hausse ces quantités minimales*, à la lumière des progrès techniques et scientifiques et des nouvelles technologies émergentes en matière de gestion des déchets.

## **Amendement 109**

### **Proposition de règlement Article 59 – titre**

*Texte proposé par la Commission*

Exigences relatives à la réaffectation et au remanufacturage des batteries industrielles et des batteries de véhicules électriques

*Amendement*

Exigences relatives à la réaffectation et au remanufacturage des batteries *destinées aux moyens de transport légers, des batteries* industrielles et des batteries de véhicules électriques

## **Amendement 110**

## Proposition de règlement Article 59 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Les opérateurs indépendants se voient accorder, aux mêmes conditions, l'accès au système de gestion des batteries industrielles rechargeables *et* des batteries de véhicules électriques *à stockage interne d'une capacité supérieure à 2 kWh* afin qu'ils puissent évaluer et déterminer l'état de santé ainsi que la durée de vie restante des batteries selon les paramètres définis à l'annexe VII.

*Amendement*

1. Les opérateurs indépendants se voient accorder, aux mêmes conditions, l'accès au système de gestion des batteries industrielles rechargeables, des batteries de véhicules électriques *et des batteries destinées aux moyens de transport légers*, afin qu'ils puissent évaluer et déterminer l'état de santé ainsi que la durée de vie restante des batteries selon les paramètres définis à l'annexe VII. *L'utilisation ultérieure des batteries faisant l'objet d'une réaffectation ou d'un remanufacturation doit être documentée au moyen d'une facture ou d'un contrat de vente ou de transfert de propriété de ces batteries.*

## Amendement 111

### Proposition de règlement Article 59 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. Les opérateurs indépendants effectuant des opérations de réaffectation ou de remanufacturation se voient accorder, aux mêmes conditions, un accès adéquat aux informations pertinentes pour la manutention et l'essai des batteries industrielles rechargeables et des batteries de *véhicules électriques*, ou des appareils et des véhicules dans lesquels ces batteries sont incorporées, ainsi que des composants de ces batteries, de ces appareils ou de ces véhicules, y compris en matière de sécurité.

*Amendement*

2. Les opérateurs indépendants effectuant des opérations de réaffectation ou de remanufacturation se voient accorder, aux mêmes conditions, un accès adéquat aux informations pertinentes pour la manutention et l'essai des batteries industrielles rechargeables, *des batteries de véhicules électriques* et des batteries *destinées aux moyens de transport légers*, ou des appareils et des véhicules dans lesquels ces batteries sont incorporées, ainsi que des composants de ces batteries, de ces appareils ou de ces véhicules, y compris en matière de sécurité.

## Amendement 112

**Proposition de règlement**  
**Article 59 – paragraphe 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis.** *Toutes les batteries usagées, qu'il s'agisse de batteries industrielles rechargeables, de batteries de véhicules électriques et de batteries destinées aux moyens de transport légers, sont évaluées pour vérifier si elles peuvent être réutilisées, réaffectées ou remanufacturées. Si l'évaluation montre que ces batteries peuvent être réutilisées, elles le sont. Si l'évaluation montre qu'elles ne peuvent pas être réutilisées, mais qu'elles peuvent être réaffectées ou remanufacturées, elles sont réaffectées ou remanufacturées.*

**Amendement 113**

**Proposition de règlement**  
**Article 65 – paragraphe 4**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

4. Le passeport de la batterie est rendu accessible en ligne, au moyen de systèmes électroniques interopérables avec le système établi conformément à l'article 64.

4. Le passeport de la batterie est rendu accessible en ligne, au moyen de systèmes électroniques interopérables avec le système établi conformément à l'article 64 **et est mis à la disposition de l'utilisateur/du consommateur de la batterie.**

**Amendement 114**

**Proposition de règlement**  
**Article 65 – paragraphe 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**5 bis.** *Le passeport de la batterie fournit des informations sur la possibilité de réparation de la batterie en cas de défaut initial ou causé. Le passeport indique*

*clairement si la batterie ne peut être changée que dans sa totalité ou également par bloc d'éléments ou éléments individuels.*

## Amendement 115

### Proposition de règlement Article 65 – paragraphe 7 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***7 bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués concernant les paramètres de réparabilité de la batterie relevant du champ d'application de l'article 65.***

## Amendement 116

### Proposition de règlement Article 70 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. Les pouvoirs adjudicateurs, tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 1, de la directive 2014/24/UE ou à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE, ou les entités adjudicatrices, telles qu'elles sont définies à l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE, prennent en compte, lors de la passation de marchés pour des batteries ou des produits contenant des batteries dans les situations couvertes par ces directives, les incidences environnementales des batteries tout au long de leur cycle de vie afin de veiller à ce que ces incidences soient réduites au minimum.

