COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 20.11.2009
COM(2009) 635 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2000/53/CE RELATIVE AUX VÉHICULES HORS D'USAGE

POUR LA PÉRIODE 2005-2008

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2000/53/CE RELATIVE AUX VÉHICULES HORS D'USAGE

POUR LA PÉRIODE 2005-2008

1. INTRODUCTION

Les principaux objectifs de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage (directive VHU)[1] sont la prévention des déchets provenant des véhicules et, en outre, la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants afin de réduire la quantité finale de déchets à éliminer. Les mesures prévues dans la directive visent également à améliorer l'efficacité, au regard de la protection de l'environnement, de tous les opérateurs économiques intervenant dans le cycle de vie des véhicules, et en particulier de ceux intervenant directement dans le traitement des véhicules hors d'usage.

L'article 9 de la directive 2000/53/CE impose aux États membres de communiquer à la Commission, tous les trois ans, un rapport sur la mise en œuvre de cette directive en se fondant sur un questionnaire établi par la décision 2001/753/CE[2] de la Commission, selon la procédure prévue à l'article 6 de la directive 91/692/CEE[3]. Le questionnaire se compose de deux parties: la première concerne les modalités de transposition de la directive en droit national et la seconde contient des informations sur l'application effective de la directive.

Le premier rapport sur la mise en œuvre [COM(2007) 618 final] couvrait la période du 21 avril 2002 au 21 avril 2005 (du 1er mai 2004 au 21 avril 2005 pour les États membres ayant adhéré à la Communauté européenne au 1er mai 2004). Le présent rapport couvre la période du 21 avril 2005 au 21 avril 2008 (et pour les États membres ayant adhéré à la Communauté européenne au 1er janvier 2007, de cette date jusqu'au 21 avril 2008).

La discipline en ce qui concerne la communication des rapports n'a pas été totalement satisfaisante. Cinq États membres[4] n'ont pas fourni à la Commission d'informations concernant la transposition de la directive dans leur droit national. De nombreuses réponses étaient manquantes, incomplètes ou peu claires. En vertu de la décision 2005/293/CE de la Commission[5], les États membres devaient notifier en 2008 les données annuelles concernant la réalisation des objectifs de réutilisation/recyclage et de réutilisation/valorisation concernant l'année 2006. Dans certains cas, le non-respect des échéances de notification convenues et la qualité médiocre des méthodes utilisées ont jeté un doute sur la fiabilité des chiffres. Aussi la

1 JO L 269 du 21.10.2000, p. 34.
2 JO L 282 du 26.10.2001, p. 77.
3 JO L 377 du 31.12.1991, p. 48.
4 Des procédures d'infraction ont été engagées à l'encontre des États membres qui n'ont pas communiqué leurs données.
5 JO L 94 du 13.4.2005, p. 30.

Commission a-t-elle pris des mesures pour aider les États membres à améliorer la qualité et la comparabilité des données en créant un groupe d'experts chargé d'examiner ce point[6].

Les études de conformité menées par la Commission concernant les dispositions d'exécution nationales ont démontré que la directive a généralement été bien transposée, malgré certains cas de non-conformité qui font actuellement l'objet ou pourraient faire l'objet de procédures d'infraction.

Concernant la mise en œuvre et l'application pratiques et effectives des dispositions légales, les États membres ont été en mesure de fournir un plus grand nombre d'informations que pour la période de référence précédente, mais les réponses reçues ne permettent pas de procéder à une évaluation exhaustive de la situation globale.

2. DIRECTIVE 2000/53/CE RELATIVE AUX VEHICULES HORS D'USAGE

Vingt-deux États membres ont fourni à la Commission, par l'intermédiaire du rapport précité, des informations concernant les dispositions juridiques, réglementaires et administratives qu'ils ont adoptées pour transposer la directive 2000/53/CE en droit national.

Certaines dispositions de la directive (concernant par exemple la prévention, la collecte, la réutilisation et la valorisation) peuvent être transposées au moyen d'un accord, mais seuls cinq États membres ont fait usage de cette possibilité.

