Position d'A3M sur le règlement relatif aux batteries

A3M qui représente l'industrie de l'extraction, de la transformation et du recyclage des métaux, salue la publication de la proposition de règlement sur les batteries en décembre 2020, qui démontre de fortes ambitions sur toute la chaîne de valeur : de l'extraction des minerais au recyclage des modules. La proposition de la Commission comprend des exigences en termes d'éco-conception, de traçabilité et d'économie circulaire et de recyclage en cohérence avec les politiques de l'Europe, notamment le Pacte Vert, le Plan d'Action Economie Circulaire, la nouvelle Stratégie Industrielle.

A3M souhaite exprimer ces préoccupations quant aux éléments clés pris en compte dans les débats en cours au Parlement européen et au Conseil sur la proposition de règlement sur les batteries, et fournir des recommandations pour atteindre des objectifs communs.

Cette réglementation est cruciale pour réglementer le secteur des batteries en comblant les lacunes du cadre existant. Nous soutenons l'objectif primordial de produire des batteries durables en Europe, en conciliant les considérations environnementales et les besoins de compétitivité.

Comme le reconnaît le plan d'action stratégique de l'UE sur les batteries, les batteries sont un catalyseur fondamental pour la décarbonisation de plusieurs secteurs économiques, et un cadre législatif approprié est nécessaire pour favoriser une industrie européenne forte. En outre, l'approvisionnement en métaux stratégiques pour la transition écologique constitue une brique indispensable pour répondre au développement durable compétitif de la filière batteries. Nous rejoignons largement l'objectif de rendre durable le marché clé des batteries, indispensable à la transition écologique de l'Europe et de ses Etats membres.

Nous rappelons toutefois que ce but ne pourra être atteint qu'en instaurant un « level playing field » afin de permettre aux industriels européens de poursuivre leurs efforts de croissance et d'innovation dans des conditions environnementales, économiques et sociales exigeantes, qui garantiront une compétition équitable vis-à-vis des importations. Nous sommes préoccupés par le fait que plusieurs points en cours de négociation sur le règlement relatif aux batteries risquent de ralentir ou de mettre en danger cette transition nécessaire, pour des raisons détaillées dans le présent document.

En liminaire, nous tenons à souligner que pour être un levier d'action efficace, les objectifs fixés par le projet de réglementation concernant notamment le contenu recyclé, la valorisation de matériaux et l'empreinte carbone doivent être pragmatiques et tenir compte des réalités industrielles. Les standards en termes de responsabilité sociétale et environnementale de la filière devraient être exigeants et des conditions équivalentes pour le recyclage à l'extérieur de l'Union européenne sont indispensables pour créer un level playing field ». Enfin, la réglementation ne doit pas induire une complexification et une charge administrative inutile pour la filière et privilégier des réglementations existantes efficaces en particulier concernant la gestion des substances chimiques.

Les investissements réalisés sur les giga-factories et sur les filières amont et l'aval étant conséquents, il est capital que les délais d'adoption et d'exécution du règlement et des actes délégués soit rapides mais réalistes pour permettre un retour sur investissement et donner de la visibilité sur les nouvelles contraintes. Cela permettrait de **poser les bases d'une industrie européenne de la batterie responsable et ambitieuse** et de dynamiser cette industrie naissante source d'emplois, de revenus et d'autonomie stratégique, atouts majeurs dans le cadre des objectifs européens et notamment du Fit for 55.

Plusieurs propositions trop ambitieuses - dont l'intention pourrait être de soutenir une industrie européenne des batteries durable et compétitive - négligent malheureusement les spécificités des types de batteries et de leurs applications, ou la dynamique du marché des batteries en pleine croissance.

