COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 17.10.2007
COM(2007) 618 final

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

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

DURANT LA PÉRIODE 2002-2005

[SEC(2007) 1348]

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

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

DURANT LA PÉRIODE 2002-2005

1. INTRODUCTION

Le présent rapport est destiné à fournir aux autres institutions communautaires, aux États membres et au public des informations sur la mise en œuvre de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage[1] au cours de la période comprise entre le 21 avril 2002 et le 21 avril 2005 (ou entre le 1er mai 2004 et le 21 avril 2005 pour les États membres ayant adhéré à la Communauté européenne au 1er mai 2004).

Le rapport a été élaboré sur la base d'un questionnaire relatif à la mise en œuvre, établi par la décision 2001/753/CE de la Commission[2], selon la procédure définie à l'article 6 de la directive 91/692/CEE[3]. Il s'appuie sur les informations fournies par les États membres et est accompagné d'un document de travail des services de la Commission qui présente de manière plus détaillée les informations et les données transmises par les États membres.

Tous les États membres ont transmis à la Commission les informations relatives à la transposition de la directive dans leur droit national. Cette transposition paraît satisfaisante. Toutefois, un contrôle de conformité des modalités d'application nationales avec les dispositions de la directive est toujours en cours pour les dix nouveaux États membres ayant adhéré à la Communauté au 1er mai 2004 et pourrait déboucher sur de nouveaux cas de non-conformité.

En ce qui concerne la mise en œuvre et le contrôle de l'application des dispositions juridiques proprement dits, étant donné que seuls quelques États membres ont communiqué les informations visées dans la partie 2 du questionnaire (qui sont à fournir dans la mesure où elles sont disponibles et dans le respect du secret commercial et industriel), il est difficile d'avoir une vue d'ensemble du fonctionnement de la directive dans les États membres sur la base des rapports nationaux. En outre, il ne sera possible d'obtenir un tableau complet de la situation actuelle en matière de recyclage et de valorisation des véhicules hors d'usage qu'une fois que les États membres auront présenté un rapport sur les taux de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage qu'ils atteignent. Ces rapports, obligatoires pour les données relatives à l'année 2006, doivent être élaborés selon les modalités définies dans la décision 2005/293/CE de la Commission[4] et transmis à celle-ci dans un délai de 18 mois suivant la fin de l'année concernée, soit le 30 juin 2008.

---

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 23.12.1991, p. 48.
4 JO L 94 du 12.4.2005, p. 30.

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

La directive 2000/53/CE prévoit des dispositions particulières pour la gestion des véhicules hors d'usage. Elle vise en priorité 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 de déchets à éliminer. La directive vise 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.

Tous les États membres ont fourni à la Commission des informations détaillées sur les **dispositions législatives réglementaires et administratives** qu'ils ont adoptées pour se conformer à la directive. Des **procédures d'infraction** sont actuellement en cours contre cinq États membres (Belgique, France, Italie, Portugal et Royaume-Uni).

Une grande majorité des États membres n'a pas **dispensé les véhicules produits en petites quantités** du respect des exigences relatives à la capacité de démontage, de valorisation et de recyclage, des normes concernant la codification et des informations concernant le démontage, ni des exigences en matière de rapports et d'informations. Seuls l'Irlande, la Lituanie et le Royaume-Uni ont prévus de telles dérogations.

La plupart des États membres ont adopté plusieurs **mesures préventives** visant à limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules et à prévenir leur rejet dans l'environnement, ainsi qu'à faciliter le démontage, la réutilisation, la valorisation et le recyclage des véhicules et à intégrer davantage d'éléments recyclés dans les véhicules autres produits. Certains des États membres possédant une industrie automobile nationale (France, Allemagne) encouragent les modifications dans la conception des véhicules au moyen d'obligations légales et d'exigences en matière d'information imposées aux constructeurs. D'autres pays concentrent leurs efforts sur la conception des pièces détachées ou sur les restrictions en matière de substances utilisées. La Belgique, l'Allemagne, l'Espagne, Malte et le Portugal ont adopté de nouvelles mesures visant à encourager la réutilisation, le recyclage et la valorisation des composants de véhicules, qui comprennent notamment des campagnes de promotion, des lignes directrices techniques, des aides financières en faveur de la R&D et de l'innovation et des procédures d'autorisation.