Seuls deux États membres (Lituanie et Royaume-Uni) ont exempté les véhicules produits en petite série et leurs constructeurs des exigences en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation, des normes concernant la codification et des informations concernant le démontage, ainsi que des obligations de notification.

Tous les répondants ont déclaré avoir adopté des mesures encourageant les constructeurs de véhicules, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, à limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules, à faciliter le démontage, la réutilisation et la valorisation et à intégrer une quantité croissante de matériaux recyclés dans les véhicules. Vingt-deux États membres ont indiqué qu'en dehors des exemptions énumérées à l'annexe II de la directive, leur législation nationale restreint l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent pour les matériaux et composants des véhicules mis sur le marché après le 1er juillet 2003.

Tous les États membres qui ont répondu ont pris les mesures nécessaires pour garantir que les opérateurs économiques, à savoir généralement les producteurs ou les importateurs de véhicules, ont mis en place des systèmes de collecte des véhicules hors d'usage et (dans la mesure où cela est techniquement possible) des pièces usagées qui constituent des déchets et sont retirées des voitures lorsque celles-ci sont réparées et pour garantir de manière appropriée la disponibilité d'installations de collecte sur leur territoire. Le nombre d'installations de traitement autorisées varie de 2 à Chypre à plus de 1 600 au Royaume-Uni. Dans tous les pays, des mesures ont été prises afin de garantir que tous les véhicules hors d'usage sont transférés vers des installations de traitement autorisées.

---

6 Un groupe d'experts composé de représentants des États membres, de l'industrie automobile et des directions générales Environnement et Statistiques de la Commission a été créé pour examiner cette question. La première réunion du groupe est prévue en automne 2009.

Tous les États membres à l'exception de la Belgique ont signalé avoir mis sur pied un système dans lequel la présentation d'un certificat de destruction constitue une condition d'annulation de l'immatriculation d'un véhicule. Le cas de la Belgique est suivi par la Commission. Neuf États membres ont choisi d'autoriser les producteurs, les vendeurs ou les collecteurs à délivrer des certificats de destruction au nom d'une installation de traitement autorisée pour autant qu'ils garantissent le transfert du véhicule hors d'usage vers une installation de traitement autorisée.

Tous les répondants ont indiqué avoir adopté des mesures pour garantir que la remise des véhicules hors d'usage à une installation de traitement autorisée s'effectue sans aucun frais pour le dernier détenteur ou propriétaire. Dans la plupart des États membres, la remise d'un véhicule hors d'usage n'est pas gratuite dans le cas où le véhicule hors d'usage ne contient pas les composants essentiels ou s'il contient des déchets qui lui ont été ajoutés. Cette option est conforme à la directive.

Tous les États membres, à l'exception de la Belgique à l'encontre de laquelle la Commission a engagé une procédure d'infraction, ont pris les mesures nécessaires pour que les autorités compétentes reconnaissent et acceptent les certificats de destruction délivrés dans d'autres États membres. La réponse de la Bulgarie n'était pas claire et doit faire l'objet d'un examen plus approfondi.

Dans tous les États membres qui ont répondu, les établissements ou entreprises effectuant des opérations de traitement doivent être titulaires d'une autorisation délivrée par les autorités compétentes ou être enregistrés auprès de celles-ci. Seuls l'Italie et le Royaume-Uni ont fait usage de la possibilité de dispense d'autorisation prévue dans la directive.

Dix-neuf répondants ont déclaré encourager les établissements ou entreprises effectuant des opérations de traitement à introduire des systèmes agréés de gestion environnementale. Des guides, des brochures d'information décrivant les avantages de l'introduction d'un système agréé de gestion environnementale, des cours de formation ou un financement sont, par exemple, mis à leur disposition. Trois répondants ont déclaré que leur système agréé de gestion environnementale était volontaire et n'ont pas notifié de mesures de promotion supplémentaires.

Tous les États membres répondants ont indiqué avoir adopté des mesures qui respectent la hiérarchie des déchets afin de promouvoir la réutilisation des composants qui peuvent être réutilisés et la valorisation des composants qui ne peuvent être réutilisés, tout en accordant la préférence au recyclage.