1. Les pouvoirs adjudicateurs, tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 1, de la directive 2014/24/UE ou à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE, ou les entités adjudicatrices, telles qu'elles sont définies à l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE, ***s'assurent que les producteurs de batteries se sont enregistrés pour s'acquitter de leur obligation de responsabilité élargie de producteurs de batteries et*** prennent en compte, lors de la passation de marchés pour des batteries ou des produits contenant des batteries dans les situations couvertes par ces directives, les incidences environnementales ***et climatiques*** des batteries tout au long de leur cycle de vie afin de veiller à ce que ces incidences soient réduites au minimum.

## Amendement 117

### Proposition de règlement Article 71 – paragraphe 14

#### *Texte proposé par la Commission*

14. Lorsque le comité d'évaluation des risques et le comité d'analyse socio-économique rendent un avis conformément aux paragraphes 5 et 6, ils ont recours à des rapporteurs conformément à l'article 87 du règlement (CE) n° 1907/2006. Les rapporteurs ou corapporteurs concernés, ***ou leur employeur***, sont rémunérés par l'Agence sur la base d'un tableau d'honoraires à inclure dans les dispositions financières liées aux restrictions établies par le conseil d'administration institué en vertu de l'article 76, paragraphe 1, point a), du règlement (CE) n° 1907/2006. Quand les personnes concernées ne s'acquittent pas des tâches dont elles ont été chargées, le directeur exécutif de l'Agence a le droit de dénoncer ou de suspendre le contrat ou de retenir la rémunération.

#### *Amendement*

14. Lorsque le comité d'évaluation des risques et le comité d'analyse socio-économique rendent un avis conformément aux paragraphes 5 et 6, ils ont recours à des rapporteurs conformément à l'article 87 du règlement (CE) n° 1907/2006. Les rapporteurs ou corapporteurs concernés ***ne font pas l'objet de conflits d'intérêts et*** sont rémunérés par l'Agence sur la base d'un tableau d'honoraires à inclure dans les dispositions financières liées aux restrictions établies par le conseil d'administration institué en vertu de l'article 76, paragraphe 1, point a), du règlement (CE) n° 1907/2006. Quand les personnes concernées ne s'acquittent pas des tâches dont elles ont été chargées, le directeur exécutif de l'Agence a le droit de dénoncer ou de suspendre le contrat ou de retenir la rémunération.

## Amendement 118

### Proposition de règlement Annexe II – point 4 – alinéa 1 – tableau – ligne 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Acquisition et prétransformation des matières premières:

De l'extraction minière et la prétransformation jusqu'à la fabrication des éléments et des composants de batterie (matières actives, séparateurs, électrolyte, boîtiers, composants actifs et passifs de batterie) ainsi que des composants électriques/électroniques.

#### *Amendement*

Acquisition et prétransformation des matières premières:

De l'extraction minière ***ou autre source d'approvisionnement pertinente s'il s'agit de matières renouvelables*** et la prétransformation jusqu'à la fabrication des éléments et des composants de batterie (matières actives, séparateurs, électrolyte, boîtiers, composants actifs et passifs de batterie) ainsi que des composants électriques/électroniques.

## Amendement 119

### Proposition de règlement Annexe II – point 5 – alinéa 5 – tiret 1

*Texte proposé par la Commission*

— Étape d'acquisition et de prétransformation des matières premières

*Amendement*

— Étape d'acquisition, **y compris le transport**, et de prétransformation des matières premières

## Amendement 120

### Proposition de règlement Annexe II – point 9 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

Sur la base des informations collectées au moyen des déclarations relatives à l'empreinte carbone ainsi que de la distribution relative des classes de performance liée à l'empreinte carbone des modèles de batteries mises sur le marché, et compte tenu des progrès scientifiques et techniques dans le domaine, la Commission déterminera, à l'issue d'une analyse d'impact menée à cet effet, des seuils maximaux d'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie pour les batteries industrielles **rechargeables et** les batteries de **véhicules électriques**.

