

El futuro sostenible y circular de las baterías en la Unión Europea



Octubre 2022

¿Hablamos?

Ismael Aznar Cano

Socio de Medioambiente y Clima
en PwC Tax & Legal
ismael.aznar.cano@pwc.com

La Unión Europea contará pronto con nueva normativa reguladora de las baterías con un enfoque marcadamente ambiental, con nuevas exigencias para distintos actores

Las baterías, como dispositivos de almacenamiento de energía eléctrica, constituyen un elemento clave para la transición hacia una economía descarbonizada. Son fundamentales para el despliegue de la movilidad eléctrica, pero también como tecnología de almacenamiento frente a la intermitencia de las renovables. Resulta asimismo evidente su papel central en el acentuado proceso de digitalización de la economía.

Ante la expectativa de una demanda creciente de baterías en la Unión Europea, la Comisión lanzó en diciembre de 2020 una propuesta de Reglamento de baterías y residuos de baterías que se encuentra en avanzado estado de tramitación. Así, en abril, una vez Consejo y Parlamento hubieron fijado sus posiciones, se abrieron los trílogos, que deberían culminar, razonablemente, bajo presidencia checa (en el segundo semestre de este año) o, a más tardar, bajo la sueca (primer semestre de 2023).

La propuesta de Reglamento, que afecta a todo tipo de pilas y baterías, tiene un propósito marcadamente ambiental, orientado hacia el impulso de la

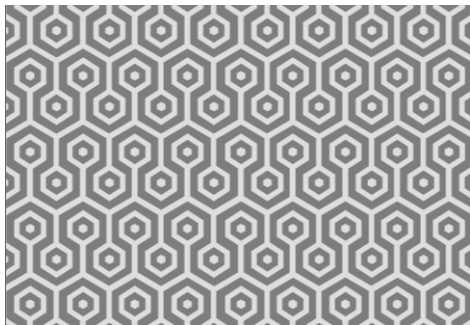
descarbonización y la introducción de criterios de economía circular, y lo hace con un enfoque “de la cuna a la tumba”, abarcando todo el ciclo de vida de estos productos. Con ello, la propuesta persigue la reducción de la huella ambiental de la producción de baterías, así como limitar la generación de residuos, pero busca también reforzar la competitividad de la economía europea, reduciendo la dependencia del exterior respecto de materias primas críticas (cobalto, litio, níquel, plomo...) necesarias para su producción.

Por otro lado, estas exigencias van a aplicar no solo a las baterías producidas en la UE, sino a todas las comercializadas en territorio europeo, de modo que los importadores tendrán que velar por introducir en el mercado únicamente baterías que cumplan con estos nuevos (y exigentes) estándares. Nos encontramos, por tanto, ante una propuesta con un impacto regulatorio notable y con implicaciones para diversos agentes de la cadena de valor.

Como decimos, la propuesta de Reglamento presenta un elevado nivel de ambición.



La propuesta de Reglamento de baterías y residuos de baterías, no sólo pretende introducir directrices en la gestión de las mismas al final de su vida útil, sino que busca añadir exigencias que atañen su diseño y fabricación”.



Como complemento y para mantenerse actualizado en todo momento, puede acceder a los [Periscopios](#) publicados por PwC, entre los que conviene señalar:

- [Revisión del Reglamento General de Costas, una reforma con vocación ambiental](#)
- [Real Decreto-Ley 17/2022 de medidas urgentes en el ámbito de la energía](#)
- [Modificación en la regulación del Impuesto sobre los Gases Fluorados de Efecto Invernadero](#)

No se trata solo de regular, como es habitual en otros flujos de residuos, la gestión de las baterías al final de su vida útil, sino que se pretende introducir exigencias que atañen a su diseño y fabricación. En este sentido, y sin ánimo de exhaustividad, podemos mencionar algunos requisitos que recoge el texto normativo:

- Exigencias acerca del origen responsable (desde el punto de vista ambiental y ético/social) de las materias primas empleadas en la fabricación de baterías.
- Restricciones de sustancias peligrosas como el cadmio o el mercurio.
- Obligaciones en materia de huella de carbono, cuyo cálculo será obligatorio desde 2024, y que habrá que limitar a un máximo a partir de 2027.
- Requisitos de contenido mínimo de materiales reciclados para distintas materias primas (cobalto, níquel, plomo, litio) a partir de 2030, si bien el material reciclado empleado deberá declararse ya desde 2027.
- Exigencias de rendimiento y durabilidad desde 2026.
- Requisitos para facilitar la reparabilidad y sustituibilidad de las baterías, etc.

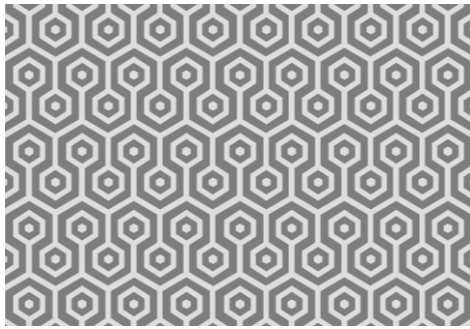
Adicionalmente, se contemplan obligaciones en cuanto al etiquetado, y se prevé que la información básica acerca de determinadas características

del producto (durabilidad, reparabilidad...) quede recogida, para algunas baterías, en un novedoso “pasaporte electrónico”. A esto se suman también obligaciones de transparencia y diligencia debida en torno a la cadena de suministro para garantizar el cumplimiento de los requisitos antes mencionados.

Aparte de estos aspectos, y siguiendo ya una orientación más habitual en la normativa de residuos europea, el Reglamento propone incrementar las tasas de recogida separada de baterías portátiles al 65% en 2025 y al 70% en 2030, mientras que para las baterías industriales o de automoción se exige recogida separada en su totalidad. Además, todas las baterías recogidas separadamente deberán ser objeto de reciclaje, exigiéndose, además, determinados niveles de recuperación de distintos materiales críticos. La propuesta contempla también un sistema de responsabilidad ampliada del productor tanto para baterías portátiles como industriales.

Se prevé también un marco regulatorio para la reutilización de las baterías de los vehículos eléctricos, de modo que puedan emplearse en sistemas estacionarios de almacenamiento de energía.

Nos encontramos pues, como podemos ver, ante una propuesta de calado que va a tener un impacto en diversos actores, tanto por los requisitos de ecodiseño que incorpora con carácter obligatorio, como por los ambiciosos objetivos de recogida separada y



reciclaje, o las exigencias de diligencia debida que pretenden garantizar la sostenibilidad y el cumplimiento de estándares éticos en toda la cadena de suministro.

Y no es descartable que este nivel de exigencia pueda acabar siendo incluso superior. El Parlamento Europeo está apostando por incrementar algunos de los objetivos o por incorporar al ámbito

de aplicación de la norma las baterías de vehículos ligeros, como bicicletas y monopatinés.

Habrà que permanecer pues atentos al resultado de los trílogos y a la redacción final de una norma que vendrà a definir el marco regulatorio de un producto clave para la economía europea en los próximos años.