Tous les États membres ont adopté des dispositions législatives **limitant l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent** dans les véhicules et les composants de véhicules, ainsi que des listes détaillées de produits exemptés de cette interdiction frappant les métaux lourds, qui, dans la plupart des cas, transposent littéralement le texte de l'annexe II de la directive 2000/53/CE.

La majorité des États membres a notifié l'adoption de mesures visant à garantir que les opérateurs économiques mettent en place des **systèmes de collecte de tous les 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 de passagers lorsqu'elles sont réparées, ainsi que des mesures prévoyant que des installations de collecte soient disponibles de manière appropriée sur leur territoire national. Le nombre d'installations de traitement autorisées s'étend de 0 à Malte à plus de 1 500 en Italie, ce qui révèle des disparités importantes entre les États membres en matière de capacité de traitement.

Dans certains États membres, la **responsabilité organisationnelle de la mise en place du réseau de collecte** revient à tous les opérateurs économiques (Chypre), tandis que dans certains autres, elle incombe aux constructeurs automobiles et aux importateurs (Autriche, Espagne, Finlande, Hongrie, Irlande, Italie, Lituanie et Pays-Bas). La plupart des États membres précisent l'aire géographique à couvrir par les opérateurs économiques, qui est liée soit à la densité de population (Irlande), soit à la distance géographique (par exemple, dans un rayon de 50 km en Hongrie, en Lituanie et en Slovénie). La Lettonie et le Portugal prévoient la possibilité d'adhérer à un réseau géré par une entité indépendante, mais exigent que tous les constructeurs ou importateurs automobiles apportent la preuve de leur appartenance à un tel réseau. La Slovénie oblige les installations de collecte à assurer une couverture suffisante. Dans certains États membres, deux systèmes fonctionnent en parallèle: l'un reposant sur des installations ayant passé des contrats avec les constructeurs, et un autre sur des installations indépendantes (Irlande, Royaume-Uni).

Tous les États membres ont introduit dans leur législation nationale des mesures nécessaires pour que **tous les véhicules hors d'usage soient transférés vers des installations de traitement autorisées**. Dans la plupart des cas, ces dispositions introduisent l'obligation pour les installations de collecte et de traitement d'obtenir une autorisation et imposent au dernier propriétaire d'un véhicule de ne déposer son véhicule hors d'usage que dans des points de collecte autorisés. La plupart des États membres autorisent la remise du véhicule chez les vendeurs ou les constructeurs, d'où ils sont réacheminés vers des installations de traitement autorisées. Il est illégal dans la plupart des États membres d'abandonner des véhicules au lieu de les déposer dans des installations de traitement autorisées ou de collecter et de traiter des véhicules sans l'autorisation nécessaire.

Tous les États membres ont indiqué avoir mis en place un système d'**annulation de l'immatriculation** qui associe l'annulation d'immatriculation d'un véhicule à la délivrance d'un certificat de destruction par une installation de traitement autorisée. Une minorité d'États membres a prévu la possibilité pour les constructeurs, les vendeurs et les collecteurs mandatés par une installation de traitement autorisée de délivrer les certificats de destruction. Tous les États membres ont pris des mesures garantissant le transfert des véhicules hors d'usage vers des installations de traitement.

Tous les États membres ont indiqué avoir transposé les dispositions de **reprise gratuite,** qui prévoient que la reprise d'un véhicule hors d'usage doit être au moins gratuite pour le dernier propriétaire du véhicule, en vertu du principe de la **responsabilité du producteur**. Dans la plupart des cas, les véhicules sont repris, à moins que des composants essentiels parmi ceux énumérés dans la législation ne soient manquants ou que le véhicule ne contienne des déchets supplémentaires. Un véhicule a une valeur négative lorsque le coût de sa gestion excède les revenus générés par les matériaux valorisés. Dans la plupart des cas, la responsabilité du producteur intervient à ce stade, mais, eu égard aux prix actuels des matériaux, la reprise de véhicules à valeur négative semble toutefois être un cas exceptionnel.

La plupart des États membres prévoient la **reconnaissance mutuelle des certificats de destruction** délivrés dans un autre État membre.

Dans tous les États membres, les établissements prévoyant d'effectuer des opérations de traitement de véhicules hors d'usage sont tenus d'obtenir une **autorisation** ou d'être enregistré auprès des autorités nationales compétentes. Dans la plupart des cas, ce sont les autorités régionales qui sont chargées de contrôler le respect des obligations liées à l'autorisation qui sont énoncées dans la législation nationale; elles délivrent les autorisations et contrôlent les

installations de traitement situées sur leurs territoires administratifs respectifs. Le délai prescrit pour la dépollution se situe entre 24 heures (Slovénie) et 3 mois (Lituanie).

La majorité des États membres ont déclaré encourager l'**utilisation de systèmes EMAS ou ISO**. L'application de ces systèmes est généralement facultative, les États membres proposant un éventail de mesures incitatives aux entreprises qui les utilisent. L'utilisation de systèmes agréés de gestion environnementale est une pratique de plus en plus répandue dans un grand nombre d'États membres.

Tous les États membres ont fait part de l'adoption de mesures respectant la **hiérarchie des déchets** prescrite dans la directive, laquelle encourage la réutilisation, le recyclage et la valorisation des composants des véhicules, l'élimination étant l'ultime recours. La réutilisation, le recyclage et la valorisation sont garantis, dans un premier temps, par des mesures visant à assurer le démontage, le stockage et le traitement appropriés des pièces et matériaux qui se prêtent à ces types de traitement. La **dépollution** des véhicules hors d'usage est un élément important de chacun de ces systèmes. D'autres mesures ont pour objectif la création de **marchés de produits recyclés,** et fixent notamment des objectifs relatifs à la teneur en matières recyclées des nouveaux produits. Il existe également dans de nombreux États membres des **mécanismes de financement** visant à promouvoir les options de traitement respectueuses de l'environnement.

Tous les États membres ont confirmé qu'ils avaient fixé des **objectifs** de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage dans leur législation. Dans la plupart des cas, les objectifs nationaux transposent littéralement ceux de la directive, à l'exception des Pays-Bas où les objectifs de 95 % de réutilisation/valorisation et de 85 % de réutilisation/recyclage devaient être atteints à l'horizon 2007 (la date est actuellement en cours de révision). Les parties auxquelles incombe la réalisation des objectifs sont, selon le cas, les constructeurs en coopération avec d'autres opérateurs économiques (Finlande, Hongrie), les opérateurs économiques (Chypre, Italie, Malte), les constructeurs et les importateurs (Lituanie, Pays-Bas), les prestataires de services publics (Slovénie) et les installations de traitement autorisées (Irlande). La République tchèque, l'Espagne, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, Malte, la Pologne, le Portugal, la Slovaquie et le Royaume-Uni ont fixé des taux inférieurs pour la réutilisation, le recyclage et la valorisation des véhicules produits avant le 1er janvier 1980, le taux de réutilisation/valorisation étant dans chaque cas égal ou supérieur à 75 % et le taux de réutilisation/recyclage, égal ou supérieur à 70 %. La République tchèque, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Pologne, le Portugal et le Royaume-Uni ont indiqué que la mesure introduisant ces objectifs réduits a été notifiée à la Commission, et dans certains cas aux autres États membres également. L'Espagne, la Grèce et Malte n'ont pas encore transmis de notification officielle.

Étant donné que l'obligation relative à la communication des objectifs s'applique à compter de la mi-2008 aux données relatives à 2006, les informations disponibles en ce qui concerne les objectifs atteints avant 2006 sont limitées. Parmi les pays qui ont communiqué ces informations, en 2004, quatre États membres avaient atteint l'objectif de recyclage de 80 % (Belgique, Danemark, Pays-Bas, Suède) et trois l'objectif de valorisation de 85 % (Danemark, Pays-Bas, Suède). L'Autriche, l'Allemagne et le Royaume-Uni étaient également proches de l'objectif de recyclage de 85 % cette année-là.

Tous les États membres ont adopté des mesures relatives à l'utilisation de **normes concernant la codification des composants et des matériaux** qui transposent celles prévues à la décision 2003/138/CE de la Commission[5] et ont contraint les constructeurs automobiles à fournir des **informations concernant le démontage** pour chaque type de nouveau véhicule mis sur le marché. La Belgique, Chypre, l'Allemagne, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Hongrie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Slovénie et la Suède ont indiqué utiliser le **système IDIS** (International Dismantling Information System) pour faciliter le démontage et la réutilisation des pièces de véhicules. Tous les États membres ont prévu des dispositions relatives au démontage, au stockage et la vérification des composants réutilisables. La plupart des États membres exigent des constructeurs automobiles qu'ils publient des informations relatives à la conception des véhicules, au traitement respectueux de l'environnement, à la réduction de la quantité de déchets et à l'augmentation du recyclage et de la valorisation.

Étant donné que certaines des informations relatives à la mise en œuvre de la directive doivent être transmises dans la mesure où elles sont disponibles et en tenant compte de la nécessité de protéger le secret commercial et industriel, tous les États membres n'ont pas encore transmis ces informations à la Commission.

Dans la plupart des États membres, **aucune mesure préventive** autre que celles imposées par la directive n'a été prise. L'Allemagne, les Pays-Bas et la Suède ont notifié une série d'actions prises par le secteur automobile dans le but de limiter l'utilisation de substances dangereuses et de faciliter la réutilisation, la valorisation et le recyclage des véhicules. En ce qui concerne les modifications dans la conception des véhicules de manière à y intégrer davantage de produits issus du recyclage, seul un nombre restreint d'États membres possédant une industrie automobile nationale (Allemagne, France et Suède) ont adopté de telles mesures. La Pologne et la France ont indiqué que le principal obstacle à la réalisation de nouveaux progrès dans l'utilisation de polymères recyclés est le manque d'offre, à un prix compétitif, de matériaux secondaires présentant les propriétés requises, ce qui confirme la nécessité de développer dans la Communauté les marchés des produits issus du recyclage.

La plupart des États membres n'ont pas signalé de **véhicules à valeur marchande négative** en conséquence du prix élevé des métaux, à l'exception de la Suède et de la Lituanie qui font état de cas de ce genre. Le plus souvent, le dernier propriétaire d'un véhicule reçoit une contrepartie financière en échange de la remise du véhicule hors d'usage.

La plupart des États membres n'ont signalé **aucun changement** dans leurs **structures de gestion des véhicules hors d'usage ni de distorsions de la concurrence;** certains d'entre eux ont fait état d'une diminution du nombre d'installations de traitement autorisées à la suite du durcissement des exigences en matière de délivrance des autorisations.

3. CONCLUSIONS

Globalement, en dépit des progrès notables réalisés par plusieurs États membres aux fins de la transposition de la directive, la mise en œuvre de cette dernière n'est pas totalement satisfaisante, comme en témoigne le nombre de procédures d'infraction relatives à ce flux de déchets. Dans certains États membres, bien que la directive ait été transposée pratiquement à

[5] JO L 53 du 28.2.2003, p. 58.

la lettre dans le droit national, les systèmes de gestion des véhicules hors d'usage pourraient ne pas être totalement opérationnels. Les insuffisances qui nuisent au fonctionnement efficace des systèmes de gestion des déchets tiennent souvent plus au manque de contrôle de l'application de la législation communautaire qu'à un défaut de transposition. Cette question requiert une attention particulière et doit faire l'objet d'une surveillance accrue au niveau tant communautaire que national. Il importe par conséquent que certains États membres intensifient leurs efforts de mise en œuvre et de contrôle de l'application. La Commission poursuivra les contrôles de conformité et rencontrera régulièrement les États membres afin de remédier à toute insuffisance dans la mise en œuvre de la législation communautaire.