*Amendement*

Sur la base des informations collectées au moyen des déclarations relatives à l'empreinte carbone ainsi que de la distribution relative des classes de performance liée à l'empreinte carbone des modèles de batteries mises sur le marché, et compte tenu des progrès scientifiques et techniques dans le domaine, la Commission déterminera, à l'issue d'une analyse d'impact menée à cet effet, des seuils maximaux d'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie pour les batteries industrielles, **les batteries de véhicules électriques ainsi que pour** les batteries **destinées aux moyens de transport légers**.

## Amendement 121

### Proposition de règlement Annexe II – point 9 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'elle proposera les seuils maximaux d'empreinte carbone, la Commission tiendra compte de la distribution relative des valeurs de l'empreinte carbone des

*Amendement*

Lorsqu'elle proposera les seuils maximaux d'empreinte carbone, la Commission tiendra compte **progressivement** de la distribution relative des valeurs de

batteries présentes sur le marché, de l'ampleur des progrès accomplis en matière de réduction de l'empreinte carbone des batteries mises sur le marché de l'Union et de la contribution effective et potentielle de cette mesure aux objectifs de l'Union en matière de mobilité durable et de neutralité climatique à l'horizon 2050.

l'empreinte carbone des batteries présentes sur le marché, de l'ampleur des progrès accomplis en matière de réduction de l'empreinte carbone des batteries mises sur le marché de l'Union, **y compris les meilleurs processus de production dans la chaîne d'approvisionnement**, et de la contribution effective et potentielle de cette mesure aux objectifs de l'Union en matière de mobilité durable et de neutralité climatique à l'horizon 2050.

#### Amendement 122

##### Proposition de règlement Annexe IV – titre

*Texte proposé par la Commission*

Exigences **en matière** de performance **électrochimique** et de durée applicables aux batteries industrielles rechargeables et aux batteries de **véhicules électriques**

*Amendement*

Exigences de performance et de durée applicables aux batteries industrielles rechargeables, **aux batteries de véhicules électriques** et aux batteries **destinées aux moyens de transport légers**

#### Amendement 123

##### Proposition de règlement Annexe VI – Partie A – alinéa 1 – point 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis. le poids de la batterie;**

#### Amendement 124

##### Proposition de règlement Annexe X – point 1 – sous-point e bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**e bis) fer;**

#### Amendement 125



**Proposition de règlement**  
**Annexe X – point 1 – sous-point e ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*e ter) bauxite;*

**Amendement 126**

**Proposition de règlement**  
**Annexe X – point 1 – sous-point e quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*e quater) cuivre;*

**Amendement 127**

**Proposition de règlement**  
**Annexe X – point 2 – sous-point d bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*d bis) climat, y compris les émissions de gaz à effet de serre;*

**Amendement 128**

**Proposition de règlement**  
**Annexe X – point 2 – sous-point i**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

i) vie des communautés.

i) vie des communautés, *y compris celle des populations autochtones;*

**Amendement 129**

**Proposition de règlement**  
**Annexe X – point 2 – sous-point i bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*i bis) changement climatique;*

### **Amendement 130**

**Proposition de règlement**

**Annexe X – point 2 – sous-point i ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*i ter) traitement des déchets;*

### **Amendement 131**

**Proposition de règlement**

**Annexe X – point 3 – sous-point d**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

d) *OIT - Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale;*

d) *les huit conventions fondamentales de l'OIT, telles que définies dans la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail;*

### **Amendement 132**

**Proposition de règlement**

**Annexe X – point 3 – sous-point f bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*f bis) l'accord de Paris;*

### **Amendement 133**

**Proposition de règlement**

**Annexe X – point 3 – sous-point f ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*f ter) toutes les conventions*

*internationales relatives aux droits de l'homme qui sont contraignantes à l'égard de l'Union ou de ses États membres, y compris la Charte internationale des droits de l'homme et les autres instruments internationaux fondamentaux des Nations unies relatifs aux droits de l'homme;*

## **Amendement 134**

### **Proposition de règlement Annexe XI – point 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Les producteurs, ou, le cas échéant, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs désignées conformément à l'article 47, paragraphe 2, qui agissent en leur nom et les États membres doivent calculer les taux de collecte sous la forme d'un pourcentage obtenu en divisant le poids des déchets de batteries portables (*à l'exclusion des* déchets de batterie provenant des moyens de transport légers) collectés conformément aux dispositions respectives des articles 48 et 55, au cours d'une année civile dans un État membre par le poids moyen des batteries de ce type vendues directement par les producteurs aux utilisateurs finals ou livrées à des tiers en vue de leur vente aux utilisateurs finals dans ce même État membre au cours de l'année concernée et des deux années civiles précédentes.