Tous les répondants ont introduit des mesures visant à faire en sorte que les opérateurs économiques atteignent les objectifs de réutilisation/valorisation et réutilisation/recyclage fixés dans la directive. La plupart des États membres ont transposé littéralement les objectifs fixés dans la directive. Les Pays-Bas ont ramené à 2015, l'année imposée par la directive, la date initialement très ambitieuse de 2007 qu'ils s'étaient fixée pour la réalisation des objectifs de 95 % de réutilisation/valorisation et 85 % de réutilisation/recyclage. En Bulgarie, un objectif de valorisation de 87 % et un objectif de recyclage de 81 % doivent être atteints pour le 31 décembre 2008; une augmentation progressive à 95 % pour la valorisation et à 85 % pour le recyclage est prévue d'ici 2015. La République tchèque, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Slovaquie et le Royaume-Uni ont fait usage de la possibilité de prévoir des objectifs moins ambitieux pour les véhicules produits avant le 1er janvier 1980.

Concernant les taux de réutilisation/recyclage et réutilisation/valorisation, les chiffres de 2006 sont disponibles pour tous les États membres, à l'exception de l'Irlande et de Malte. En 2006, dix-neuf États membres[7] ont atteint l'objectif de réutilisation/recyclage de 80 % (la République tchèque et la France étaient très proches de l'objectif fixé). L'objectif de réutilisation/valorisation de 85 % a été atteint par treize États membres[8] (l'Espagne était sur le point d'atteindre l'objectif). D'autres chiffres sont repris dans les rapports de la Commission qui sont accessibles à l'adresse: http://ec.europa.eu/environnement/waste/index.htm ou sur le site web d'Eurostat: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Tous les États membres répondants ont déclaré avoir pris des mesures pour garantir que les producteurs, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, utilisent des normes concernant la codification des composants et des matériaux et avoir obligé les producteurs de composants à fournir aux installations de traitement autorisées les informations concernant le démontage, le stockage et la vérification des composants. Dans tous les États membres, les producteurs doivent fournir, pour chaque type de véhicule mis sur le marché, des informations concernant le démontage. La majorité des États membres ont indiqué qu'ils utilisaient le système IDIS (International Dismantling Information System) qui est régulièrement mis à jour.

Dix-neuf États membres ont déclaré obliger les opérateurs économiques, essentiellement les producteurs, à publier des informations sur la conception des véhicules, le traitement respectueux de l'environnement, la réduction de la quantité de déchets à éliminer et les progrès réalisés dans le domaine de la valorisation et du recyclage. Dans trois États membres, cette obligation s'adresse aux producteurs de véhicules, qui sont considérés comme les opérateurs économiques pertinents, et non aux fabricants de composants pour véhicules. La Suède et l'Estonie procèdent actuellement à une adaptation de leur législation.

Les États membres ont été interrogés sur les mesures prises en vue de réduire la quantité de déchets à éliminer. Dix répondants ont notifié l'adoption de mesures de ce type, mais il n'a pas été possible de déterminer s'il s'agissait de nouvelles mesures par comparaison avec la dernière période de rapport. L'Allemagne a fait savoir que l'industrie automobile a élaboré une liste pour la déclaration de certaines informations concernant les substances se rapportant aux pièces et matériaux fournis aux constructeurs automobiles (ci-après dénommée «projet SEES»[9], qui vise, entre autres, le développement de procédés durables de démontage et de recyclage afin d'augmenter les taux de valorisation et de réutilisation. L'Allemagne a également signalé que la tendance générale consistant à promouvoir le développement de technologies après-broyage afin de valoriser les résidus de broyage dans toute la mesure du possible se poursuit.

Concernant les types et quantités de matériaux recyclés ainsi que la situation sur le marché, la France a indiqué que le niveau d'intégration des matériaux recyclés est en augmentation, mais

---

7 Belgique, Bulgarie, Danemark, Allemagne, Estonie, Grèce, Chypre, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Hongrie, Pays-Bas, Autriche, Pologne, Portugal, Slovaquie, Finlande, Suède et Royaume-Uni.

8 Belgique, Bulgarie, République tchèque, Allemagne, Chypre, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Autriche, Pologne, Portugal et Suède.

9 Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector, un projet financé par l'Union européenne au titre de la PRIORITÉ 6.2 du SIXIÈME PROGRAMME-CADRE (transports de surface durable – Techniques avancées de conception et de production). Le consortium du projet regroupe des constructeurs et des fournisseurs de voitures, des universités, des recycleurs/démonteurs, des centres de recherche et des consultants. Voir: http://www.sees-project.net/index.php.

qu'il dépend des exigences techniques des véhicules, de la disponibilité sur le marché et du niveau de prix et de qualité des matériaux recyclés. La France a également fait remarquer que, selon les experts du secteur de la métallurgie, il est difficile d'intégrer plus de 40 % de métal recyclé dans les véhicules. Le recyclage des plastiques est resté à un niveau moins élevé que celui des métaux et les constructeurs recherchent un équilibre entre l'utilisation de plastiques conventionnels recyclés et les nouveaux plastiques légers. L'Allemagne a déclaré que la variation de la demande de ferrailles recyclées engendre d'importantes fluctuations dans la vente et l'achat de ce matériau. Par ailleurs, les plastiques recyclés de grande qualité sont très demandés.

Seuls cinq États membres ont déclaré la remise à des installations de traitement autorisées de véhicules hors d'usage d'une valeur marchande négative ou sans valeur marchande. Les autres États membres n'ont pas déclaré de véhicules de ce type ou n'en ont déclaré qu'un nombre limité à cause des prix élevés des matières premières de récupération.

D'une manière générale, les répondants n'ont pas constaté de distorsions de concurrence entre les États membres ou à l'intérieur de ces derniers, bien que plusieurs observations aient été formulées à cet égard. La Suède a signalé que, en raison des différences existant dans l'interprétation de la directive 2000/53/CE en ce qui concerne la séparation du verre des véhicules hors d'usage, un plus grand nombre de véhicules est exporté vers des États membres où le verre peut être légalement séparé après le broyage. La Belgique a fait état d'une concurrence acharnée entre les installations de broyage et les installations de broyage et démontage. La Pologne a souligné que, bien souvent, le traitement des véhicules hors d'usage n'est pas assuré par l'État membre dans lequel les véhicules sont mis sur le marché et sont utilisés le plus longtemps, mais par les États dans lesquels ils sont importés par la suite et finissent leur vie utile. Dans ce contexte, l'Allemagne a constaté une diminution du nombre des véhicules hors d'usage valorisés dans les installations de démontage et de recyclage du pays due du fait qu'un grand nombre de véhicules usagés sont exportés vers des pays tels que la Pologne, la Roumanie, la République tchèque et la Lituanie. D'autres États membres ont déclaré qu'un certain nombre de véhicules usagés étaient également exportés vers l'Afrique ou vers le Moyen-Orient, ce qui avait un effet sur la quantité de véhicules hors d'usage générée et traitée dans ces États membres. La Commission entend approfondir ces questions avec les experts nationaux lors des réunions du comité d'adaptation technique.

3. CONCLUSIONS

Aucun changement marquant ne s'est produit par comparaison avec la période de référence précédente en ce qui concerne la transposition de la directive 2000/53/CE dans la législation nationale des États membres. Certaines dispositions de la directive n'ont pas encore été entièrement transposées ou l'ont été de manière incorrecte, comme en atteste le nombre de procédures d'infraction: en 2009, neuf procédures pour non-conformité et six procédures pour absence de notification étaient toujours pendantes. Plusieurs États membres n'ont pas atteint leurs objectifs de réutilisation/recyclage/valorisation en 2006. La Commission a adressé une lettre aux États membres concernés, leur demandant d'expliquer les raisons de leur échec, et examinera les améliorations possibles. Globalement, la mise en œuvre de la directive devrait encore être améliorée. Les contrôles de conformité en cours et les réunions avec les États membres se poursuivront afin de remédier aux insuffisances observées dans la mise en œuvre de cette législation communautaire.