En particulier, les propositions portant sur les objectifs, le calendrier ou l'extension du champ d'application, doivent être fondées sur des évaluations d'impact ou une analyse approfondie, pour éviter les éventuels effets négatifs sur la compétitivité de l'industrie européenne et qui pourraient entraver le passage à l'électrification dans les secteurs des transports, de l'énergie et de l'industrie des transports, de l'énergie et de l'industrie. Par conséquent, le résultat irait à l'encontre du plan d'action stratégique sur les batteries ainsi que des objectifs de l'UE en matière d'énergie verte et de l'ambition "Fit for 55".

A cette fin, nos filières souhaitent attirer l'attention sur plusieurs points clés du texte en cours de négociation, qui risquent de ralentir ou de mettre en péril le développement d'une industrie européenne de la batterie.

Le présent document fournit plusieurs recommandations clés pour parvenir à une législation solide qui englobera les développements futurs de batteries durables et innovantes :

1)Contenu recyclé
2) Normes de recyclage et conditions de concurrence
3) Devoir diligence
4) Exigences de conception et seconde vie
5) Objectifs de valorisation des matériaux
6) Le champ d'application de l'empreinte carbone, de la performance et de la durabilité.
7) Restriction des substances dangereuses
8) Définitions du producteur et de batterie

1) Contenu recyclé

L'article 8 de la proposition exige que tous les véhicules électriques et toutes les batteries industrielles et automobiles de plus de 2 kWh utilisent des niveaux minimums de matériaux secondaires à partir de 2030. L'industrie de la fabrication de batteries repose sur un approvisionnement sûr en matières premières primaires et secondaires. La prévision de la quantité de matières premières secondaires disponibles en 2030 (et plus tard), et si elle sera suffisante pour atteindre les objectifs, n'est pas encore claire.

En cas d'utilisation obligatoire de matières premières secondaires, des pénuries de matériaux de batterie dans l'UE pourraient entraîner des arrêts de production dans l'UE ou obliger les fabricants européens à s'approvisionner en matières premières secondaires auprès de producteurs non européens. Cela ne favoriserait pas l'autonomie stratégique en matière de matières premières pour batteries. Elle favoriserait de manière disproportionnée l'importation de batteries en provenance de pays non-membres de l'UE où des volumes plus importants de déchets de batteries et d'autres produits (y compris les déchets de fabrication) sont disponibles pour la production de matières premières secondaires. Elle pourrait également retarder la disponibilité des véhicules électriques et d'autres applications alimentées par des batteries en Europe. En outre, la fixation d'objectifs à ce stade précoce, alors que l'évolution future du marché et la disponibilité des matières premières secondaires sont encore inconnues, pourrait entraîner un risque réel de forte volatilité des prix des matières premières, et donc des batteries.

La disponibilité réelle des matériaux secondaires dépend de plusieurs facteurs tels que :

a) Le nombre de batteries en service.

b) Leur durée de vie.

c) L'utilisation de batteries de seconde vie par rapport au recyclage.

   Les objectifs de contenu recyclé encouragent la fin de vie prématurée des batteries et sont en opposition directe avec les longues durées de vie et la seconde vie. À l'inverse, les mesures encourageant la réutilisation, le réusinage et la réaffectation prolongent la durée de vie des batteries et retardent leur recyclage, ce qui réduit la quantité totale de batteries disponibles pour le recyclage et donc la disponibilité de matières premières secondaires.

d) L'exportation de la fraction des déchets de batteries en dehors de l'Europe.

   Si elle est considérée comme un déchet, le recyclage en dehors de l'Europe doit répondre à des exigences équivalentes à celles de l'Europe. La vérification et la mise en application sont les principales tâches à accomplir pour garantir une production durable de batteries et le recyclage des batteries usagées au niveau mondial.

Compte tenu des remarques finales de l'analyse d'impact initiale de la Commission sur les avantages environnementaux limités du contenu recyclé pour les batteries pour la prochaine décennie, il convient d'affirmer que l'obligation de contenu recyclé reste actuellement une charge injustifiée pour l'industrie et une contradiction politique.[1]

Les propositions des colégislateurs que nous voyons actuellement sur la table pourraient même aggraver la situation. Par exemple, l'extension du champ d'application à toutes les batteries, comme le suggère le

[1] Öko Institute, Analyse d'Impact du Règlement Batteries: 'En particulier, pour les métaux critiques nécessaires aux marchés à croissance rapide, par exemple le Li, le Co dans les batteries lithium-ion, il n'y aura pas assez de matériaux secondaires disponibles jusqu'en 2035 pour spécifier des parts pertinentes de contenu recyclé dans les batteries mises sur le marché'

Parlement européen, obligerait l'industrie à se disputer la même quantité de matières premières secondaires disponibles pour fabriquer encore plus de batteries.

Une approche très prudente est nécessaire en ce qui concerne le contenu recyclé, y compris des clauses de révision solides et des mesures de sauvegarde contre les risques liés aux objectifs minimaux de contenu recyclé spécifiés ex ante. L'ensemble du processus doit également être simplifié afin de réduire la charge administrative, par exemple en rendant possible l'application de la réglementation par le contrôle de la quantité totale de matières secondaires (plomb, lithium, cobalt et nickel) utilisées par chaque entreprise chaque année en tant que quantité agrégée, au lieu du contenu recyclé de chaque batterie

individuelle.

2) Promouvoir des normes de recyclage élevées tout en garantissant des conditions de concurrence équitables

La mise en place d'une économie circulaire des batteries au sein de l'Europe est conditionnée par la disponibilité des déchets en Europe. De plus, le développement d'une chaine de valeur robuste de la fabrication des batteries au recyclage ne pourra avoir lieu que si les matières premières secondaires sont disponibles**.**

Dès lors, il convient de déterminer les taux de recyclage qui seront exigibles à partir de 2026 en se basant sur les meilleures pratiques de l'industrie (annexe XII), en mettant en place des freins à l'export de batteries usagées (article 58) et en détaillant les « conditions équivalentes » de recyclage applicables aux industriels hors et en Europe. C'est une condition indispensable pour garantir une compétition équitable entre l'ensemble des acteurs, ainsi qu'un recyclage performant quel que soit la localisation de ces opérations.

Ces mesures devraient être intégrées dans la nouvelle règlementation batteries, indépendamment de la mise à jour du règlement relatif au transfert transfrontalier de déchets, la « *waste shipemnt regulation* » (WSR).

3) Maitriser les risques environnementaux et sociaux afin de protéger la réputation de la chaine de valeur

Nous saluons largement l'initiative de la Commission d'instaurer le principe d'un approvisionnement responsable des matériaux utilisés dans les batteries. Il convient bien évidemment de capitaliser sur les principes déjà édictés par les instances internationales (Conventions de l'OIT, Guide de l'OCDE, IRMA, AIMCC etc.)

Cependant les risques que la chaine de valeur batteries pourraient rencontrer sont déjà bien identifiés en fonction des matériaux concernés : notamment le travail des enfants pour l'extraction du cobalt, les rejets hydro métallurgiques en mer profonde (deep sea tailing placement) pour le nickel ou les tensions sur la ressource en eau pour le lithium. Or, aujourd'hui il existe des technologies et un marché permettant de limiter ces risques, ce qui doit être pris en considération dans le règlement batteries. Cela permettra de favoriser l'utilisation des meilleures techniques disponibles, de renforcer les exigences qui s'imposent dans la chaine de valeur et d'accompagner le développement de l'industrie européenne qui fait le choix de trouver des solutions permettant de répondre à ces menaces. Ces dangers doivent être mentionnés tels quels dans la nouvelle règlementation batteries (annexe X par exemple), indépendamment de la publication à venir d'une réglementation européenne sur le devoir de vigilance, déjà reportée à plusieurs reprises. **Nos industries encouragent donc le renforcement de l'ambition concernant les exigences de « diligence raisonnable » que la chaine d'approvisionnement devra respecter.**

4) Exigences de conception et seconde vie

Les exigences de conception prescriptives imposées à l'avance menacent l'innovation dont nous avons besoin dans une industrie européenne des batteries naissante. Elles limiteraient également les efforts nationaux de l'UE pour répondre à la demande de batteries de l'UE et être compétitif au niveau mondial. **Les exigences de conception des batteries d'une manière spécifique, comme le propose par exemple l'article 11, pourraient entraîner plusieurs conséquences négatives majeures qui semblent jusqu'à présent sous-estimées ou non évaluées, par exemple des limites aux exigences nécessaires en matière de sécurité, de durée de vie ou de performance. La réglementation de l'UE devrait refléter et suivre l'évolution des progrès technologiques, y compris les améliorations de la chimie, et devrait éviter les effets de verrouillage technique, d'autant plus que le secteur se développe rapidement. Le règlement devrait fixer les objectifs généraux, tout en laissant à l'industrie le choix de la conception des moyens à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs.**

Dans le même ordre d'idées, la possibilité de réutiliser, de remanufacturer ou de réaffecter les batteries est certainement une option intéressante pour réduire l'empreinte carbone totale de certains types de batteries tout au long de leur durée de vie et peut apporter des avantages environnementaux ou économiques dans ces cas. Toutefois, cela ne s'applique pas à toutes les batteries : les batteries lithium-ion pour les véhicules électriques et les grandes batteries de stockage d'énergie connectées au réseau se prêtent mieux à la réutilisation, à la réaffectation et à la remise à neuf que les autres types et technologies de batteries.

La proposition de la Commission reconnaît à juste titre que le cadre législatif actuel pourrait limiter le développement du modèle économique de la seconde vie, mais les modifications proposées s'appliquent également aux batteries qui ne sont pas adaptées à la seconde vie, ce qui peut entraîner un gaspillage de ressources et de graves risques pour la sécurité. **Par conséquent, plusieurs mesures, telles que l'obligation de stocker des données sur l'état de santé ainsi que les exigences en matière de réutilisation et de reconditionnement (articles 14 et 59), devraient être appliquées aux VE et aux batteries stationnaires de stockage d'énergie de plus de 2 kWh uniquement, tandis que les paramètres proposés devraient être techniquement réalisables et harmonisés au niveau international.**

En outre, le fait qu'une batterie soit techniquement adaptée à une seconde vie ne signifie pas qu'il y aura une demande pour cette batterie. Cela dépendra de l'évolution du marché des VE et du stockage stationnaire, de la capacité du marché du stockage stationnaire à absorber une grande partie des batteries réutilisées et du niveau de performance futur des batteries de VE réutilisées par rapport aux nouvelles batteries de stockage stationnaire.

Le règlement doit clarifier la responsabilité et les conditions de réutilisation, de réusinage ou de reconversion d'une pile, mais la décision d'appliquer les dispositions relatives à la seconde vie doit être laissée au marché et ne doit pas être imposée par le règlement.

5) Objectifs de valorisation des matériaux

L'article 57 de la proposition décrit les règles relatives aux rendements de recyclage et à la valorisation des matériaux, l'annexe XII fixant les objectifs minimaux pour 2025/2026 et 2030.

Les mesures et les objectifs proposés doivent éviter de freiner les efforts européens visant à créer un écosystème de batteries prospère et doivent être conçus pour être bénéfiques à l'environnement sans augmenter indûment l'empreinte carbone des batteries mises sur le marché. En effet, des objectifs de valorisation des matériaux trop stricts - comme ceux suggérés par les membres du Parlement européen - peuvent être en contradiction avec les mesures visant à réduire l'empreinte carbone des batteries mises sur le marché européen.

Les mesures visant à encourager les meilleures pratiques en matière de recyclage des batteries peuvent contribuer à créer les conditions nécessaires à l'émergence et à l'amélioration d'analyses de rentabilité dans toute l'Europe. Les niveaux ambitieux mais réalistes d'efficacité du recyclage et de taux de récupération des métaux proposés par la Commission peuvent contribuer à créer une concurrence ouverte et équitable entre les opérateurs et à maximiser l'économie circulaire et le potentiel économique des batteries usagées.

Toutefois, des exigences excessives allant au-delà des objectifs de récupération optimisés augmentent l'empreinte carbone globale, car elles impliquent l'utilisation de ressources supplémentaires pour mener à bien les processus de recyclage, avec des effets négatifs sur l'environnement. Les objectifs de recyclage doivent être définis sur la base de l'état de l'art et de critères environnementaux optimisés.

En particulier, les objectifs de valorisation des matériaux pour 2030 devraient faire l'objet d'une analyse préalable obligatoire fondée sur les es meilleures techniques de recyclage disponibles à cette date et les flux réels de produits chimiques envoyés au recyclage. Des exigences déraisonnables peuvent en effet avoir des incidences négatives sur l'environnement et créer des charges économiques injustifiées.

6) Le champ d'application de l'empreinte carbone et de la performance et de la durabilité

L'article 7 sur l'empreinte carbone et l'article 10 sur les performances et la durabilité s'appliqueront à toutes les batteries de VE et industrielles de plus de 2 kWh. Plusieurs propositions vont dans le sens d'une extension du champ d'application à un plus grand nombre de batteries, alors que le champ d'application actuel est déjà problématique. Tant l'empreinte carbone que les critères de performance et de durabilité doivent être appliqués à la technologie et à l'application spécifiques de la batterie. **Il n'est pas possible de définir des critères et des seuils uniques pour toutes les batteries, voire pour le même type de batterie, car elles fournissent des services extrêmement différents et ont des exigences techniques très différentes.**

La crédibilité de l'impact environnemental des batteries dépend largement de son empreinte carbone. Il est indispensable qu'une méthode scientifique et standardisée soit développée par la Commission Européenne et qu'elle permette d'identifier de façon vérifiable les produits à plus faible empreinte.

- Tout d'abord l'expérimentation de la méthode PEF (Product Environmental Footprint) a bien porté sur les batteries pour la mobilité électrique mais pas sur les batteries industrielles. Il conviendra donc de bien préparer avec les parties prenantes la meilleure méthode de calcul pour chacun des produits concernés. De plus, les batteries industrielles sont fabriquées selon les demandes spécifiques des clients, entrainant la mise en marché d'un très grand nombre de modèles à faible volume, ce qui va compliquer les calculs. Nous souhaiterions donc que la mesure de l'empreinte carbone sur cette catégorie de batterie soit repoussée après validation de la méthodologie et réalisation d'une étude d'impact.

- Mais surtout, la déclaration de l'empreinte carbone doit faire l'objet d'un contrôle attentif des autorités. En effet, un audit de vérification doit être réalisé pour vérifier les allégations des producteurs y compris pour les batteries importées.

- Par ailleurs, la déclaration d'empreinte carbone devrait inclure, dans le cadre d'une méthode de calcul précise et harmonisée, toutes les phases du cycle de vie de la batterie, y compris le transport du point de collecte jusqu'au recycleur, afin d'inciter au recyclage en Europe.

- Enfin l'utilisation de valeurs moyennes dans le calcul de l'empreinte carbone doit être évitée au maximum. En effet, l'utilisation de valeurs moyennes pourrait permettre aux moins bons élèves de passer sous les seuils

préconisés. Nous proposons notamment que l'utilisation de valeurs moyennes soit accompagnée d'une pénalité dans le calcul.

Le règlement sur les batteries devrait suivre une approche similaire à celle du cadre d'éco-conception, qui a identifié des groupes de produits sur la base de leurs similitudes. Malheureusement, cela n'a pas été le cas pour les batteries industrielles : des centaines de produits complètement différents entrent dans cette catégorie, notamment les batteries pour le stockage stationnaire de l'énergie (pour les grandes installations, au niveau du réseau ou au niveau commercial/ménager), les batteries de secours utilisées dans les hôpitaux et les centres de données, les batteries pour les applications de force motrice (y compris, par exemple, les chariots élévateurs à fourche, les équipements d'assistance au sol, les fauteuils roulants médicaux, les voiturettes de golf), les équipements de nettoyage, la manutention, etc.) **L'unité fonctionnelle,[2] les performances minimales et la durabilité de ces diverses batteries industrielles ne peuvent pas être les mêmes que celles utilisées dans les voitures électriques, et doivent être adaptées à l'application.** Pour compliquer encore les choses, dans certains cas, certains critères qui sont fondamentaux pour une application sont totalement hors de propos pour une autre application.[3] Le règlement néglige également le fait que la conception des batteries et des applications est encore en cours de développement. Des critères trop stricts compromettraient les améliorations de conception innovantes ou pertinentes pour la sécurité.

Plusieurs propositions vont même dans le sens d'une extension du champ d'application aux batteries inférieures à 2 kWh, y compris les batteries pour les moyens de transport légers, les tondeuses à gazon autoportées, mais aussi les batteries pour les applications hybrides légères dans les véhicules ou les petites batteries industrielles utilisées par exemple dans les systèmes d'éclairage et d'alarme. Il sera tout simplement impossible de développer des unités fonctionnelles (pour l'empreinte carbone), des critères de performance et de durabilité appropriés pour tous ces groupes de produits en respectant le court délai imposé par le règlement sur les batteries. Les exigences de type "taille unique" porteraient gravement préjudice à plusieurs segments de l'industrie des batteries, qui devraient se conformer à des exigences conçues pour d'autres produits. En outre, aucune analyse coûts-avantages n'a été réalisée pour étudier le potentiel de réduction des GES de la réglementation de ces groupes de produits. Enfin, l'exigence d'une déclaration pour les milliers de modèles de batteries dans le champ d'application rendrait la mesure impossible à contrôler, notamment pour les batteries importées, ouvrant la porte au green washing et affaiblissant l'application sur le terrain.

Pour ces raisons, il nous parait préférable dans un premier temps d'élaborer des règles par catégorie d'usage des batteries pour véhicules électriques et pour le stockage stationnaire de l'énergie par batterie seulement, puis dans un second temps d'évaluer l'opportunité de réglementer d'autres produits et applications[4] , en se basant sur une analyse du potentiel de réduction des émissions de GES similaire à celle prescrite par le cadre d'écoconception.

En outre, les paramètres destinés à déterminer la performance, la durabilité et l'état de santé des batteries des VE doivent uniquement correspondre à ceux utilisés dans le règlement technique mondial de la CEE-ONU sur la durabilité des batteries des véhicules, élaboré par le groupe de travail sur la pollution et l'énergie. Cela signifie que les paramètres proposés aux annexes IV et VII ne conviennent pas non plus aux batteries de véhicules industriels ou électriques (qu'il s'agisse de batteries de véhicules légers ou de batteries de véhicules électriques lourds), car ils ne représentent pas les caractéristiques de performance réelles, et doivent donc être modifiés également.

[2] L'unité fonctionnelle est utilisée pour calculer l'empreinte carbone d'une batterie, et elle est définie comme "les aspects qualitatifs et quantitatifs de la ou des fonctions et/ou du ou des services fournis par le produit évalué". Les batteries ayant des fonctions et des services différents nécessitent des unités fonctionnelles différentes.

[3] Par exemple, l'efficacité énergétique aller-retour n'est absolument pas pertinente pour les batteries de secours, puisque celles-ci n'ont pas à effectuer de fréquents cycles de charge-décharge, mais restent simplement inactives et sont prêtes à être utilisées en cas de coupure de courant dans les hôpitaux et les centres de données.

[4] Tel que défini par le règlement batteries à l'article 2.13

7) Restriction des substances dangereuses

L'art. 6 de la proposition de règlement prévoit un nouveau processus pour réglementer les substances dangereuses utilisées dans les batteries, qui fait double emploi avec le processus de restriction REACH existant et bien établi défini à l'annexe XVII du règlement (CE) n° 1907/2006.

Chaque chimie de batterie disponible aujourd'hui sur le marché européen est basée sur une combinaison de métaux, par exemple :

- A base de plomb (automobile/industriel) - Plomb, antimoine, étain, cuivre, aluminium, calcium, argent ;
- Aà base de lithium (industriel/portable/automobile/véhicule électrique/moyen de transport léger) - Lithium, nickel, cobalt, manganèse, aluminium, cuivre, silicium ;
- A base de nickel (industriel) - Nickel, terres rares, cadmium ;
- A base de sodium (industriel/EV) - Sodium, nickel.

Certains des métaux des batteries ont des propriétés dangereuses. Cependant, **les batteries sont des articles scellés sans risque d'exposition pour les utilisateurs finaux ou les consommateurs dans des conditions normales d'utilisation et de collecte par des systèmes de reprise et de collecte.** La mise en décharge, l'incinération et l'élimination inappropriée des batteries sont déjà illégales en vertu de la directive sur les batteries.

Le risque d'exposition des employés tout au long de la chaîne de valeur est déjà pris en compte grâce à l'application efficace du cadre législatif européen existant (par exemple, REACH et la législation sur la santé et la sécurité au travail).

REACH et la SST intègrent des mécanismes qui permettent la création de mesures de gestion des risques ciblées sur l'utilisation de toutes les substances à chaque étape de la vie de la pile, y compris la phase de déchets.

La duplication des procédures pour réglementer ces substances est donc inutile, et elle créerait une incertitude réglementaire supplémentaire pour l'industrie.

L'article 6 devrait être modifié pour faire référence aux processus REACH, SST et DEI déjà existants et donc bénéficier de la législation horizontale existante plutôt que de créer des exigences supplémentaires spécifiques aux produits. Cela permettrait également de supprimer l'article 71 de la proposition de la Commission.

8) Assurer que les définitions essentielles, notamment pour Producteur et Batterie soient rédigées sans ambiguïté aucune

Depuis l'adoption de la directive batteries en 2006, l'industrie a vécu avec des définitions qui ont pu être source d'ambiguïtés et pour lesquelles des solutions ad hoc ont pu parfois être mises en place. Il serait souhaitable que les définitions du Règlement prennent en compte les enseignements de cette expérience de 15 années, évitent de reconduire les imprécisions constatées été surtout s'abstiennent d'en créer d'autres.

Conclusion

Le nouveau règlement sur les batteries est considéré comme un modèle pour d'autres initiatives et comprend plusieurs mesures totalement nouvelles, du contenu recyclé au devoir de vigilance et à l'empreinte carbone. Nous pensons que le secteur des batteries est trop important et stratégique pour en faire un cas d'école. Toutes les mesures doivent être conçues et mises en œuvre en tenant compte de la complexité de leur application au cours de la prochaine décennie.

Dans ce document, nous avons identifié plusieurs domaines à risque dans les discussions actuelles du processus de codécision, qui pourraient mettre en danger la compétitivité de l'industrie européenne et l'électrification des secteurs du transport, de l'énergie et de l'industrie. Nous appelons les colégislateurs du Parlement européen et du Conseil à prendre pleinement en compte la diversité et le rythme rapide du marché mondial des batteries, et à n'introduire de nouvelles ambitions que si leurs impacts ont été pleinement évalués.

La direction actuelle observée dans le processus de codécision, mise en évidence dans ce document, montre que l'industrie naissante des batteries de l'UE sera confrontée à des risques majeurs de charge à multiples facettes, de mesures "test" innovantes aux fondements limités. Cela menace à terme l'autonomie stratégique de l'Europe dans ce domaine et risque de ralentir la transition indispensable vers des émissions zéro, prévue par le paquet Fit for 55 et le Green Deal de l'UE.

Toutes les mesures proposées et approuvées devront contribuer à faire avancer la transition énergétique et à faire en sorte que la chaîne de valeur des batteries européennes devienne un leader mondial compétitif, capable de fixer des normes de durabilité pour le reste du monde.