## **Amendement 135**

### **Proposition de règlement Annexe XI – point 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Les producteurs, ou, le cas échéant,

*Amendement*

1. Les producteurs, ou, le cas échéant, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs désignées conformément à l'article 47, paragraphe 2, qui agissent en leur nom et les États membres doivent calculer les taux de collecte sous la forme d'un pourcentage obtenu en divisant le poids des déchets de batteries portables *et les* déchets de batterie provenant des moyens de transport légers, collectés conformément aux dispositions respectives des articles 48 et 55, au cours d'une année civile dans un État membre par le poids moyen des batteries de ce type vendues directement par les producteurs aux utilisateurs finals ou livrées à des tiers en vue de leur vente aux utilisateurs finals dans ce même État membre au cours de l'année concernée et des deux années civiles précédentes.

*Amendement*

2. Les producteurs, ou, le cas échéant,

les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs désignées conformément à l'article 47, paragraphe 2, qui agissent en leur nom et les États membres doivent calculer, les ventes annuelles de batteries portables (*à l'exclusion* des batteries destinées aux moyens de transport légers) aux utilisateurs finals au cours d'une année donnée, exprimées en poids de ces batteries mises à disposition pour la première fois sur leur marché au cours de l'année considérée, exception faite des batteries portables ayant quitté leur territoire au cours de l'année en question avant d'être vendues aux utilisateurs finals.

les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs désignées conformément à l'article 47, paragraphe 2, qui agissent en leur nom et les États membres doivent calculer, les ventes annuelles de batteries portables *et* des batteries destinées aux moyens de transport légers aux utilisateurs finals au cours d'une année donnée, exprimées en poids de ces batteries mises à disposition pour la première fois sur leur marché au cours de l'année considérée, exception faite des batteries portables ayant quitté leur territoire au cours de l'année en question avant d'être vendues aux utilisateurs finals.

### Amendement 136

#### Proposition de règlement

#### Annexe XII – Partie B – point 1 – sous-point b bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***b bis) recyclage de 75 % du poids moyen des batteries nickel-cadmium;***

### Amendement 137

#### Proposition de règlement

#### Annexe XII – Partie B – point 2 – sous-point b bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***b bis) recyclage de 75 % du poids moyen des batteries nickel-cadmium;***

### Amendement 138

#### Proposition de règlement

#### Annexe XII – Partie C – point 1 – sous-point d

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

d) **35 %** pour le lithium;

d) **70 %** pour le lithium;

## Amendement 139

### Proposition de règlement

#### Annexe XII – Partie C – point 1 – sous-point e bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*e bis) 95 % pour le cadmium.*

## Amendement 140

### Proposition de règlement

#### Annexe XII – Partie C – point 2 – sous-point d

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

d) 70 % pour le lithium;

d) 90 % pour le lithium;

## Amendement 141

### Proposition de règlement

#### Annexe XII – Partie C – point 2 – sous-point e bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*e bis) 95 % pour le cadmium*

## Amendement 142

### Proposition de règlement

#### Annexe XIII – point 1 – sous-point r bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*r bis) informations sur la possibilité de réparation de la batterie en cas de défaut*

## Amendement 143

### Proposition de règlement

#### Annexe XIII – point 1 – sous-point r ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***r ter) informations sur les paramètres  
ayant une incidence sur la performance et  
la durée***

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

<b>Titre</b>	Règlement relatif aux batteries et aux déchets de batteries, abrogeant la directive 2006/66/CE et modifiant le règlement (UE) 2019/1020
<b>Références</b>	COM(2020)0798 – C9-0400/2020 – 2020/0353(COD)
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 20.5.2021
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 18.1.2021
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Ismail Ertug 24.2.2021
<b>Examen en commission</b>	27.10.2021
<b>Date de l'adoption</b>	1.12.2021
<b>Résultat du vote final</b>	+: 39 -: 0 0: 9
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Clare Daly, Carlo Fidanza, Maria Grapini

## VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

39	+
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

0	-

9	0
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention