Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/1738

24.7.2026

RÈGLEMENT (UE) 2026/1738 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 8 juillet 2026

relatif aux exigences en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et concernant la gestion des véhicules hors d'usage, modifiant les règlements (UE) nº 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 et (UE) 2023/1542 et abrogeant les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114 et son article 192, paragraphe 1, en lien avec les articles 14 à 36 du présent règlement,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [2],

considérant ce qui suit:

(1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 relative au pacte vert pour l'Europe définit la stratégie de croissance dont s'est dotée l'Europe afin de transformer l'Union, à l'horizon 2050 au plus tard, en une société juste et prospère, forte d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émissions nettes de gaz à effet de serre et dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Pour que les politiques de produit de l'Union contribuent à réduire les émissions de carbone au niveau mondial, il est nécessaire de garantir la durabilité des produits commercialisés et vendus dans l'Union, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'au traitement à la fin du cycle de vie, en passant par la fabrication.

[1] JO C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj.
[2] Position du Parlement européen du 18 juin 2026 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 29 juin 2026.

(2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des effets néfastes sur l'environnement dans l'Union. L'abandon des carburants d'origine fossile au profit d'une mobilité à émissions nulles, comme le prévoit le paquet «Ajustement à l'objectif 55», est l'une des conditions préalables à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Il en résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d'utilisation des véhicules. L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, d'acier et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la construction de véhicules neufs mis sur le marché de l'Union. Cela peut avoir un impact environnemental important en raison de l'énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L'empreinte environnementale liée à la construction de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile et la croissance actuelle de la taille et du poids des véhicules, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles et de la complexité de celui-ci, qui nécessitent une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d'utilisation des véhicules, et que l'industrie européenne pourrait devenir de plus en plus dépendante des importations de matières premières critiques et vulnérable aux perturbations des approvisionnements, au détriment de sa compétitivité. En outre, les exigences actuelles du droit de l'Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d'usage, et il existe un fort potentiel d'augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à réparer, réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf, convertir à l'électrique (rétrofiter) ou recycler à partir de véhicules durant la phase d'utilisation et lorsqu'ils sont hors d'usage. Pour lutter contre ces incidences environnementales, contribuer à la décarbonation du secteur et soutenir la compétitivité en renforçant la résilience de l'industrie automobile, il est nécessaire d'améliorer le fonctionnement du marché unique et d'intensifier la transition de l'industrie automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 sur un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive, qui préconise une révision des règles actuelles afin de promouvoir des modèles d'entreprise plus favorables à l'économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement des véhicules lorsqu'ils sont hors d'usage, d'examiner la possibilité d'adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux et d'améliorer l'efficacité du recyclage. Cette approche est également conforme au règlement (UE) 2024/1252 du Parlement européen et du Conseil ([3]). Le Conseil et le Parlement européen ont également souligné la nécessité pour l'Union de se doter, sur ces questions, de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne les possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation, et aux véhicules hors d'usage.

(3) La directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]) établit des exigences harmonisées en matière de traitement des véhicules hors d'usage et fixe des objectifs pour la réutilisation et le recyclage des véhicules ainsi que pour leur réutilisation et leur valorisation. Elle instaure des obligations en matière de collecte des véhicules hors d'usage, ainsi que des obligations pour les opérateurs économiques, notamment en limitant l'utilisation de métaux lourds dans les véhicules. Elle fixe également des règles de base concernant la responsabilité élargie des producteurs, en vertu desquelles les producteurs de véhicules doivent supporter une partie des coûts de collecte des véhicules hors d'usage.

(4) Dans son évaluation de la directive 2000/53/CE, la Commission a souligné que celle-ci avait permis d'atteindre un grand nombre de ses objectifs initiaux, notamment l'élimination du cadmium, du plomb, du mercure et du chrome hexavalent des véhicules, l'augmentation du nombre de points de collecte pour les véhicules hors d'usage et la réalisation des objectifs de valorisation et de recyclage. Toutefois, l'évaluation a révélé que cette directive ne traitait pas suffisamment de questions importantes liées à la collecte des véhicules hors d'usage et qu'elle n'était plus adaptée pour garantir un traitement de qualité élevée de ces véhicules.

([3]) Règlement (UE) 2024/1252 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques et modifiant les règlements (UE) n° 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 et (UE) 2019/1020 (JO L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

([4]) Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) La directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil ([5]) réglemente la réception par type des véhicules en ce qui concerne leurs possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation, de sorte que ces véhicules puissent atteindre les objectifs fixés dans la directive 2000/53/CE lorsqu'ils sont hors d'usage. Néanmoins, la directive 2005/64/CE n'a pas permis d'améliorer sensiblement les possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules neufs et n'est pas adaptée aux caractéristiques des véhicules neufs, qui ont considérablement changé depuis l'entrée en vigueur de la directive 2005/64/CE.

(6) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ([6]) a instauré un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché unique et d'offrir un niveau élevé de performance environnementale. Un acte réglementaire distinct est nécessaire aux fins de la procédure de réception UE par type prévue à l'annexe II dudit règlement. Il est dès lors nécessaire de prévoir des dispositions et des exigences relatives à la circularité des véhicules dont la procédure d'obtention de la réception UE par type est en cours. Afin de garantir la conformité des véhicules avec ces exigences, il est nécessaire d'assurer leur vérification dans le cadre de la procédure de réception UE par type. Les dispositions administratives du règlement (UE) 2018/858, y compris les dispositions relatives à la surveillance du marché, aux mesures correctives, aux clauses de sauvegarde et aux sanctions, s'appliquent aux réceptions par type délivrées conformément aux exigences du présent règlement.

(7) Il est important d'opérer une distinction entre les réceptions par type existantes et les nouvelles réceptions par type. Il est donc nécessaire de clarifier quelles dispositions s'appliquent aux nouveaux types de véhicules relevant du règlement (UE) 2018/858. Il convient donc de préciser que les modifications de la réception par type ne nécessitent pas systématiquement une extension de celle-ci au titre dudit règlement.

(8) Afin d'améliorer le fonctionnement du marché unique, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement, il est essentiel d'harmoniser les conditions de la réception par type des véhicules en ce qui concerne leurs possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation, la phase de production des véhicules, l'évaluation du statut du véhicule et l'exportation de véhicules d'occasion. En vue de contribuer aux objectifs de préservation, de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement, de protection de la santé humaine et d'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles, il est essentiel de prévoir des règles relatives à la gestion des véhicules hors d'usage, en tenant compte de la conception du véhicule, ainsi que des mesures visant à prévenir le démontage illégal, telles qu'une meilleure traçabilité en cas de transfert de propriété de véhicules d'occasion. Le moyen le plus efficace de faciliter la transition du secteur automobile vers une économie circulaire est donc de définir un cadre réglementaire uniforme au niveau de l'Union, qui couvre de manière intégrée et cohérente la conception, la construction, la mise sur le marché dans l'Union et le traitement des véhicules lorsqu'ils sont hors d'usage. Il s'agit aussi d'un élément essentiel pour développer le marché de l'Union des matières premières secondaires qui sont incluses dans les véhicules neufs mis sur le marché, ainsi que pour éviter les entraves aux échanges et les distorsions de concurrence, garantir la clarté juridique et améliorer les performances environnementales de tous les opérateurs économiques participant à la conception, à la production et au traitement des véhicules lorsqu'ils sont hors d'usage. Afin d'atteindre ces objectifs, les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE devraient être remplacées par un règlement, sur la base de l'article 114 et de l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

(9) Dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres devraient être en mesure d'adapter les obligations des producteurs afin de garantir un service et de couvrir les coûts de gestion des véhicules hors d'usage en ce qui concerne les caractéristiques de ces régions.

([5]) Directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation, et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil (JO L 310 du 25.11.2005, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

([6]) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

(10) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 % de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les quadricycles, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune législation de l'Union concernant l'écoconception de ces véhicules et la gestion de ces véhicules lorsqu'ils sont hors d'usage. Par conséquent, afin de garantir un cadre de circularité global pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, à certains véhicules de catégorie L, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3 et O). Il n'existe pas d'informations complètes sur le traitement de ces véhicules dans l'Union lorsqu'ils sont hors d'usage, ce qui ne permet pas de leur appliquer le même régime que celui qui s'applique aux véhicules des catégories M_1 et N_1 lors de l'entrée en vigueur du présent règlement. Toutefois, les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement autorisées et à leur dépollution, à l'extraction obligatoire de certaines pièces et de certains composants destinés à être réutilisés et recyclés avant le broyage, de même que les conditions de mise en décharge des déchets non inertes provenant du broyage, devraient s'appliquer aux véhicules de catégorie L ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3 et O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur collecte et de leur dépollution lorsqu'ils sont hors d'usage.

(11) Étant donné que les États membres n'exigent pas tous l'immatriculation des véhicules de catégorie L1e L2e ou L6e il est nécessaire de donner aux États membres la possibilité de dispenser ces catégories de véhicules des exigences en matière d'immatriculation.

(12) Les problèmes d'exportation des véhicules d'occasion ne concernent pas uniquement les véhicules de transport de passagers (M_1) et les véhicules utilitaires légers (N_1), mais aussi, comme le montrent les études, les véhicules de plus grande taille. Il convient donc que ces dispositions s'appliquent également aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3 et O).

(13) Les véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés uniquement par les forces armées ainsi que les véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la défense civile, les services de lutte contre l'incendie, les services responsables du maintien de l'ordre public et les services médicaux d'urgence devraient être exclus du champ d'application du présent règlement. Ces véhicules remplissent des fonctions opérationnelles spécialisées et sont soumis à des exigences techniques spécifiques, et leur conception, leur construction et leur utilisation diffèrent sensiblement de celles des véhicules destinés au transport routier général. Par conséquent, il ne serait pas opportun de soumettre ces véhicules aux exigences générales en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et à la gestion des véhicules lorsqu'ils sont hors d'usage, et leur exclusion du champ d'application du présent règlement est cohérente avec la nature spécifique de leurs fonctions.

(14) Afin de préserver le patrimoine culturel de l'Europe, les véhicules présentant un intérêt historique devraient être exclus du champ d'application du présent règlement et ne devraient pas être soumis aux obligations liées au transfert de propriété ou à l'exportation, ni aux exigences applicables aux véhicules lorsqu'ils sont hors d'usage. De même, les véhicules qui sont reconnus par un État membre comme présentant un intérêt culturel particulier devraient être exclus du champ d'application du présent règlement. Cela peut inclure, par exemple, les véhicules en la possession de collectionneurs ou de musées, les véhicules construits sur mesure ou les véhicules de course, pour autant que les autorités compétentes reconnaissent leur intérêt culturel particulier. En revanche, les exigences du présent règlement, telles que celles liées à la conception circulaire, devraient s'appliquer à ces véhicules avant qu'ils ne soient considérés comme des véhicules présentant un intérêt historique ou des véhicules présentant un intérêt culturel particulier. Par ailleurs, lorsque ces véhicules ne sont plus considérés par les États membres comme des véhicules présentant un intérêt historique ou des véhicules présentant un intérêt culturel particulier, ils relèvent à nouveau du champ d'application du présent règlement, et les exigences telles que les obligations liées au transfert de propriété ou à l'exportation des véhicules ou aux véhicules hors d'usage devraient s'appliquer.

(15) Afin d'éviter des contraintes administratives excessives et de garantir que le champ d'application du présent règlement couvre les besoins du marché intérieur, d'autres types de véhicules, tels que les véhicules de catégorie L produits en petite série ou certains vélos à pédalage des catégories $L1_e$-A et $L1_e$-B devraient rester en dehors du champ d'application du présent règlement.

(16) Les véhicules à usage spécial sont conçus pour une fonction spécifique et nécessitent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. Cela complique le calcul des taux potentiels de réutilisation, de recyclage et de valorisation. Pour les véhicules à usage spécial des catégories M_1 et N_1, les coûts de collecte, de dépollution, d'extraction obligatoire des pièces et composants et de traitement devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Pour les véhicules à usage spécial des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O, seul un ensemble limité de règles devrait s'appliquer. Les dispositions relatives aux substances préoccupantes présentes dans les véhicules devraient s'appliquer aux véhicules à usage spécial des catégories M_1 et N_1, comme c'est le cas dans le cadre de la directive 2000/53/CE. Les autres parties d'un véhicule à usage spécial qui ont fait l'objet d'une réception par type multi-étapes devraient être couvertes dans la même mesure que la catégorie du véhicule concerné. Les véhicules à usage spécial de toutes les catégories, hormis les catégories M_1 et N_1, qui sont produits par un petit constructeur ne devraient pas être couverts par le présent règlement.

(17) Les autocaravanes et les caravanes remorquées se distinguent des véhicules conventionnels ou des remorques, étant donné que leur fonction première est l'hébergement plutôt que le transport. Ces caravanes sont équipées de composants non automobiles, tels que du bois, du mobilier, des systèmes d'eau et des systèmes électroménagers, qui ne relèvent pas du champ d'application des installations de recyclage de véhicules. De nombreuses caravanes remorquées sont installées de façon permanente, faisant office de résidences de vacances, sont utilisées pour un hébergement saisonnier et demeurent fonctionnelles pendant des décennies. Compte tenu de la nature spécifique de leur usage, leur composition matérielle distincte et leur utilisation continue, les caravanes remorquées devraient être exclues du champ d'application du présent règlement. Les autocaravanes, qui sont souvent non immatriculées, ne devraient pas être classées comme des véhicules hors d'usage tant qu'elles continuent à servir de logement. Les autocaravanes comprennent, dans leur véhicule de base, des pièces et composants qui sont également utilisés dans d'autres véhicules, et devraient donc être soumises aux mêmes obligations, dès qu'elles ne sont plus utilisées à des fins de logement.

(18) L'un des principaux défis pratiques liés à l'application de la directive 2000/53/CE concerne la question de savoir si un véhicule est devenu ou non un véhicule hors d'usage, en particulier dans les cas de transferts transfrontières de véhicules. Malgré la publication de lignes directrices sur cette question, cette appréciation reste problématique. Il est donc nécessaire de prévoir des critères précis, juridiquement contraignants, permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage. Ces critères devraient être utilisés par toutes les autorités compétentes concernées, tous les opérateurs économiques et tous les propriétaires de véhicules concernés par les véhicules hors d'usage. Il est toutefois également nécessaire de prévoir des dispenses afin de préserver la possibilité pour les États membres de déterminer les situations dans lesquelles des véhicules particuliers ne devraient pas relever du champ d'application du présent règlement en raison de leur statut de véhicule présentant un intérêt culturel particulier, aussi longtemps qu'ils conservent ce statut. En outre, les autorités compétentes d'un État membre devraient pouvoir exclure un véhicule du statut de véhicule hors d'usage lorsque le véhicule concerné fait l'objet d'une réparation, à la demande de son propriétaire.

(19) L'évaluation de la directive 2000/53/CE a mené à la conclusion que les dispositions de cette directive relatives à la conception des véhicules, visant à faciliter leur démontage et l'utilisation de matériaux recyclés, avaient une incidence très limitée sur la conception et la construction des véhicules neufs, parce qu'elles n'étaient pas suffisamment détaillées, spécifiques et mesurables.

(20) La question de la conception de l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union et de la phase de gestion de ces véhicules lorsqu'ils sont hors d'usage nécessite l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de construire des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint le stade de la fin de vie. Dès lors, les constructeurs et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent les possibilités de réutilisation et de recyclage à un stade précoce du développement des véhicules neufs. En conséquence, les nouveaux types de véhicules devraient continuer à être construits de manière à être réutilisables ou recyclables au minimum à 85 % en masse et réutilisables ou valorisables au minimum à 95 % en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir que le calcul des taux potentiels de réutilisation, de recyclage et de valorisation est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet d'un suivi, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux potentiels de réutilisation, de recyclage et de valorisation d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel d'un nouveau véhicule en matière de recyclage, de réutilisation et de valorisation du véhicule lorsqu'il est hors d'usage, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode qui tienne compte de la norme internationale ISO 22628:2002. Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux potentiels de réutilisation, de recyclage et de valorisation devraient continuer à être calculés selon la norme internationale ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. La Commission devrait s'appliquer à faire en sorte que la méthode CEE-ONU (Commission économique des Nations Unies pour l'Europe) en la matière soit mise à jour en conséquence afin d'éviter des incohérences avec la méthode de l'Union et de réduire la charge pesant sur les constructeurs.

(21) La chaîne d'approvisionnement automobile fait intervenir un grand nombre de fournisseurs, dont de nombreuses petites et moyennes entreprises (PME) qui exercent leurs activités dans différentes régions et sont dotées de structures organisationnelles diverses. Alors que les constructeurs devraient collecter des informations tout au long de la chaîne d'approvisionnement sur les matériaux utilisés dans les véhicules et établir et mettre en œuvre des procédures pour vérifier l'exactitude de ces informations, ils devraient aussi tenir compte des capacités des PME. Celles-ci disposent souvent de ressources administratives limitées et d'outils techniques moins nombreux et, dans certains cas, elles ne possèdent aucun système établi pour générer ou vérifier des données détaillées sur l'environnement ou la composition des matériaux. Ces contraintes peuvent influer sur la disponibilité et l'exhaustivité des informations que les PME sont en mesure de fournir. Par conséquent, lors de l'évaluation des procédures appliquées par les constructeurs pour recueillir et vérifier les informations sur les fournisseurs, il convient de tenir dûment compte de la situation spécifique des PME au sein de la chaîne d'approvisionnement.

(22) Le fait de garantir la réparabilité des véhicules tout au long de leur durée de vie constitue un pilier fondamental d'une économie véritablement durable et circulaire dans le secteur de l'automobile. Les véhicules ne devraient pas être classés prématurément comme des véhicules hors d'usage lorsqu'ils restent réparables, car cela créerait des déchets inutiles, des inefficacités économiques, ainsi qu'une charge excessive pour les propriétaires de véhicules.

(23) Les véhicules devraient être conçus et construits de manière à limiter la présence de substances préoccupantes. Dans sa communication du 14 octobre 2020 sur une stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques, la Commission a indiqué que les substances préoccupantes devaient être réduites au minimum et remplacées, dans la mesure du possible, en supprimant progressivement l'utilisation des substances les plus nocives dans le cadre d'usages sociétaux non essentiels, en particulier dans les produits de consommation. En conséquence, les substances préoccupantes qui entrent dans la composition des matériaux utilisés dans les véhicules ou de toute pièce ou tout composant de véhicules devraient être réduites au minimum afin de garantir que les véhicules, de même que les matériaux recyclés à partir de véhicules, n'ont pas d'effet néfaste sur l'environnement ou la santé humaine, tout au long de leur cycle de vie.

(24) La directive 2000/53/CE limite déjà l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules et prévoit des exemptions permettant l'usage de ces substances dans certaines applications. Le présent règlement devrait reprendre ces règles existantes. Toutefois, afin de garantir la cohérence de la législation relative aux produits chimiques, les restrictions concernant la mise sur le marché et l'utilisation d'autres substances dans les véhicules devraient être traitées dans le cadre du règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil ([7]). De même, des restrictions à l'utilisation des substances réglementées par le règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil ([8]) devraient être respectées sur la base des dispositions dudit règlement.

(25) Afin de faciliter le respect du présent règlement et de fournir des orientations sur la présence de substances préoccupantes dans les véhicules et dans leurs pièces et composants, y compris celles qui entravent la réutilisation et le recyclage des matériaux ou qui ont des effets néfastes sur la santé ou sur l'environnement, il convient que la Commission procède à une évaluation et à une cartographie de ces substances. À cette fin, la Commission, assistée par l'Agence européenne des produits chimiques instituée par le règlement (CE) nº 1907/2006 (ci-après dénommée «Agence»), devrait élaborer un rapport sur la présence de substances préoccupantes dans les véhicules. Ce rapport devrait déterminer dans quelle mesure ces substances entravent la réutilisation et le recyclage ou ont une incidence négative sur la santé ou l'environnement, sans faire double emploi avec les évaluations déjà requises en vertu d'autres actes législatifs de l'Union. Sur la base de ses conclusions, la Commission devrait envisager et prendre des mesures de suivi appropriées, y compris, le cas échéant, l'adoption d'actes délégués visant à établir des exigences en matière d'information et des restrictions applicables aux substances préoccupantes qui ont une incidence négative sur la réutilisation et le recyclage des matériaux pour des motifs qui n'ont pas principalement trait à la sécurité chimique.

(26) La directive 2000/53/CE prévoit des exemptions aux restrictions concernant l'utilisation du plomb et du cadmium dans les batteries utilisées dans les véhicules, qui sont reprises dans le présent règlement. Toutefois, l'utilisation de substances dans les batteries est réglementée de manière exhaustive par le règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil ([9]). Dès lors, ces substances devraient être traitées dans ledit règlement et, à terme, les restrictions applicables à ces substances et les exemptions y afférentes devraient être reprises, s'il y a lieu, dans ledit règlement au moyen d'une disposition modificative figurant dans le présent règlement.

(27) Afin de tenir compte des progrès scientifiques et techniques, il convient de continuer à déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des exemptions aux restrictions concernant l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules au titre du présent règlement. La modification ou la suppression de ces exemptions devrait être précédée d'une évaluation des incidences socio-économiques d'une telle modification ou suppression et cette évaluation, qui fait défaut dans la directive 2000/53/CE, devrait notamment examiner la disponibilité de substances de remplacement et les effets sur l'environnement et la santé humaine tout au long du cycle de vie des véhicules. Avant l'adoption d'un tel acte délégué, la Commission devrait consulter les experts et les parties prenantes concernés afin de prendre en considération les incidences socio-économiques et les effets sur l'environnement et la santé humaine. Afin d'assurer une prise de décision, une coordination et une gestion efficaces des aspects techniques, scientifiques et administratifs liés à la modification du présent règlement en ce qui concerne les restrictions à l'utilisation de substances dans les véhicules, l'Agence devrait assister la Commission dans cette évaluation.

([7]) Règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) nº 793/93 du Conseil et le règlement (CE) nº 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission (JO L 396 du 30.12.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

([8]) Règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les polluants organiques persistants (JO L 169 du 25.6.2019, p. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

([9]) Règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE (JO L 191 du 28.7.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(28) En vue d'accroître la circularité dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et construits de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires tout en maintenant la performance des véhicules en matière de sécurité. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace en ressources des matériaux, décarbone la production et réduit les effets néfastes sur l'environnement liés à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules construits dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle renforce également l'autonomie stratégique et la compétitivité de l'Union en ce qu'elle réduit la dépendance en matières premières et la dépendance énergétique liées à l'approvisionnement en matières premières primaires, en contribuant notamment à retenir des matières premières critiques précieuses au sein de l'Union, tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les constructeurs. Les exigences devraient s'appliquer à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre des véhicules sur le marché de l'Union, y compris par l'intermédiaire de places de marché en ligne, quel que soit leur lieu d'établissement. Compte tenu de l'importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le présent règlement devrait prévoir la possibilité d'un approvisionnement en dehors de l'Union pour ce qui est des matières premières secondaires.

(29) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des effets globalement néfastes des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir du plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation, avec des pourcentages qui augmentent progressivement. De cet objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques dans les types de véhicules, 20 % devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage. La sélection des plastiques qui sont inclus dans le champ d'application des objectifs est fondée sur les types de plastiques recyclables qui sont mentionnés dans l'étude spécifique du Centre commun de recherche intitulée «Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive» (Vers des objectifs relatifs à la teneur en matières plastiques recyclées dans les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs – Propositions techniques et analyse d'impact dans le cadre du réexamen de la directive VHU) et dans l'analyse d'impact du présent règlement. Dans ces documents, les thermodurcissables autres que les mousses de polyuréthane dans les sièges et les élastomères ne sont pas pris en compte dans le calcul des objectifs, étant donné que les thermodurcissables sont particulièrement difficiles à recycler. De nombreux élastomères, thermodurcissables et matériaux réticulés courants répondent à la définition du polymère telle qu'elle est visée dans la définition des plastiques figurant dans le règlement (CE) n° 1907/2006. Les élastomères, y compris les élastomères thermoplastiques, qui peuvent être retraités en thermoplastiques, sont inclus dans le champ d'application des objectifs en matière de contenu recyclé pour les plastiques prévus par le présent règlement. Toutefois, des objectifs en matière de contenu recyclé pour les élastomères présents dans les pneumatiques sont envisagés, étant donné que les pneumatiques font partie des produits prioritaires au titre du règlement (UE) 2024/1781 du Parlement européen et du Conseil ([10]) et qu'ils ne relèvent donc pas du champ d'application du présent règlement. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de plastiques recyclés à partir de déchets post-consommation et de la part de déchets post-consommation provenant de véhicules hors d'usage. Pour permettre des méthodes de recyclage autres que le recyclage mécanique, y compris le recyclage chimique, et contribuer à la réalisation des objectifs en matière de contenu recyclé, il est nécessaire d'établir des règles supplémentaires applicables au calcul, à la vérification et à la déclaration de la teneur en plastique recyclé. Dans de tels cas, il est nécessaire de mettre en place la comptabilisation dite du bilan massique conformément aux méthodes y afférentes applicables au recyclage des plastiques, en tenant compte des caractéristiques des technologies de recyclage spécifiques aux plastiques, par exemple pour ce qui est des déchets automobiles broyés hétérogènes. Lorsque le manque de disponibilité ou les prix excessifs de certains plastiques recyclés rendent excessivement difficile le respect des pourcentages minimaux, la Commission devrait être habilitée à compléter le présent règlement en prévoyant des dérogations temporaires aux objectifs relatifs à la teneur en plastique recyclé.

([10]) Règlement (UE) 2024/1781 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception pour des produits durables, modifiant la directive (UE) 2020/1828 et le règlement (UE) 2023/1542 et abrogeant la directive 2009/125/CE (JO L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).

(30) La promotion de l'utilisation de plastique recyclé dans les véhicules repose sur le postulat que le contenu recyclé lui-même a été produit d'une manière durable sur le plan environnemental, de sorte que l'empreinte carbone est réduite et que l'économie circulaire est encouragée. À cette fin, il convient de mettre en place certaines garanties afin de veiller à ce que la manière dont le contenu recyclé est obtenu n'annule pas les avantages environnementaux liés à l'utilisation de ce contenu recyclé dans les véhicules. Par conséquent, il est nécessaire de répondre aux préoccupations environnementales connexes de manière non discriminatoire en ce qui concerne le plastique recyclé, qu'il soit produit sur le marché national ou importé. À cette fin, afin d'être pris en compte pour la réalisation des objectifs en matière de contenu recyclé fixés dans le règlement, les plastiques recyclés devraient être soumis à des conditions équivalentes en ce qui concerne les exigences en matière de protection de la santé humaine, du climat et de l'environnement, y compris des conditions portant sur les émissions et la gestion des déchets, que le processus de recyclage ait lieu à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union.

(31) Les conditions applicables aux matériaux recyclés dans des pays tiers, y compris les exigences en matière d'audit, ne devraient s'appliquer qu'à partir du 14 août 2030, et la Commission devrait évaluer de manière plus approfondie l'impact attendu de ces conditions à la lumière de l'évolution de la situation du marché et des relations commerciales et rendre compte de son évaluation au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 14 août 2028.

(32) Afin d'atteindre les objectifs relatifs à l'intégration de contenu recyclé fixés par le présent règlement, la Commission devrait publier, au plus tard le 14 août 2032, un état des lieux des avancées technologiques et des performances environnementales du plastique biosourcé et des élastomères dérivés du retraitement des pneus dans les véhicules et, le cas échéant, présenter une proposition législative assortie d'exigences et d'objectifs en matière de durabilité.

(33) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il y a lieu de fixer une part minimale d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation et, le cas échéant, de résidus ferreux dans les nouveaux véhicules. Il convient donc de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation et, le cas échéant, de résidus ferreux, y compris des familles de produits en acier au carbone longs et plats, voire en acier inoxydable, devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif, y compris les incidences sur d'autres secteurs utilisant de l'acier et sur les émissions globales de gaz à effet de serre. Il est important d'opérer une distinction entre les différentes familles de produits en acier présentes dans le véhicule, étant donné qu'elles sont fabriquées au moyen de technologies différentes qui présentent des contraintes diverses lors de l'utilisation de résidus ferreux, qui sont liées à leur capacité à tolérer la présence de cuivre et d'autres impuretés. Afin de compléter certains éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier valorisé à partir de déchets d'acier post-consommation et, le cas échéant, de résidus ferreux qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

(34) Le secteur automobile est également l'un des plus gros utilisateurs d'aluminium, en ce qu'il représente plus de 40 % de la demande totale de l'Union, et l'utilisation de ce métal est en augmentation. L'aluminium recyclé est actuellement peu utilisé dans les véhicules neufs. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs, de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, de réduire la consommation et les coûts énergétiques, ainsi que de renforcer la résilience grâce à une réduction de la dépendance à l'égard de l'approvisionnement en matières premières primaires, il est opportun d'accroître l'utilisation d'aluminium recyclé dans les véhicules. À cette fin, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'aluminium et de ses alliages recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules et, le cas échéant, à partir de déchets pré-consommation, présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif. Afin de compléter certains éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'aluminium et de ses alliages valorisés à partir de déchets post-consommation et, le cas échéant, de déchets pré-consommation, qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

(35) Il est possible d'accroître l'utilisation, dans les véhicules, de contenus recyclés pour d'autres matériaux couramment utilisés par l'industrie automobile, pour lesquels les marchés des matières premières secondaires sont sous-développés, l'empreinte liée à la production de matières premières primaires est élevée ou les niveaux de recyclage sont limités, alors que les technologies de tri et de recyclage s'améliorent. Il convient donc que la Commission évalue l'opportunité, la faisabilité et les incidences de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium, le nickel, le cobalt et le bore utilisés dans les aimants permanents, ainsi que pour le magnésium et ses alliages.

(36) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium, de nickel, de cobalt ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin de compléter certains éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification des parts de ces matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation et, le cas échéant, de déchets pré-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier les définitions de résidus post-consommation et de résidus pré-consommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur pour les fractions de déchets post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage des résidus post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de résidus pré-consommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.

(37) Conformément aux exigences du règlement (UE) 2024/1252, et considérant qu'il est nécessaire d'établir dans le présent règlement des dispositions relatives au contenu recyclé dans les véhicules et aux informations sur l'extraction des pièces et composants contenant des matériaux des aimants permanents dans les véhicules, lesdites dispositions devraient s'entendre comme la mise en œuvre sectorielle des dispositions figurant dans le règlement (UE) 2024/1252. Cela permettra de rationaliser et d'intégrer diverses obligations en matière d'information sur l'extraction de ces pièces et composants dans le cadre du présent règlement avec celles relatives à d'autres pièces et composants. Les obligations relatives à l'étiquetage énoncées à l'article 28 du règlement (UE) 2024/1252 s'appliquent.

(38) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux exigences du règlement (UE) 2023/1542 et que les moteurs à entraînement électrique, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces batteries et leurs assemblages-batteries et ces moteurs à entraînement électrique peuvent être extraits facilement par des installations de traitement autorisées ou des opérateurs de réparation et d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. La Commission devrait également encourager l'élaboration de normes pour des techniques de conception et d'assemblage qui facilitent l'entretien, la réparation et la réaffectation des batteries et des assemblages-batteries. Plus largement, afin de maximiser les possibilités de remplacement, de réutilisation, de recyclage, de remanufacturage ou de remise à neuf des pièces et composants des véhicules, et de réduire au minimum les déchets, les véhicules devraient être conçus de manière à permettre l'extraction du plus grand nombre possible de pièces et de composants. La notion de faisabilité technique devrait être interprétée d'une manière qui conforte et facilite ces objectifs, tout en reconnaissant que, dans certains cas, les exigences de sécurité ou les exigences fonctionnelles d'une pièce peuvent justifier d'autres solutions qui limitent les possibilités d'extraction d'une pièce ou d'un composant. Dans de tels cas, les constructeurs devraient démontrer la nécessité d'un tel choix. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.

(39) Le système de réception par type établi dans le règlement (UE) 2018/858 oblige les constructeurs à construire leurs véhicules et à fabriquer leurs systèmes, composants et entités techniques distinctes en conformité avec le type de véhicule réceptionné. Afin de garantir, d'une part, que les constructeurs respectent les exigences en matière de circularité qui leur sont applicables à l'étape de la réception par type et qui sont énoncées dans le présent règlement et, d'autre part, que les autorités compétentes en matière de réception par type peuvent vérifier le respect de ces exigences, il est nécessaire que les constructeurs incluent les informations requises pour la procédure de réception par type dans le dossier constructeur. Afin d'accroître la transparence et de faire en sorte que les informations requises en matière de réception par type soient présentées d'une manière cohérente avec les exigences contenues dans d'autres actes législatifs régissant les prescriptions relatives à la réception par type des véhicules, la Commission devrait modifier les règles établies dans le règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission ([11]) qui normalisent les documents et informations à inclure dans le dossier constructeur et précisent ainsi les prescriptions administratives pour la réception par type.

(40) Afin de garantir que les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers mettent en place les mesures appropriées pour satisfaire aux exigences en matière de circularité prévues par le présent règlement et afin de les inciter à améliorer la circularité des véhicules, il convient qu'ils élaborent une stratégie de circularité globale. La stratégie de circularité devrait être élaborée au niveau du constructeur et mise à jour tous les cinq ans. Une copie devrait en être fournie aux autorités compétentes en matière de réception par type ainsi qu'à la Commission. Bien qu'elle soit transmise aux autorités compétentes en matière de réception par type, la stratégie de circularité ne devrait pas être liée au processus de réception par type. Afin d'assurer une surveillance et un contrôle plus larges, la Commission devrait rendre publiques les stratégies de circularité des constructeurs, ainsi que leurs versions mises à jour, en tenant dûment compte de la protection de toute information confidentielle. Il convient que la Commission élabore et publie, au moins tous les six ans, un rapport sur la circularité du secteur automobile sur la base, entre autres informations, des stratégies de circularité transmises par les constructeurs.

(41) Afin d'accroître la transparence concernant l'utilisation des matériaux recyclés par le secteur automobile et de fournir des incitations à l'augmentation des niveaux de contenu recyclé, les constructeurs devraient être tenus de fournir une documentation technique indiquant le pourcentage de matériaux recyclés présents dans les nouveaux types de véhicules qui sont soumis à la réception par type. Cette exigence devrait s'appliquer à une sélection de matériaux pour lesquels une augmentation du niveau de contenu recyclé des véhicules apporterait des avantages particulièrement importants sur le plan environnemental. La déclaration obligatoire devrait être présentée à l'autorité compétente en matière de réception par type avec d'autres documents, dans le cadre de la demande de réception par type.

(42) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations, y compris au moyen d'outils existants utilisés dans le secteur automobile, permettant l'extraction en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Les constructeurs ne devraient pas être tenus de fournir de telles informations aux opérateurs de réparation et d'entretien lorsque celles-ci ont déjà été mises à disposition en vertu d'autres actes législatifs de l'Union. Ces informations devraient fournir des orientations aux opérateurs de gestion des déchets, aux éditeurs d'informations techniques et aux opérateurs de réparation et d'entretien concernant les étapes nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques ainsi qu'à leurs assemblages-batteries et les extraire, y compris des orientations concernant les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies permettant d'accéder à ces éléments et de les extraire. Elles devraient permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) 2024/1252. Les constructeurs devraient également mettre à la disposition des services d'urgence des informations explicatives en matière de secours et d'intervention d'urgence. Il est important de veiller au plein respect des droits de propriété intellectuelle, de manière à garantir que l'accès aux informations techniques ne compromet pas les technologies à droit exclusif ou les secrets d'affaires. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs non prohibitifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Compte tenu de la nécessité de soutenir la conversion électrique (rétrofit) des véhicules comme un moyen de réduire les émissions, d'allonger la durée de vie des véhicules et de promouvoir la durabilité, les constructeurs devraient également veiller à collaborer de manière adéquate avec les opérateurs de conversion électrique (rétrofit).

([11]) Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(43) Il convient d'assurer l'accès des opérateurs du marché de l'après-vente aux informations sur l'extraction des pièces et composants des véhicules hors d'usage, y compris en vue du remplacement futur de ces pièces et composants, afin de préserver le choix des consommateurs et de garantir une utilisation efficace des ressources. Il est dès lors nécessaire de veiller à ce que les opérateurs de gestion des déchets et les éditeurs d'informations techniques reçoivent les informations nécessaires à l'extraction sûre et efficace de ces pièces et composants des véhicules hors d'usage. En outre, il importe que ces informations soient fournies aux opérateurs dont l'activité implique la réparation et l'entretien de véhicules, lorsqu'ils ne sont pas considérés comme des opérateurs de gestion des déchets et uniquement dans les cas où cette fourniture d'informations n'est pas déjà couverte par d'autres actes législatifs de l'Union.

(44) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait faire obstacle au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.

(45) Les constructeurs et leurs fournisseurs devraient utiliser des normes de codification des composants et des matériaux, qui ont été initialement définies dans la décision 2003/138/CE de la Commission ([12]), pour l'étiquetage et l'identification des pièces, composants et matériaux en plastique et en élastomère des véhicules. Ils devraient faire en sorte que toutes les pièces et tous les composants des véhicules soient marqués conformément aux autres actes législatifs applicables de l'Union, notamment en ce qui concerne l'étiquetage des batteries et des aimants permanents inclus dans les véhicules qu'ils mettent sur le marché. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe, qui précise les modalités d'étiquetage des pièces et composants de véhicules.

(46) Afin de faciliter le traitement des véhicules lorsqu'ils sont hors d'usage, les constructeurs devraient fournir, au moyen d'outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur l'extraction et le remplacement en toute sécurité des pièces et composants de véhicules. Un passeport numérique de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d'une manière qui soit cohérente avec d'autres outils et plateformes d'information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules et conformément aux dispositions correspondantes des règlements (UE) 2023/1542, (UE) 2024/1781 et (UE) 2024/1257 ([13]) du Parlement européen et du Conseil. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de l'établissement d'exigences techniques concernant la conception et le fonctionnement du passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule. Lorsqu'elle établit les règles relatives au passeport numérique de circularité du véhicule, la Commission devrait tenir compte de la nécessité d'assurer un niveau élevé de sécurité et de respect de la vie privée, y compris en ce qui concerne les données d'exploitation des véhicules, afin de prévenir les menaces en matière de cybersécurité.

([12]) Décision 2003/138/CE de la Commission du 27 février 2003 établissant des normes concernant la codification des composants et des matériaux pour véhicules en application de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage [JO L 53 du 28.2.2003, p. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj].

([13]) Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) nº 582/2011 de la Commission, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(47) Afin de garantir que les producteurs et les autres opérateurs économiques sont soumis aux mêmes règles dans tous les États membres, il est nécessaire d'établir des règles harmonisées pour la gestion des déchets de véhicules hors d'usage. Ces règles devraient permettre d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé humaine dans l'ensemble de l'Union. Elles devraient également permettre d'harmoniser davantage la qualité des services de gestion des déchets fournis par les opérateurs économiques et faciliter le fonctionnement du marché des matières premières secondaires.

(48) Afin de garantir un traitement sûr et écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage, tout établissement ou toute entreprise ayant l'intention d'effectuer des opérations de traitement des déchets pour ces véhicules devrait obtenir l'autorisation de l'autorité compétente. L'autorisation ne devrait être accordée que si l'établissement ou l'entreprise dispose de la capacité nécessaire pour effectuer les opérations de traitement des véhicules lorsqu'ils sont hors d'usage d'une manière conforme au droit de l'Union et au droit national applicables, y compris aux exigences spécifiques en matière de traitement établies dans le présent règlement. En outre, seules les installations de traitement autorisées devraient être compétentes pour délivrer des certificats de destruction conformément au présent règlement.

(49) Lorsque des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs concluent des contrats avec des installations de traitement autorisées aux fins d'exécuter leurs obligations en matière de responsabilité des producteurs, ces contrats devraient être conformes aux principes du droit de la concurrence et ne devraient pas comporter de dispositions ayant pour objet ou pour effet de restreindre ou de fausser la concurrence, en particulier au sens des articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces contrats devraient être équitables et transparents et ne pas contenir de modalités ou conditions discriminatoires. Afin de faciliter le respect de ces exigences, les États membres devraient pouvoir fournir un contrat type.

(50) La directive 2000/53/CE instaure pour les producteurs de véhicules l'obligation fondamentale de supporter une partie des coûts de collecte des véhicules hors d'usage. Sur la base de cette obligation, conformément au principe du pollueur-payeur et aux exigences minimales générales applicables aux régimes de responsabilité élargie des producteurs énoncées dans la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil ([14]), il convient d'établir au niveau de l'Union des exigences relatives aux responsabilités des constructeurs en ce qui concerne la gestion des véhicules hors d'usage. Les producteurs devraient assumer une responsabilité élargie pour les véhicules qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre une fois que ces véhicules sont hors d'usage. La responsabilité élargie des producteurs devrait couvrir les obligations visant à garantir que les véhicules mis à disposition par les producteurs sur le marché d'un État membre sont collectés et traités conformément au présent règlement et que les opérateurs de gestion des déchets qui assurent le traitement de ces véhicules respectent les objectifs de recyclage fixés par le présent règlement.

(51) Afin de faciliter le contrôle du respect, par les producteurs, de leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, il convient que les États membres établissent un registre des producteurs ou utilisent un registre existant. Les exigences en matière d'enregistrement devraient être harmonisées dans l'ensemble de l'Union afin de faciliter l'enregistrement, en particulier lorsque les producteurs mettent des véhicules à disposition dans différents États membres. Le registre devrait également être utilisé aux fins de faire rapport aux autorités compétentes sur l'exécution des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs. Les éléments et les aspects de procédure liés à ce registre devraient également être cohérents avec ceux du registre des producteurs établi par le règlement (UE) 2023/1542 afin de permettre aux producteurs de véhicules et aux producteurs de batteries d'utiliser un seul et même registre. Afin de faciliter l'enregistrement des producteurs dans tous les États membres, la Commission devrait créer un site internet contenant les liens vers tous les registres nationaux.

([14]) Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(52) Au titre de l'article 30 du règlement (UE) 2022/2065 du Parlement européen et du Conseil ([15]), les fournisseurs de plateformes en ligne permettant aux consommateurs de conclure des contrats à distance avec des professionnels doivent veiller à ce que ces derniers puissent uniquement utiliser ces plateformes en ligne pour promouvoir des messages relatifs à des produits ou services ou proposer des produits ou services à des consommateurs situés dans l'Union si, avant l'utilisation de ces plateformes à ces fins, les fournisseurs de ces plateformes ont obtenu certaines informations, lorsque cela s'applique au professionnel. Dans ce contexte, les véhicules constituent des produits. Le registre des producteurs établi en vertu du présent règlement peut constituer un registre public aux fins du respect de l'article 30, paragraphe 1, point d), du règlement (UE) 2022/2065. Une autocertification du professionnel par laquelle il s'engage à ne proposer que des produits ou services conformes aux règles applicables du droit de l'Union en vertu de l'article 30, paragraphe 1, point e), du règlement (UE) 2022/2065 peut également couvrir les exigences en matière de responsabilité élargie des producteurs prévues par le présent règlement. Enfin, aux fins de l'article 30, paragraphe 2, du règlement (UE) 2022/2065, lorsque les informations figurant dans le registre des producteurs ne sont pas accessibles au public, les États membres devraient veiller à ce que les fournisseurs de plateformes en ligne y aient accès gratuitement, de sorte qu'ils puissent tout mettre en œuvre pour évaluer si les informations sont fiables et complètes.

(53) Lorsqu'un producteur met des véhicules à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre où il n'est pas établi, ce producteur devrait désigner un mandataire chargé de la responsabilité élargie des producteurs. Dans le cas où plus d'un producteur serait représenté par un mandataire dans un État membre, le mandataire en question devrait fournir séparément le nom et les coordonnées de chaque producteur représenté.

(54) Les producteurs devraient pouvoir choisir d'exercer leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs individuellement ou collectivement, par l'intermédiaire d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité pour leur compte. Néanmoins, les États membres devraient pouvoir exiger qu'un producteur soit représenté par une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs. En pareils cas, l'État membre ne devrait pas obliger les producteurs à être représentés par une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs spécifique, étant donné qu'il convient de faire preuve de souplesse quant au nombre d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs pouvant être présentes dans un État membre. Cela devrait aussi être le cas dans les États membres disposant d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs gérées par l'État, qui peuvent être soumises à des dispositions plus spécifiques au titre du droit national. Si les cadres juridiques des États membres autorisent des structures de gouvernance différentes, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient en principe fonctionner de manière que les contributions financières perçues auprès des producteurs soient utilisées exclusivement pour exécuter les obligations relatives à la collecte et au traitement des véhicules hors d'usage aux fins de l'organisation et du financement des obligations en matière de gestion des déchets. Toutes les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et éviter les situations dans lesquelles les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les décisions prises dans le cadre des régimes de responsabilité élargie des producteurs, par exemple, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs pourraient, au moins une fois par an, mener une consultation structurée avec les parties prenantes intéressées et publier sur leur site internet un rapport de synthèse de cette consultation, exposant les principales observations reçues ainsi qu'une explication quant à la manière dont ces observations ont été prises en compte. Les opérateurs de gestion des déchets devraient se voir accorder le statut d'observateur au sein des organes directeurs des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, à savoir au sein de leurs conseils exécutifs, afin d'améliorer la gouvernance et l'efficacité globales du système, tout en tenant compte de la nécessité d'éviter les conflits d'intérêts. En outre, les opérateurs de gestion des déchets devraient être sélectionnés par lesdites organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs dans le cadre d'une procédure non discriminatoire fondée sur des critères d'attribution transparents.

([15]) Règlement (UE) 2022/2065 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 relatif à un marché unique des services numériques et modifiant la directive 2000/31/CE (règlement sur les services numériques) (JO L 277 du 27.10.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(55) Les producteurs devraient financer une partie des coûts de collecte et de traitement des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences établies dans le présent règlement, en particulier aux obligations visant à garantir une meilleure qualité des matières premières secondaires récupérées dans les véhicules. Le niveau exact des coûts de ces opérations qui devraient être supportés par les producteurs devrait être déterminé en tenant compte des recettes des installations de traitement autorisées et des autres opérateurs de gestion des déchets qui sont tirées de la vente de pièces de rechange ou de composants usagés et de matières premières secondaires récupérées dans les véhicules hors d'usage. À cette fin, les autorités compétentes, en coopération avec les producteurs et les opérateurs de gestion des déchets, devraient surveiller les coûts moyens des opérations de collecte, de recyclage et de traitement ainsi que le niveau des contributions financières versées par les producteurs afin de garantir une répartition équitable des coûts entre tous les opérateurs intéressés.

(56) La contribution financière des producteurs devrait également couvrir le coût des campagnes de sensibilisation visant à informer le public et à accroître la collecte des véhicules hors d'usage, ainsi que la mise en place du système de notification pour la délivrance et le transfert des certificats de destruction ainsi que la collecte et la communication des données aux autorités compétentes. En outre, étant donné que le présent règlement introduit des modifications en ce qui concerne la responsabilité financière des producteurs pour la collecte des véhicules hors d'usage couverts par la directive 2000/53/CE, il convient de prévoir des dispositions appropriées pour tenir compte de la transition de la directive 2000/53/CE vers le présent règlement.

(57) Les producteurs qui choisissent d'exécuter individuellement leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs devraient également fournir une garantie à utiliser pour couvrir les coûts de gestion des véhicules hors d'usage. Ces garanties devraient être utilisées notamment dans les cas où les producteurs concernés deviennent insolvables ou cessent définitivement leurs activités.

(58) Lorsqu'un producteur exécute ses obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs collectivement au sein d'une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs, les contributions financières versées par le producteur devraient être modulées sur la base de critères harmonisés. Ces critères devraient créer des incitations économiques encourageant les constructeurs à accroître la circularité dans la conception et la production de véhicules neufs, en tenant compte de la quantité de matériaux primaires et recyclés dans un véhicule, de la mesure dans laquelle ce véhicule contient des pièces, composants et matériaux difficiles à extraire, démonter, réutiliser ou recycler, ainsi que de la quantité de substances dangereuses qui y est présente. Afin d'éviter toute distorsion du marché unique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de compléter le présent règlement par l'établissement de règles détaillées sur les modalités d'application des critères de modulation des contributions financières versées aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.

(59) Certains États membres ont déjà mis en place des structures de responsabilité élargie des producteurs et des systèmes de gestion des déchets, qui constituent la base des autorisations nationales et arrangements contractuels applicables, lors de la mise en œuvre de la directive 2000/53/CE. Ces États membres devraient pouvoir continuer à utiliser ces structures et ces systèmes, à condition qu'ils soient conformes au présent règlement.

(60) Les véhicules deviennent souvent des véhicules hors d'usage dans un État membre autre que celui dans lequel ils ont été mis sur le marché. Tant qu'un producteur au sens du présent règlement peut être identifié dans l'État membre où le véhicule devient un véhicule hors d'usage, ce producteur devrait prendre en charge les coûts de collecte et de traitement connexes. Cependant, comme il n'est pas toujours possible d'identifier un producteur dans l'État membre où le véhicule devient un véhicule hors d'usage après avoir franchi la frontière, il est également nécessaire d'instaurer des règles relatives à un mécanisme de répartition des coûts transfrontière qui ne devraient s'appliquer que dans cette situation spécifique et uniquement aux véhicules des catégories M_1 et N_1. Ces règles devraient garantir que les coûts de collecte et de traitement supportés par les opérateurs de gestion des déchets dans l'État membre où le véhicule devient un véhicule hors d'usage sont couverts. Les obligations découlant du mécanisme de répartition des coûts transfrontière, y compris la désignation de mandataires dans chaque État membre, ne devraient pas s'appliquer aux importateurs ou aux distributeurs, afin d'éviter de faire peser une charge administrative sur ces opérateurs. Chaque constructeur de véhicules des catégories M_1 et N_1 devrait être tenu de désigner un mandataire aux fins du mécanisme transfrontière dans chaque État membre, de notifier les désignations aux autorités compétentes et de mettre en place des mécanismes de coopération transfrontière avec les opérateurs de gestion des déchets concernés. Les constructeurs devraient pouvoir mandater une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs pour agir en tant que mandataire aux fins du mécanisme transfrontière. Pour les constructeurs établis en dehors de l'Union, il devrait être possible de désigner le mandataire unique du constructeur dans l'Union visé à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/858 pour exécuter les obligations aux fins du mécanisme transfrontière et pour établir des mécanismes de coopération transfrontière. La mise en place d'un tel mécanisme transfrontière contribue à créer des conditions de concurrence égales entre les installations de traitement autorisées dans l'ensemble de l'Union.

(61) Afin de garantir le respect de ces obligations et d'éviter toute distorsion du marché unique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement de règles détaillées supplémentaires relatives aux obligations des producteurs, des États membres et des opérateurs de gestion des déchets et aux caractéristiques des mécanismes transfrontières.

(62) La condition préalable au traitement rationnel des véhicules hors d'usage est que la collecte de tous ces véhicules soit assurée. Le présent règlement devrait par conséquent imposer certaines obligations liées à la collecte principalement aux producteurs et, à titre subsidiaire, aux États membres. Les producteurs devraient veiller à ce que l'ensemble des véhicules hors d'usage qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre soient collectés. À cette fin, les producteurs ou les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient mettre en place les systèmes de collecte ou participer à la mise en place de ces systèmes et les États membres devraient adopter toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que ces systèmes de collecte soient mis en place et permettent d'atteindre les objectifs du présent règlement. Les systèmes de collecte devraient permettre aux propriétaires de véhicules et aux autres détenteurs de véhicules de remettre le véhicule à une installation de traitement autorisée ou à un point de collecte sans efforts ni coûts inutiles. Cela signifie que, dans la pratique, ces systèmes devraient couvrir de manière appropriée l'ensemble du territoire de chaque État membre et garantir la disponibilité adéquate des installations de traitement autorisées ou des points de collecte. Ils devraient également permettre la collecte de toutes les marques de véhicules hors d'usage, ainsi que des pièces usagées provenant de la réparation des véhicules.

(63) Les véhicules hors d'usage devraient être traités exclusivement dans les installations de traitement autorisées, qui jouent par conséquent un rôle essentiel dans la collecte des véhicules hors d'usage. Cependant, afin de faciliter la collecte et de garantir une disponibilité adéquate d'installations de collecte de véhicules hors d'usage, le présent règlement prévoit la possibilité d'établir des points de collecte. Le rôle de ces points se limiterait à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur stockage dans des conditions appropriées et à leur transport vers l'installation de traitement autorisée. L'exploitation d'un point de collecte nécessite une autorisation spécifique. Les points de collecte devraient être tenus de remettre tous les véhicules hors d'usage collectés aux installations de traitement autorisées.

(64) Afin que tous les véhicules hors d'usage soient effectivement collectés, il est nécessaire d'informer le public de l'existence de systèmes de collecte. Les propriétaires de véhicules devraient savoir qu'ils peuvent en principe remettre gratuitement un véhicule hors d'usage, avec ou sans la batterie de véhicule électrique, à un point de collecte ou à une installation de traitement autorisée, sauf s'il manque des pièces essentielles telles que le moteur à entraînement électrique, le moteur ou plusieurs grandes pièces de carrosserie, de manière à restreindre les activités de démontage illégal. Dans le cas où la batterie du véhicule électrique serait manquante, le propriétaire du véhicule devrait prouver que la batterie a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542. Afin d'empêcher le démontage illégal de pièces et composants de valeur provenant de véhicules hors d'usage et d'encourager la collecte de véhicules hors d'usage complets, la remise gratuite de véhicules hors d'usage pourrait être liée à l'octroi d'incitations financières. La campagne de sensibilisation des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devrait également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé humaine d'une collecte et d'un traitement impropres des véhicules hors d'usage.

(65) L'installation de traitement autorisée devrait délivrer un certificat de destruction au dernier propriétaire du véhicule lors de la remise du véhicule hors d'usage. Cette mesure est nécessaire pour assurer une surveillance adéquate de la gestion des véhicules hors d'usage. Les exigences minimales relatives à ces certificats sont actuellement fixées dans la décision 2002/151/CE de la Commission ([16]) et le contenu de cette décision devrait être inclus dans le présent règlement, moyennant les adaptations nécessaires. Ces certificats devraient être délivrés sous forme électronique au dernier propriétaire des véhicules hors d'usage et fournis par les installations de traitement autorisées aux autorités compétentes de l'État membre par la voie d'une procédure de notification électronique en vue d'annuler l'immatriculation du véhicule. Le système de notification électronique devrait permettre de transmettre le certificat de destruction et de fournir une copie de la notification électronique au dernier propriétaire du véhicule ainsi qu'à tout opérateur économique agissant pour le compte de ce propriétaire.

([16]) Décision 2002/151/CE de la Commission du 19 février 2002 concernant les exigences minimales applicables au certificat de destruction délivré en application de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage [JO L 50 du 21.2.2002, p. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj].

(66) Nonobstant l'obligation, prévue par la directive 2000/53/CE, de transférer tous les véhicules hors d'usage à des fins de traitement vers une installation de traitement autorisée, il existe une proportion très importante de véhicules dont on ne sait pas où ils se trouvent et qui pourraient avoir été traités ou exportés illégalement comme véhicules hors d'usage, ou dont le statut n'est pas correctement signalé aux autorités d'immatriculation des États membres. Ces véhicules sont appelés «véhicules disparus». Les États membres devraient renforcer leur coopération afin de réduire le nombre de véhicules disparus. La reconnaissance des certificats de destruction délivrés dans un autre État membre et l'obligation d'informer les autorités des États membres où le véhicule est immatriculé de la délivrance d'un certificat de destruction devraient permettre de mieux suivre la localisation des véhicules hors d'usage.

(67) Afin de garantir une collecte efficace des véhicules hors d'usage, des obligations explicites devraient être imposées aux propriétaires de véhicules. Ces derniers devraient remettre leur véhicule, lorsqu'il est hors d'usage, aux points de collecte ou aux installations de traitement autorisées. Lorsqu'un véhicule est endommagé et qu'une compagnie d'assurance intervient en le déclarant comme perte totale technique ou économique, la compagnie d'assurance ou tout autre expert automobile agissant pour son compte devrait également évaluer si le véhicule est ou non un véhicule hors d'usage conformément au présent règlement. Dans le cas de véhicules abandonnés, les autorités compétentes devraient établir des règles pour déclarer un véhicule comme étant un véhicule hors d'usage et procéder conformément au présent règlement. Les véhicules abandonnés pourraient comprendre, par exemple, les véhicules laissés sans surveillance ou illégalement dans l'espace public, les véhicules laissés en stationnement dans une propriété privée sans le consentement du propriétaire du bien, ou les véhicules qui n'ont pas été récupérés après notification par les autorités compétentes au propriétaire du véhicule.

(68) Afin de garantir un traitement uniforme et écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage dans l'Union, il est essentiel de faire en sorte que les installations de traitement autorisées acceptent et traitent tous les véhicules, pièces, composants et matériaux hors d'usage, y compris les pièces usagées provenant de la réparation des véhicules, conformément aux conditions énoncées dans leurs autorisations, ainsi qu'aux exigences énoncées dans le présent règlement, aux meilleures techniques disponibles et à la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil ([17]). Aux fins du respect des exigences relatives à l'extraction, aux exigences de qualité et aux objectifs de valorisation des matériaux, le traitement complet d'un véhicule hors d'usage peut, sans obligation toutefois, être effectué par un seul opérateur de gestion des déchets ou au sein d'une seule installation.

(69) Compte tenu du rôle essentiel des installations de traitement autorisées dans une gestion des véhicules hors d'usage qui ne nuise pas à l'environnement ni à la santé humaine et contribue à la réalisation des objectifs de l'Union en matière d'économie circulaire, il est nécessaire d'instaurer des obligations applicables à ces installations et couvrant toutes leurs activités, depuis l'acceptation et le stockage du véhicule hors d'usage jusqu'à son traitement final.

(70) Afin de garantir la traçabilité de leurs activités, y compris la qualité des résidus ou d'autres intrants pertinents, les installations de traitement autorisées devraient documenter les opérations de traitement effectuées et conserver un enregistrement de ces opérations au format électronique pendant au moins trois ans, et être en mesure de la présenter, sur demande, aux autorités nationales compétentes.

(71) La dépollution d'un véhicule hors d'usage est la première étape vers la prévention des dommages à l'environnement et à la santé humaine et des risques liés à la sécurité au travail. Il est donc essentiel qu'un véhicule hors d'usage fasse l'objet des opérations de dépollution nécessaires dans les trente jours suivant sa remise à l'installation de traitement autorisée, avant de subir tout autre traitement. Lors de cette étape, les huiles usagées devraient être collectées et stockées séparément des autres fluides et liquides, puis faire l'objet du traitement prévu par la directive 2008/98/CE. Les fluides frigorigènes devraient être traités conformément au règlement (UE) 2024/573 du Parlement européen et du Conseil ([18]). De plus, les pièces, composants et matériaux contenant du plomb, du cadmium, du mercure et du chrome hexavalent devraient être extraits du véhicule hors d'usage, afin de prévenir tout effet néfaste pour l'homme ou l'environnement.

([17]) Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) (JO L 334 du 17.12.2010, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

([18]) Règlement (UE) 2024/573 du Parlement européen et du Conseil du 7 février 2024 relatif aux gaz à effet de serre fluorés, modifiant la directive (UE) 2019/1937 et abrogeant le règlement (UE) n° 517/2014 (JO L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

(72) Afin de garantir la bonne mise en œuvre du règlement (UE) 2023/1542, il convient que toutes les batteries incorporées dans des véhicules soient extraites séparément des véhicules hors d'usage et stockées dans une zone désignée en vue d'un traitement ultérieur.

(73) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires provenant des véhicules hors d'usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d'usage avant le broyage. Ces pièces et composants devraient être extraits dans le cadre d'un processus de démontage manuel, ou d'un processus de désassemblage semi-automatisé ou automatisé, de manière non destructive. Il devrait être possible pour une installation de traitement autorisée de déroger à l'exigence d'extraction non destructive obligatoire des pièces et composants si elle démontre que le démontage manuel, ou le désassemblage semi-automatisé ou automatisé, effectué de manière non destructive, entraîne des coûts économiques disproportionnés qui ne peuvent pas être compensés par les recettes attendues de la réutilisation, du remanufacturage ou de la remise à neuf de ces pièces et composants. Dans ce cas, ces pièces et composants devraient pouvoir être extraits de manière destructive aux fins de la séparation des matériaux pertinents avant le broyage. Les pièces et composants peuvent être totalement dispensés de l'obligation d'extraction s'ils sont désignés comme tels dans le présent règlement et si l'installation de traitement autorisée démontre que les technologies post-broyeur séparent les matériaux des pièces et composants concernés aussi efficacement que les procédés manuels, semi-automatisés ou automatisés, et que les critères et les valeurs limites du présent règlement sont respectés. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe correspondante.

(74) Une fois que les installations de traitement autorisées ont extrait les pièces et composants du véhicule hors d'usage, elles devraient soigneusement évaluer et déterminer si ces pièces et composants sont en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, sur la base de critères objectifs liés aux caractéristiques techniques des pièces et composants et aux exigences relatives à la sécurité des véhicules.

(75) Le règlement (UE) 2023/1542 établit des règles concernant la durabilité, la performance, la sécurité, la collecte, le recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives à l'extraction des batteries à l'attention des opérateurs économiques. Le potentiel de seconde vie des batteries devrait être pris en considération dans le présent règlement par l'exclusion de la batterie de véhicule électrique de la liste des pièces ou composants essentiels, afin de permettre la remise du véhicule pour traitement, à titre gratuit, sans la batterie du véhicule électrique, à condition que le dernier propriétaire du véhicule fournisse une documentation prouvant que la batterie a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542.

(76) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage ou issus d'opérations de réparation et d'entretien, qui sont en état d'être réutilisés immédiatement, ou de nouveau remanufacturés ou remis à neuf par des opérateurs professionnels, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Afin de respecter la hiérarchie des déchets et de favoriser l'utilisation circulaire des pièces de rechange, il convient de ne pas restreindre le transfert de ces pièces et composants, à l'exclusion des batteries, entre les opérateurs économiques. Les pièces et composants extraits de véhicules hors d'usage devraient être dûment contrôlés, nettoyés et, si nécessaire, testés par une installation de traitement autorisée afin de pouvoir être immédiatement réutilisés sans aucune autre opération de prétraitement ou, dans d'autres cas, être en état d'être de nouveau remanufacturés ou remis à neuf. Les pièces et composants qui ne sont pas en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf devraient être considérés comme des déchets et leur exportation devrait être régie par le règlement (UE) 2024/1157 du Parlement européen et du Conseil ([19]). Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement autorisée qui a extrait la pièce ou le composant concerné une documentation dans laquelle celle-ci confirme, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, à la remise à neuf ou à la réutilisation.

([19]) Règlement (UE) 2024/1157 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 relatif aux transferts de déchets, modifiant les règlements (UE) nº 1257/2013 et (UE) 2020/1056 et abrogeant le règlement (CE) nº 1013/2006 (JO L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

(77) Dans son évaluation de la directive 2000/53/CE, la Commission a constaté que les pièces de rechange et composants usagés étaient proposés au public par des fournisseurs non identifiés et provenaient souvent d'activités illégales. Par conséquent, de nouvelles exigences devraient être établies en ce qui concerne le commerce des pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf. Ces pièces et composants devraient, avant tout, porter une étiquette indiquant leur nom et les coordonnées de l'installation de traitement autorisée ayant procédé à leur extraction, et être convenablement protégés contre les dommages pendant leur transport, leur chargement et leur déchargement. L'installation de traitement autorisée ayant procédé à l'extraction de la pièce ou du composant devrait disposer d'une copie de la facture ou du contrat relatif au transfert de ces pièces, dans le cas où l'autorité compétente en ferait la demande.

(78) Lorsque l'utilisateur final est un consommateur, la vente, par les entreprises aux consommateurs, de pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf serait couverte par la directive (UE) 2019/771 du Parlement européen et du Conseil ([20]). Cette directive exige que les biens vendus soient en conformité avec le contrat de vente et prévoit la responsabilité du vendeur et des recours pour le consommateur en cas de défaut de conformité, comme la réparation ou le remplacement sans frais des biens. Étant donné que les pièces et composants extraits qui sont en état d'être réutilisés ou les pièces et composants qui sont remis à neuf constituent des biens d'occasion au sens de la directive (UE) 2019/771, le vendeur et le consommateur peuvent convenir d'un délai de responsabilité ou de prescription plus court, qui n'est pas inférieur à un an, si l'État membre concerné a prévu une telle possibilité. Les opérateurs économiques concernés sont encouragés à fournir des garanties commerciales sur les pièces et composants réutilisés, remanufacturés et remis à neuf aux consommateurs et à leurs clients dans les transactions entre entreprises.

(79) Dans l'intérêt de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, certains composants et pièces qui ont été extraits de véhicules hors d'usage ne devraient pas être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf. Ces pièces et composants ne devraient être utilisés ni pour la construction de véhicules neufs, ni dans des véhicules qui ont déjà été mis sur le marché, sauf lorsque l'évaluation technique réalisée démontre leur conformité avec les exigences applicables aux véhicules. Ces pièces ne devraient être installées que par un opérateur de réparation et d'entretien qualifié.

(80) Afin de favoriser le développement et le bon fonctionnement du marché des pièces et composants réutilisables, remis à neuf et remanufacturés, ainsi que la conversion électrique (rétrofit) des véhicules dans l'Union, les États membres devraient être encouragés à prendre des mesures d'incitation au niveau national en faveur de la réutilisation, de la remise à neuf et du remanufacturage des pièces et composants, que ceux-ci aient été extraits pendant la phase d'utilisation du véhicule ou la phase de gestion du véhicule lorsque le véhicule est hors d'usage, de même que la conversion électrique (rétrofit) des véhicules. Ces mesures d'incitation devraient figurer dans les programmes de prévention des déchets que les États membres sont tenus d'établir en vertu de l'article 29 de la directive 2008/98/CE. La Commission devrait faciliter l'échange d'informations entre les États membres par la communication de leurs bonnes pratiques en ce qui concerne les mesures d'incitation prises au niveau national, en vue de contrôler leur efficacité.

(81) Dans son évaluation de la directive 2000/53/CE, la Commission a constaté que la définition du recyclage figurant dans ladite directive était trop large et non conforme à la directive 2008/98/CE, car elle considère le «remblayage» comme une opération de recyclage. Par conséquent, le présent règlement devrait aligner la définition du recyclage sur celle de la directive 2008/98/CE, en excluant le remblayage de son champ d'application.

(82) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d'usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire de fixer un objectif spécifique de recyclage de 30 % des plastiques provenant des véhicules hors d'usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs consistant à atteindre un taux de réutilisation et de recyclage de 85 % et un taux de réutilisation et de valorisation de 95 % des véhicules hors d'usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l'intervalle, les objectifs actuels consistant à atteindre un taux de réutilisation et de recyclage de 85 % et un taux de réutilisation et de valorisation de 95 % des véhicules hors d'usage, tels qu'ils sont établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s'appliquer. Le poids du plastique recyclé et le poids total des plastiques pris en compte aux fins de l'objectif spécifique de recyclage des plastiques devraient exclure les élastomères, les thermodurcissables autres que les mousses de polyuréthane utilisées pour le rembourrage et les plastiques qui contiennent des substances visées à l'article 7 du règlement (UE) 2019/1021, ou qui sont contaminés par de telles substances, lorsque les seuils indiqués à l'annexe IV dudit règlement sont dépassés.

([20]) Directive (UE) 2019/771 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2019 relative à certains aspects concernant les contrats de vente de biens, modifiant le règlement (UE) 2017/2394 et la directive 2009/22/CE et abrogeant la directive 1999/44/CE (JO L 136 du 22.5.2019, p. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(83) Il est important d'accroître la valorisation de matières secondaires de haute qualité en améliorant les procédés de broyage des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux ne devraient pouvoir être broyés en même temps que d'autres déchets, dont des déchets d'emballages et des déchets d'équipements électriques et électroniques, que si des critères spécifiques et les exigences de qualité applicables aux fractions sortantes sont remplis.

(84) Afin d'améliorer encore la qualité du traitement des véhicules hors d'usage, il ne devrait être possible de mettre en décharge des fractions de déchets provenant de véhicules hors d'usage broyés que lorsque les fractions qui contiennent des déchets non inertes ne dépassent pas les valeurs limites fixées dans le présent règlement.

(85) Les véhicules hors d'usage sont classés comme des déchets dangereux et ne peuvent pas être exportés vers des pays non-membres de l'OCDE. Il devrait encore être possible de traiter les véhicules hors d'usage dépollués en dehors de l'Union, à condition que leur transfert soit effectué conformément au règlement (UE) 2024/1157.

(86) Lors du transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont pour l'essentiel équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de protection de l'environnement et de la santé humaine prévues dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) 2024/1157.

(87) Pour faire en sorte que les véhicules hors d'usage soient traités de manière durable sur le plan environnemental, il importe que le statut d'un véhicule soit clairement établi tout au long de son cycle de vie, en particulier dans les situations où il est nécessaire de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. Un propriétaire de véhicule qui a l'intention de transférer la propriété d'un véhicule d'occasion au sein de l'Union devrait, dans certaines circonstances, être tenu de présenter une documentation attestant que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. Cette documentation devrait démontrer que le véhicule est en état de circuler ou fournir une évaluation, conformément au présent règlement, qui contient des critères permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage. Cette évaluation devrait être réalisée en cascade, en partant des critères contraignants pour aller vers les critères indicatifs. Dès qu'un critère contraignant est rempli, le véhicule concerné devrait être considéré comme un véhicule hors d'usage. Si aucun critère contraignant n'est rempli, il convient de vérifier les critères indicatifs. Si l'un de ces critères indicatifs s'applique, une évaluation technique supplémentaire serait nécessaire pour déterminer les réparations nécessaires en vue d'obtenir un certificat de contrôle technique. Sur la base de cette évaluation technique, le propriétaire du véhicule devrait avoir la possibilité de décider si le véhicule doit être mis au rebut. Si, dans un délai de cinq ans après cette évaluation technique, le propriétaire du véhicule n'obtient pas de certificat de contrôle technique, le véhicule concerné devrait être considéré comme un véhicule hors d'usage. Pendant cette période de cinq ans, l'évaluation technique devrait constituer une documentation attestant que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. L'évaluation permettant de déterminer si le véhicule est hors d'usage devrait être réalisée par un expert automobile indépendant, mais il appartiendrait à chaque État membre de décider précisément comment désigner de tels experts. Les experts automobiles indépendants devraient être des professionnels possédant des connaissances spécialisées dans le domaine de la technologie automobile, de la réparation et de l'entretien d'un véhicule ou de l'évaluation de sa valeur, et être désignés pour fournir une expertise impartiale, sans conflit d'intérêts avec les parties concernées. Afin d'éviter des charges excessives pour les personnes physiques qui ne sont pas des opérateurs économiques et de cibler principalement la situation d'une majorité de véhicules hors d'usage potentiels, l'obligation de documentation ne devrait s'appliquer à ces propriétaires de véhicules que dans des circonstances déterminées. Ces cas devraient concerner les ventes de véhicules qui ont été déclarés comme perte totale économique par une compagnie d'assurance ou lorsque la vente est entièrement conclue par l'intermédiaire d'une plateforme en ligne, sans remise physique du véhicule entre le vendeur et l'acheteur ou toute personne agissant pour leur compte.

(88) Il est nécessaire de veiller à ce que, lorsqu'une compagnie d'assurance ou tout expert automobile agissant pour son compte procède à une évaluation des dommages causés à un véhicule impliqué dans un accident, cette évaluation comprenne en particulier une vérification visant à déterminer si le véhicule peut être considéré comme un véhicule hors d'usage, conformément aux critères énoncés dans le présent règlement. Afin de lutter contre les activités illégales et de garantir l'identification correcte des véhicules hors d'usage, les autorités compétentes des États membres devraient être habilitées, en cas de doute sur le statut d'un véhicule d'occasion, à demander au propriétaire du véhicule qu'il présente une documentation attestant que le véhicule concerné n'est pas un véhicule hors d'usage. Cette documentation devrait consister soit en une évaluation permettant de déterminer si le véhicule est hors d'usage réalisée conformément au présent règlement, soit en un certificat de contrôle technique valide. Les autorités compétentes peuvent exercer cette prérogative, que le véhicule ait été impliqué ou non dans un accident. Cette habilitation est également applicable aux véhicules à usage spécial qui, à défaut, ne devraient pas être soumis aux règles régissant le statut des véhicules. Les États membres devraient pouvoir, dans leur législation nationale, dispenser les véhicules des catégories $L1_e$, $L2_e$ et $L6_e$ des règles relatives au statut du véhicule. Il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes en vertu de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de modifier les critères énoncés dans le présent règlement permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage, en supprimant les critères selon lesquels un véhicule est considéré comme un véhicule hors d'usage lorsque les progrès technologiques dans les domaines de la traçabilité, de la réparabilité et de la sécurité suffisent à justifier une telle suppression.

(89) Pour empêcher toute atteinte au marché intérieur, et étant donné que l'exportation de véhicules d'occasion pose d'importants problèmes en matière d'environnement et de santé publique, comme le démontre le programme des Nations unies pour l'environnement, il convient d'établir des exigences spécifiques concernant l'exportation de véhicules d'occasion. Ces exigences devraient être fondées sur des critères objectifs, selon lesquels un véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et doit être en état de circuler conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil ([21]). Ces exigences devraient permettre de garantir que seuls les véhicules d'occasion aptes à circuler sur les routes de l'Union peuvent être exportés vers un pays tiers. Afin de permettre aux autorités douanières de vérifier que ces exigences sont respectées lors de l'exportation, toute personne exportant un véhicule d'occasion devrait être tenue de fournir à ces autorités le numéro d'identification du véhicule (VIN) ainsi qu'une déclaration confirmant que le véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et qu'il est considéré comme étant en état de circuler.

(90) Il est important de mettre en place un mécanisme permettant de vérifier efficacement la conformité des véhicules d'occasion avec les exigences d'exportation sans entraver les échanges entre l'Union et les pays tiers. Il convient donc que la Commission mette en place un système électronique permettant aux autorités des États membres d'échanger et de vérifier en temps réel des informations sur le VIN et les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Compte tenu de ses caractéristiques et fonctionnalités existantes liées au partage, entre les autorités chargées de l'immatriculation des véhicules, d'informations relatives aux véhicules immatriculés dans l'Union, MOVE-HUB, une plateforme d'échange de messages, a été développée par la Commission afin d'interconnecter les registres électroniques nationaux des États membres. Les États membres devraient être en mesure d'utiliser le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) pour se connecter au système électronique MOVE-HUB. La plateforme facilite actuellement l'interconnexion de tout ce qui suit: les registres des entreprises de transport routier (ERRU), les registres des permis de conduire (RESPER), les registres de formation des conducteurs professionnels (ProDriveNet), la notification des défauts de contrôle routier des véhicules (RSI) et les registres des cartes tachygraphiques de conducteur (TACHOnet). Par conséquent, les fonctionnalités de MOVE-HUB devraient être encore étendues afin de permettre l'échange et la vérification d'informations sur le VIN et les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Afin de permettre aux autorités douanières de vérifier électroniquement et automatiquement si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme aux exigences d'exportation, le système électronique exploité par MOVE-HUB devrait être interconnecté avec l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes, conformément au règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil ([22]). Ce règlement prévoit un cadre complet de contrôles automatisés, qui s'appliquent à une formalité non douanière spécifique de l'Union. Par conséquent, le présent règlement devrait établir les principaux éléments à contrôler, tandis que les mesures techniques de la mise en œuvre de ce contrôle seraient fixées dans le cadre du règlement (UE) 2022/2399.

([21]) Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([22]) Règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil du 23 novembre 2022 établissant l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes et modifiant le règlement (UE) nº 952/2013 (JO L 317 du 9.12.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des exigences d'exportation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de la mise au point des systèmes électroniques nécessaires et de leur interopérabilité avec les systèmes nationaux.

(92) Les autorités compétentes des États membres devraient coopérer les unes avec les autres afin d'assurer une mise en œuvre efficace des exigences régissant l'exportation des véhicules d'occasion et de se prêter mutuellement assistance. Cette assistance devrait comprendre un échange d'informations visant à vérifier le statut des véhicules avant leur exportation, y compris la confirmation des informations relatives à l'immatriculation dans l'État membre où ils étaient précédemment immatriculés. La coopération devrait consister, entre autres, à fournir l'accès aux documents et informations pertinents, y compris les résultats des inspections, tout en respectant le droit applicable en matière de protection des données applicable à l'autorité requise. En outre, aux fins d'une coopération globale, les autorités compétentes des États membres devraient coopérer avec les autorités des pays tiers.

(93) Il importe que les autorités douanières soient en mesure d'effectuer des contrôles sur les véhicules d'occasion destinés à l'exportation conformément au règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil ([23]). Une part importante des véhicules d'occasion quittant le territoire de l'Union sont destinés à des pays où des exigences en matière d'importation sont établies ou pourraient l'être, telles que des exigences relatives à l'âge du véhicule ou à ses émissions. Il importe que les autorités douanières soient en mesure de vérifier électroniquement et automatiquement, au moyen de l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme à ces exigences, lorsque les informations relatives à ces exigences sont officiellement notifiées à la Commission par les pays tiers concernés. Pour faciliter la vérification de la conformité, la Commission devrait publier et mettre à jour, sur un portail en ligne prévu à cet effet, les conditions spécifiques notifiées liées à la protection de l'environnement ou à la sécurité routière imposées par des pays tiers. Aux fins de la protection de l'environnement et de la sécurité routière dans les pays tiers, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de ces exigences.

(94) Afin de prévenir le risque que des véhicules soient exportés sans les documents requis indiquant le VIN et les résultats du contrôle technique du véhicule et que le non-respect des exigences d'exportation ne soit détecté que lorsque le véhicule a déjà quitté l'Union, l'application des procédures d'inscription dans les écritures du déclarant et d'autoévaluation prévues par le règlement (UE) nº 952/2013 ne devrait pas être autorisée. Ces procédures empêcheraient les autorités douanières de procéder à des contrôles en temps réel au moyen de l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, ce qui augmenterait le risque de violation des règles de l'Union relatives à l'exportation de véhicules d'occasion.

(95) Dans son évaluation de la directive 2000/53/CE, la Commission a considéré que l'absence d'exigences en matière d'inspections obligatoires constituait une lacune de ladite directive. Par conséquent, le présent règlement devrait imposer aux États membres certaines obligations liées à la détection d'activités illégales dans le domaine de la collecte, du traitement et de l'exportation de véhicules hors d'usage et de leurs pièces et composants, et fixer des exigences minimales concernant la fréquence des inspections, leur portée et les caractéristiques des installations soumises à ces inspections. La compétitivité des installations de traitement autorisées par rapport aux opérateurs illégaux serait ainsi préservée et le respect des conditions des autorisations et des exigences relatives à la collecte et au traitement des véhicules hors d'usage resterait assuré.

([23]) Règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(96) Afin de garantir l'application effective du présent règlement, il est nécessaire que les États membres mettent en place des stratégies d'inspection conçues pour détecter les activités illégales de collecte, de traitement et d'exportation de véhicules hors d'usage et de leurs pièces et composants. Ces stratégies devraient comprendre les mesures énoncées dans le présent règlement en vue d'assurer le respect des règles et de contribuer à la prévention des pratiques illégales dans le secteur. Les États membres devraient effectuer des inspections chaque année civile. Ces inspections devraient porter à la fois sur les entités exerçant leurs activités légalement et sur les activités suspectées d'être illégales. Le nombre minimal d'inspections à effectuer chaque année dans chaque État membre devrait correspondre à au moins 10 % des installations de traitement autorisées et des points de collecte opérant dans cet État membre. Il faut souligner que les inspections effectuées au titre du présent règlement devraient compléter les inspections portant sur le transfert de véhicules hors d'usage, qui sont réglementées de manière exhaustive dans le règlement (UE) 2024/1157.

(97) Les États membres devraient mettre en place des mécanismes de coopération aux niveaux national et international afin que les inspections puissent se dérouler de manière efficace, dans le but de prévenir et de détecter plus facilement le traitement et l'exportation illégaux de véhicules hors d'usage, et de remédier au problème des véhicules disparus. Ces mécanismes devraient permettre l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules, qui sont nécessaires pour suivre les véhicules et vérifier s'ils ont fait l'objet d'un traitement approprié lorsqu'ils sont hors d'usage. Afin de favoriser la coopération sur ces sujets dans l'ensemble de l'Union, la Commission et les États membres devraient faire activement appel aux agences compétentes existantes, telles que l'Agence de l'Union européenne pour la coopération des services répressifs (Europol), instituée par le règlement (UE) 2016/794 du Parlement européen et du Conseil ([24]), ainsi qu'aux réseaux de services répressifs spécialisés dans la lutte contre la criminalité environnementale à travers l'Union.

(98) Toutes les mesures d'exécution nécessaires devraient être prises par les États membres pour lutter contre le traitement illégal des véhicules hors d'usage, afin de prévenir les dommages causés à l'environnement ou à la santé humaine par ces activités. Tout établissement ou toute entreprise procédant au traitement de véhicules hors d'usage sans autorisation valable ou en violation des conditions ou exigences énoncées dans l'autorisation devrait donc faire l'objet de sanctions. Les États membres devraient également envisager d'autres mesures, telles que le retrait de l'autorisation ou la suspension des activités de l'opérateur, afin de garantir le respect effectif du présent règlement.

(99) Il convient que les États membres établissent les règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infractions au présent règlement et veillent à ce que ces règles soient mises en œuvre. Des sanctions devraient être prévues en particulier pour les cas de violation des dispositions relatives à l'exportation de véhicules d'occasion, à la remise de véhicules hors d'usage à des installations de traitement autorisées ou à des points de collecte et à la commercialisation de pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf. Les sanctions prévues devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

(100) L'établissement d'obligations de déclaration est nécessaire pour garantir une mise en œuvre, ainsi qu'un suivi et une évaluation appropriés de la législation de l'Union et pour fournir aux marchés des informations actualisées en matière de transparence. Des données correctes et valides sont indispensables pour permettre à la Commission d'évaluer si les mesures prévues par le présent règlement fonctionnent correctement et de proposer, si nécessaire, de nouveaux ajustements visant à garantir un traitement écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage ou à rationaliser la mise en œuvre du présent règlement. Afin de limiter la charge liée à la déclaration, seules les données qui sont indispensables aux fins de la mise en œuvre du présent règlement devraient être déclarées et la transmission des déclarations devrait être facilitée au moyen d'outils numériques. Sur la base de ces éléments, il convient de préciser quelles données doivent être communiquées par les opérateurs économiques aux autorités compétentes et par les États membres à la Commission. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des exigences de déclaration, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution. Les actes d'exécution, qui devraient remplacer la décision 2005/293/CE de la Commission ([25]), devraient également établir une méthode de calcul et de vérification de la réalisation des objectifs fixés en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation.

([24]) Règlement (UE) 2016/794 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour la coopération des services répressifs (Europol) et remplaçant et abrogeant les décisions du Conseil 2009/371/JAI, 2009/934/JAI, 2009/935/JAI, 2009/936/JAI et 2009/968/JAI (JO L 135 du 24.5.2016, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

([25]) Décision 2005/293/CE de la Commission du 1er avril 2005 établissant les modalités nécessaires au contrôle du respect des objectifs fixés en matière de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage par la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage (JO L 94 du 13.4.2005, p. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) Les autorités compétentes des États membres jouent un rôle important dans la vérification du respect des obligations établies par le présent règlement en ce qui concerne la collecte et la gestion des véhicules hors d'usage, y compris un meilleur suivi, par ces autorités, de la localisation des véhicules et la lutte contre le traitement illégal des véhicules hors d'usage. Les États membres devraient donc exiger que les opérateurs de gestion des déchets et les autres opérateurs économiques concernés fournissent aux autorités compétentes des données leur permettant de mieux contrôler la mise en œuvre des dispositions relatives à la collecte et à la gestion des véhicules hors d'usage.

(102) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([26]).

(103) Lorsqu'elle adopte des actes délégués en vertu du présent règlement, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([27]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(104) L'annexe II du règlement (UE) 2019/1020 du Parlement européen et du Conseil ([28]), qui contient une liste de la législation d'harmonisation de l'Union sans dispositions en matière de sanctions, devrait être modifiée pour supprimer les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE dans ladite liste car il est nécessaire que le règlement actuel contienne des dispositions en matière de sanctions.

(105) Il est nécessaire de garantir que les dispositions et exigences relatives à la réception par type prévues dans le présent règlement sont vérifiées au cours de la procédure de réception UE par type. Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) 2018/858 en conséquence.

(106) Les véhicules disparus ont été reconnus comme l'une des principales difficultés de mise en œuvre de la directive 2000/53/CE. L'absence de système efficace permettant l'échange en temps réel d'informations entre les États membres sur la situation d'immatriculation des véhicules nuit à la traçabilité et a été pointée comme une cause du nombre élevé de «véhicules disparus» dans l'Union. Pour y remédier, la Commission a proposé une révision de la directive 1999/37/CE du Conseil ([29]) relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Cette révision devrait imposer aux États membres l'obligation d'enregistrer au format électronique, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, les données permettant de documenter correctement les raisons pour lesquelles l'immatriculation d'un véhicule a été annulée, en particulier si un véhicule a été traité comme un véhicule hors d'usage dans une installation de traitement autorisée, réimmatriculé dans un autre État membre, exporté vers un pays tiers en dehors de l'Union, ou volé. En outre, afin d'empêcher le démontage ou l'exportation illégaux de véhicules qui ont été temporairement radiés, les propriétaires de véhicules devraient être tenus de signaler rapidement tout changement de propriété à l'autorité nationale chargée de l'immatriculation des véhicules. Ces modifications complètent et renforcent les exigences actuelles imposées aux États membres en matière d'enregistrement électronique des données relatives à tous les véhicules immatriculés sur leur territoire.

([26]) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

([27]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

([28]) Règlement (UE) 2019/1020 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 sur la surveillance du marché et la conformité des produits, et modifiant la directive 2004/42/CE et les règlements (CE) nº 765/2008 et (UE) nº 305/2011 (JO L 169 du 25.6.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj).

([29]) Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

(107) Compte tenu de la nécessité de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de tenir compte des progrès scientifiques, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement et son incidence sur le fonctionnement du marché unique et sur l'environnement. La Commission devrait inclure dans son rapport, entre autres, une évaluation des dispositions relatives à la conception des véhicules neufs, y compris les objectifs en matière de possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation, à la gestion des véhicules hors d'usage, y compris les objectifs en matière de recyclage, et aux sanctions, de même qu'une évaluation de la nécessité et de la faisabilité d'une extension du champ d'application des dispositions applicables aux véhicules de catégorie L, aux véhicules utilitaires lourds, aux véhicules qui font l'objet d'une réception par type multi-étapes et aux autocaravanes, ainsi que d'une inclusion des caravanes remorquées dans le champ d'application du présent règlement. Cette évaluation devrait porter non seulement sur les aspects relatifs au traitement des véhicules hors d'usage, mais aussi sur la pertinence et la valeur ajoutée de l'établissement d'exigences en matière de conception; elle devrait en outre déterminer la mesure dans laquelle le problème des véhicules disparus a été résolu, en indiquant des estimations du nombre de véhicules disparus et les effets des mesures relatives à l'exportation de véhicules d'occasion, ainsi que la nécessité d'inclure des mesures supplémentaires pour traiter la question de la traçabilité des véhicules. À cet égard, cette évaluation devrait examiner l'efficacité, l'interopérabilité et la fiabilité des systèmes nationaux d'immatriculation des véhicules et de leur échange transfrontalier d'informations pour garantir l'identification exacte, le statut et la traçabilité des véhicules tout au long de leur cycle de vie. La Commission devrait également examiner l'état d'avancement technologique ainsi que les performances environnementales du contenu en plastique biosourcé dans les véhicules et des élastomères issus du retraitement des pneumatiques dans les véhicules neufs, et elle pourrait présenter une proposition législative fixant des objectifs pertinents, le cas échéant. En ce qui concerne les élastomères issus du retraitement des pneumatiques, il convient d'évaluer en priorité la mesure dans laquelle ceux-ci peuvent être intégrés dans les objectifs existants relatifs à la teneur en plastique recyclé.

(108) Le rapport de la Commission devrait également comporter une évaluation des mesures concernant la fourniture d'informations sur les substances préoccupantes présentes dans les véhicules et une évaluation de la nécessité d'améliorer la traçabilité de ces substances. Dans ce rapport, la Commission devrait en outre examiner s'il est nécessaire d'établir des mesures concernant les substances susceptibles d'avoir une incidence sur le traitement des véhicules lorsqu'ils sont hors d'usage, aux fins d'une harmonisation plus étroite avec le règlement (UE) 2024/1781.

(109) La Commission devrait également évaluer, sur la base des déclarations faites par les constructeurs, si ceux-ci sont sur la bonne voie pour respecter les objectifs en matière de plastique recyclé. L'évaluation devrait notamment porter sur la disponibilité de technologies appropriées de recyclage des plastiques, la disponibilité en quantité suffisante de plastique recyclé, le niveau de qualité du plastique recyclé par rapport au niveau de sécurité requis et les difficultés techniques et économiques pour atteindre l'objectif fixé. S'il y a lieu, l'évaluation devrait être accompagnée d'une proposition législative de la Commission visant à modifier les dispositions pertinentes du présent règlement.

(110) Il est nécessaire de prévoir un délai suffisant pour que les opérateurs économiques se conforment aux obligations qui leur incombent au titre du présent règlement et pour que les États membres mettent en place l'infrastructure administrative nécessaire à son application. C'est pourquoi il convient de différer l'application du présent règlement.

(111) Afin de permettre aux États membres de prendre les mesures administratives nécessaires en ce qui concerne la mise en place des systèmes de collecte, tout en préservant la continuité pour les opérateurs économiques et les opérateurs de gestion des déchets, il convient de reporter l'abrogation de la directive 2000/53/CE.

(112) Le présent règlement ne modifie pas les règles relatives aux restrictions à l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules qui sont établies en vertu de la directive 2000/53/CE, ni les exemptions à ces restrictions. Il établit toutefois des règles plus claires sur la manière dont le respect de ces restrictions, ainsi que des autres exigences en matière de circularité, doit être vérifié au cours de la procédure de réception par type. Afin que les constructeurs disposent de suffisamment de temps pour se conformer à ces règles, il convient de différer leur application. Par conséquent, les dispositions de la directive 2000/53/CE relatives aux restrictions à l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent devraient rester en vigueur jusqu'à ce que les règles établies par le présent règlement deviennent applicables, afin d'assurer la continuité et de garantir que les véhicules mis sur le marché de l'Union ne contiennent pas de telles substances, exception faite des cas prévus par ladite directive.

(113) Le présent règlement prévoit également des dispositions plus claires que celles contenues dans la directive 2000/53/CE en ce qui concerne la responsabilité élargie des producteurs. Étant donné que la mise en place de ces régimes et des dispositions nationales nécessaires concernant l'autorisation des producteurs et des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs nécessite un certain temps, il convient de différer l'application de ces dispositions. Les dispositions correspondantes de la directive 2000/53/CE devraient rester en vigueur jusqu'à ce que les dispositions du présent règlement deviennent applicables afin d'assurer la continuité du financement par les producteurs des coûts de collecte des véhicules hors d'usage.

(114) Le présent règlement contient de nouvelles exigences relatives au traitement des véhicules hors d'usage, en particulier en ce qui concerne l'extraction des pièces et composants en vue de favoriser leur réutilisation, leur remanufacturage ou leur remise à neuf et d'améliorer la qualité des procédés de recyclage. Les opérateurs de gestion des déchets ont besoin de temps pour s'adapter à ces nouvelles exigences, dont l'application devrait donc être différée. Les dispositions correspondantes de la directive 2000/53/CE devraient rester en vigueur jusqu'à ce que les exigences prévues par le présent règlement deviennent applicables afin d'assurer la continuité du traitement des véhicules hors d'usage.

(115) Afin d'assurer une continuité, les obligations prévues par la directive 2000/53/CE concernant la communication d'informations et les obligations connexes relatives à la transmission des données à la Commission devraient rester en vigueur jusqu'à ce que la Commission adopte les nouvelles règles de calcul et les nouveaux formats de déclaration en vertu du présent règlement.

(116) L'application de toutes les dispositions concernant les véhicules de la catégorie L et les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O devrait être reportée afin de laisser aux opérateurs suffisamment de temps pour se conformer aux nouvelles exigences. Cela est particulièrement important en ce qui concerne les autorisations des installations de traitement autorisées qui sont capables de dépolluer ces véhicules et de procéder ensuite à leur traitement.

(117) Dans un souci de clarté, de rationalité et de simplification, étant donné que les règles relatives à la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation figurent toutes dans le présent règlement, il convient de reporter l'abrogation de la directive 2005/64/CE. Les constructeurs disposeront ainsi d'un délai suffisant pour faire en sorte que les types de véhicules qu'ils conçoivent et construisent soient conformes aux exigences en matière de circularité, et les autorités compétentes en matière de réception par type, pour mettre en œuvre les nouvelles règles.

(118) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir contribuer au bon fonctionnement du marché unique, prévenir et réduire les effets néfastes découlant de la gestion des véhicules hors d'usage et assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé humaine, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la nécessité d'une harmonisation, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(119) Le 1er février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union européenne. L'accord de retrait ([30]) a été conclu entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni, d'autre part. Il a été approuvé par la décision (UE) 2020/135 du Conseil ([31]) et est entré en vigueur le 1er février 2020. L'accord de retrait prévoit une période de transition qui a pris fin le 31 décembre 2020. À l'issue de la période de transition, le droit de l'Union a cessé de s'appliquer au Royaume-Uni, tandis que le protocole sur l'Irlande et l'Irlande du Nord ([32]) (ci-après dénommé «cadre de Windsor»), qui fait partie intégrante de l'accord de retrait, est devenu applicable. Conformément à l'article 5, paragraphe 4, du cadre de Windsor et au point 9 de l'annexe 2 du cadre de Windsor, la directive 2005/64/CE, ainsi que les actes juridiques de l'Union mettant en œuvre, modifiant ou remplaçant ladite directive, s'appliquent au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord. Le présent règlement remplace la directive 2005/64/CE et s'appliquerait donc au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord. Compte tenu du champ d'application du cadre de Windsor, il convient donc de prévoir que certaines dispositions du présent règlement ne devraient pas s'appliquer au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des exigences en matière de circularité pour la conception et la production des véhicules en ce qui concerne les possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation, ainsi que l'utilisation de contenu recyclé, qui doivent être vérifiées lors de la réception par type des véhicules, d'une part, et des exigences en matière d'information et d'étiquetage des pièces, composants et matériaux des véhicules, d'autre part. Il fixe également des exigences relatives à la responsabilité élargie des producteurs, à la collecte et au traitement des véhicules hors d'usage, ainsi qu'à l'exportation de véhicules d'occasion depuis l'Union vers des pays tiers.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

a) aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories M_1 et N_1 visées à l'article 4, paragraphe 1, points a) i) et b) i), du règlement (UE) 2018/858;

b) à partir du 1er septembre 2029 aux véhicules à usage spécial et aux véhicules à usage spécial hors d'usage, tels qu'ils sont définis à l'article 3, point 31), du règlement (UE) 2018/858, relevant des catégories M_1 et N_1;

c) à partir du 1er septembre 2031 aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O visées à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858;

d) à partir du 1er septembre 2031 aux véhicules à usage spécial et aux véhicules à usage spécial hors d'usage, tels qu'ils sont définis à l'article 3, point 31), du règlement (UE) 2018/858, relevant des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O;

e) à partir du 1er septembre 2031 aux véhicules et aux véhicules hors d'usage de catégorie L visés à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) no 168/2013 du Parlement européen et du Conseil ([33]).

([30]) Accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

([31]) Décision (UE) 2020/135 du Conseil du 30 janvier 2020 relative à la conclusion de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

([32]) Déclaration commune no 1/2023 de l'Union et du Royaume-Uni au sein du comité mixte institué par l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique du 24 mars 2023 (JO L 102 du 17.4.2023, p. 87).

([33]) Règlement (UE) no 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

2. Nonobstant le paragraphe 1, le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux véhicules produits en petite série, définis à l'article 3, point 30), du règlement (UE) 2018/858;

b) aux véhicules de catégorie L produits en petite série visés à l'article 42 du règlement (UE) nº 168/2013;

c) aux véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés uniquement par les forces armées, visés à l'article 2, paragraphe 2, point d), du règlement (UE) 2018/858;

d) aux véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services d'incendie, les services responsables du maintien de l'ordre et les services d'urgence médicale, visés à l'article 2, paragraphe 2, point e), du règlement (UE) nº 168/2013;

e) aux véhicules présentant un intérêt historique définis à l'article 3, point 7), de la directive 2014/45/UE, y compris leurs pièces et composants identifiables nécessaires aux opérations d'entretien et à la préservation de leur statut historique pendant la période au cours de laquelle ces véhicules sont réputés présenter un intérêt historique;

f) aux véhicules présentant un intérêt culturel particulier pendant la période au cours de laquelle ces véhicules sont officiellement reconnus comme tels par les autorités compétentes et conformément à la procédure prévue à l'annexe II du présent règlement;

g) aux caravanes visées au point 5.6 de l'annexe I du règlement (UE) 2018/858;

h) aux véhicules à usage spécial définis à l'article 3, point 31), du règlement (UE) 2018/858 relevant des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 ou O qui sont produits par un petit constructeur;

i) aux vélos à pédalage de catégorie $L1_e$-A, tels qu'ils sont visés au critère 9 de l'annexe I du règlement (UE) nº 168/2013, ou de catégorie $L1_e$-B, tels qu'ils sont visés au point 1.1.2 de l'annexe XIX du règlement délégué (UE) nº 3/2014 de la Commission ([34]).

3. Nonobstant le paragraphe 1, point c), les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux véhicules ni aux véhicules hors d'usage des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O:

a) l'article 4 concernant les possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules;

b) l'article 5 concernant les exigences applicables aux substances présentes dans les véhicules;

c) l'article 6 concernant le contenu recyclé minimal des véhicules;

d) l'article 8 concernant les obligations générales;

e) l'article 9 concernant la stratégie de circularité;

([34]) Règlement délégué (UE) nº 3/2014 de la Commission du 24 octobre 2013 complétant le règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de sécurité fonctionnelle aux fins de la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 7 du 10.1.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

f) l'article 10 concernant la déclaration relative au contenu recyclé présent dans les véhicules;

g) l'article 12 concernant l'étiquetage des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules;

h) l'article 13 concernant le passeport numérique de circularité des véhicules;

i) l'article 21 concernant la modulation des contributions financières;

j) l'article 22 concernant le mécanisme de répartition des coûts pour les véhicules qui deviennent des véhicules hors d'usage dans un autre État membre;

k) l'article 33 concernant les objectifs en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation;

l) l'article 35, paragraphe 2, concernant le transfert des véhicules hors d'usage.

4. Nonobstant le paragraphe 1, point e), les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux véhicules de catégorie L ou aux véhicules hors d'usage:

a) l'article 4 concernant les possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules;

b) l'article 5 concernant les exigences applicables aux substances présentes dans les véhicules;

c) l'article 6 concernant le contenu recyclé minimal des véhicules;

d) l'article 9 concernant la stratégie de circularité;

e) l'article 10 concernant la déclaration relative au contenu recyclé présent dans les véhicules;

f) l'article 13 concernant le passeport numérique de circularité des véhicules;

g) l'article 21 concernant la modulation des contributions financières;

h) l'article 22 concernant le mécanisme de répartition des coûts pour les véhicules qui deviennent des véhicules hors d'usage dans un autre État membre;

i) l'article 33 concernant les objectifs en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation;

j) l'article 35, paragraphe 2, concernant le transfert des véhicules hors d'usage;

k) l'article 38 concernant l'autorité compétente pour l'exportation de véhicules d'occasion vers des pays tiers;

l) l'article 39 concernant les contrôles et exigences applicables à l'exportation des véhicules d'occasion;

m) l'article 40 concernant la vérification automatisée des informations relatives au statut du véhicule;

n) l'article 41 concernant la gestion des risques et les contrôles douaniers;

o) l'article 42 concernant la suspension;

p) l'article 43 concernant la mainlevée en vue de l'exportation;

q) l'article 44 concernant le refus de la mainlevée en vue de l'exportation;

r) l'article 45 concernant la coopération entre autorités et l'échange d'informations;

s) l'article 46 concernant les systèmes électroniques.

5. Nonobstant le paragraphe 1, points b) et d), les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux véhicules à usage spécial ou aux véhicules à usage spécial hors d'usage:

a) l'article 4 concernant les possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules;

b) l'article 6 concernant le contenu recyclé minimal des véhicules;

c) l'article 7 concernant la conception permettant l'extraction de certaines pièces et de certains composants des véhicules ainsi que leur remplacement;

d) l'article 8 concernant les obligations générales;

e) l'article 9 concernant la stratégie de circularité;

f) l'article 10 concernant la déclaration relative au contenu recyclé présent dans les véhicules;

g) l'article 11 concernant les informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules;

h) l'article 12 concernant l'étiquetage des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules;

i) l'article 13 concernant le passeport numérique de circularité des véhicules;

j) l'article 14 concernant l'autorité compétente pour la gestion des véhicules hors d'usage;

k) l'article 15 concernant les installations de traitement autorisées;

l) l'article 17 concernant les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs;

m) l'article 18 concernant l'autorisation relative à l'exécution des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs;

n) l'article 19 concernant l'enregistrement;

o) l'article 21 concernant la modulation des contributions financières;

p) l'article 22 concernant le mécanisme de répartition des coûts pour les véhicules qui deviennent des véhicules hors d'usage dans un autre État membre;

q) l'article 33 concernant les objectifs en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation;

r) l'article 35, paragraphe 2, concernant le transfert des véhicules hors d'usage;

s) l'article 36 concernant le transfert de propriété des véhicules d'occasion au sein de l'Union;

t) l'article 37, paragraphe 1, sur le statut du véhicule;

u) l'article 38 concernant l'autorité compétente pour l'exportation de véhicules d'occasion vers des pays tiers;

v) l'article 39 concernant les contrôles et exigences applicables à l'exportation des véhicules d'occasion;

w) l'article 40 concernant la vérification automatisée des informations relatives au statut du véhicule;

x) l'article 41 concernant la gestion des risques et les contrôles douaniers;

y) l'article 42 concernant la suspension;

z) l'article 43 concernant la mainlevée en vue de l'exportation;

a *bis*) l'article 44 concernant le refus de la mainlevée en vue de l'exportation;

a *ter*) l'article 45 concernant la coopération entre autorités et l'échange d'informations;

a *quater*) l'article 46 concernant les systèmes électroniques.

6. Nonobstant le paragraphe 1, les règles suivantes s'appliquent:

a) les articles 4 à 13 ne s'appliquent pas aux parties d'un véhicule qui ont fait l'objet d'une réception par type multi-étapes de la catégorie M_2, M_3, N_2, N_3 ou O autres que celles du véhicule de base; les autres dispositions du présent règlement s'appliquent dans la mesure où elles s'appliquent à la catégorie du véhicule concerné;

b) l'article 5 ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 ou O;

c) les articles 7 et 11 s'appliquent aux véhicules de catégorie L uniquement en ce qui concerne les rubriques 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 et 11 de la partie C de l'annexe VIII;

d) l'article 7 s'applique aux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O uniquement en ce qui concerne les rubriques 1, 3, 4 et 5 de la partie C de l'annexe VIII;

e) l'article 8 s'applique aux véhicules de catégorie L uniquement en ce qui concerne les obligations applicables à ces véhicules;

f) l'article 16, point b), ne s'applique pas aux véhicules de catégorie L et aux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 ou O, ni aux véhicules à usage spécial des catégories M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 ou O;

g) les États membres peuvent exempter les véhicules de catégorie $L1_e$, $L2_e$ et $L6_e$ des obligations relevant de l'article 23, paragraphe 6, et des articles 25, 36 et 37;

h) pour les véhicules de catégorie L et les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O et pour les véhicules à usage spécial des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O, l'article 29 s'applique uniquement en ce qui concerne les rubriques 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 et 11 de la partie C de l'annexe VIII;

i) pour les véhicules de catégorie L et les véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O, les articles 47 à 50 s'appliquent uniquement en ce qui concerne la communication de données et l'exécution des obligations applicables à ces catégories de véhicules.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «véhicule»: tout véhicule tel qu'il est défini à l'article 3, point 15), du règlement (UE) 2018/858 ou tel qu'il est mentionné à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 168/2013;

2) «véhicule hors d'usage»: un véhicule qui constitue un déchet tel qu'il est défini à l'article 3, point 1), de la directive 2008/98/CE ou qui constitue un déchet selon l'annexe I du présent règlement;

3) «type de véhicule»: tout type de véhicule tel qu'il est défini à l'article 3, point 32), du règlement (UE) 2018/858 ou tout type de véhicule tel qu'il est défini à l'article 3, point 73), du règlement (UE) nº 168/2013;

4) «réutilisation»: toute opération par laquelle des pièces ou des composants de véhicules hors d'usage sont utilisés de nouveau aux mêmes fins que celles pour lesquelles ils ont été conçus;

5) «possibilité de réutilisation»: la possibilité de réutiliser des pièces ou des composants récupérés d'un véhicule hors d'usage;

6) «possibilité de recyclage»: la possibilité de recycler des pièces, des composants ou des matériaux récupérés d'un véhicule hors d'usage;

7) «possibilité de valorisation»: la possibilité de valoriser des pièces, des composants ou des matériaux récupérés d'un véhicule hors d'usage;

8) «fournisseur»: toute personne physique ou morale qui fournit des pièces, des composants ou des matériaux à un constructeur qui les utilise pour construire des véhicules;

9) «plastique»: un polymère au sens de l'article 3, point 5), du règlement (CE) nº 1907/2006, auquel des additifs ou d'autres substances peuvent avoir été ajoutés et qui est de nature à servir d'élément structurel principal de produits finaux, à l'exception des polymères naturels qui n'ont pas été chimiquement modifiés;

10) «matières premières critiques»: les matières premières critiques au sens de l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) 2024/1252;

11) «déchets pré-consommation»: les matériaux détournés du flux de déchets au cours d'un processus de construction, à l'exclusion des matériaux réutilisés tels que ceux issus du retraitement, du rebroyage ou des résidus générés au cours d'un processus et susceptibles d'être récupérés au cours du même processus qui les a générés;

12) «déchets post-consommation»: les déchets issus des produits qui ont été mis sur le marché ou fournis en vue de leur distribution, de leur consommation ou de leur utilisation dans un pays tiers dans le cadre d'une activité commerciale, que ce soit à titre onéreux ou à titre gratuit;

13) «extraction»: un traitement manuel, mécanique, chimique, thermique ou métallurgique à l'issue duquel les pièces, composants ou matériaux ciblés provenant de véhicules hors d'usage sont identifiables individuellement en tant que flux sortant distinct ou partie d'un flux sortant;

14) «moteur à entraînement électrique»: un moteur électrique qui transforme la puissance électrique d'entrée en puissance mécanique de sortie pour assurer la traction d'un véhicule;

15) «batterie de véhicule électrique»: une batterie de véhicule électrique telle qu'elle est définie à l'article 3, paragraphe 1, point 14), du règlement (UE) 2023/1542;

16) «installation de traitement autorisée»: tout établissement ou toute entreprise autorisé(e), conformément à la directive 2008/98/CE et au présent règlement, à effectuer la collecte, le stockage et les opérations de traitement des véhicules hors d'usage, y compris de leurs pièces et composants;

17) «broyage»: une opération mise en œuvre pour couper en morceaux ou fragmenter des véhicules hors d'usage;

18) «traitement»: toute activité intervenant après que le véhicule hors d'usage a été remis à une installation de dépollution, de démontage, de compactage, de découpage, de broyage, de valorisation ou de préparation préalablement à l'élimination des déchets de broyage ainsi qu'une autre opération effectuée en vue de la valorisation ou de l'élimination du véhicule hors d'usage et de ses pièces, composants et matériaux;

19) «opérateur de réparation et d'entretien»: une personne physique ou morale dont l'activité professionnelle consiste directement ou indirectement en la réparation et l'entretien de véhicules, y compris les réparateurs, les fabricants ou les distributeurs d'équipements de réparation, d'outils ou de pièces de rechange, ainsi que les éditeurs d'informations techniques, les clubs automobiles, les opérateurs de services de dépannage, les opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai, les opérateurs proposant une formation pour les installateurs, ainsi que les fabricants et les réparateurs des équipements des véhicules à carburant alternatif;

20) «mise à disposition sur le marché»: la fourniture d'un véhicule en vue de sa distribution ou de son utilisation sur le marché dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;

21) «mise sur le marché»: la mise à disposition d'un véhicule pour la première fois sur le marché de l'Union;

22) «opérateur de gestion des déchets»: toute personne physique ou morale qui assure, à titre professionnel, la collecte ou le traitement de véhicules hors d'usage, y compris leurs pièces et composants;

23) «producteur»: tout constructeur, importateur ou distributeur qui, quelle que soit la technique de vente utilisée, y compris au moyen de contrats à distance tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 7), de la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil ([35]), met un véhicule à disposition pour la première fois en vue de sa distribution ou de son utilisation sur le territoire d'un État membre à titre professionnel;

24) «organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs»: une entité juridique qui, sur le plan financier ou sur les plans financier et opérationnel, organise l'exécution des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs pour le compte de plusieurs producteurs;

25) «mandataire chargé de la responsabilité élargie des producteurs»: une personne physique ou morale établie dans un État membre dans lequel le producteur met des véhicules à disposition sur le marché pour la première fois, autre que l'État membre ou le pays tiers dans lequel le producteur est établi, et désignée par le producteur conformément à l'article 8 *bis*, paragraphe 5, troisième alinéa, de la directive 2008/98/CE pour exécuter les obligations dudit producteur conformément au chapitre IV du présent règlement;

([35]) Directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil 25 octobre 2011 relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 304 du 22.11.2011, p. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

26) «mandataire pour le mécanisme transfrontière»: une personne physique ou morale établie dans un État membre et désignée par le constructeur conformément à l'article 22;

27) «matières premières secondaires»: les matières qui peuvent remplacer les matières premières primaires et qui ont été obtenues par des processus de recyclage;

28) «propriétaire du véhicule»: toute personne physique ou morale détenant le droit de propriété d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou, si ni le détenteur du droit de propriété ni le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ne peuvent être identifiés, le détenteur du véhicule;

29) «technologie post-broyeur»: les techniques et technologies utilisées pour le traitement des matériaux provenant des véhicules hors d'usage, après leur broyage, en vue d'une valorisation ultérieure conformément à la partie G, point 2, de l'annexe VIII;

30) «remanufacturage»: des opérations réalisées à titre professionnel par lesquelles une nouvelle pièce ou un nouveau composant est fabriqué comme neuf à partir de pièces et de composants qui sont extraits de véhicules ou de véhicules hors d'usage et par lesquelles au moins une modification est apportée qui a une incidence sur la sécurité, la durée de vie, les performances, la destination ou le type de la pièce ou du composant, dans le cadre d'un processus conforme à des spécifications techniques spécifiques, y compris les normes applicables en matière d'ingénierie, de qualité et d'essai;

31) «remise à neuf»: les actions effectuées pour préparer, nettoyer, tester, entretenir et, si nécessaire, réparer une pièce ou un composant qui est extrait de véhicules ou de véhicules hors d'usage afin de rétablir ses performances ou ses fonctionnalités dans le respect de l'utilisation prévue et de la fourchette de performances initialement définies lors de la phase de conception au moment de la mise sur le marché de la pièce ou du composant;

32) «déchets non inertes»: les déchets qui ne remplissent pas les conditions de la définition de «déchets inertes» établie à l'article 2, point e), de la directive 1999/31/CE du Conseil ([36]);

33) «véhicule d'occasion»: un véhicule qui a été immatriculé dans un État membre ou dans un pays tiers et qui n'est pas un véhicule hors d'usage;

34) «véhicule d'occasion destiné à l'exportation»: un véhicule d'occasion qui doit être placé sous le régime douanier prévu à l'article 269 du règlement (UE) n° 952/2013;

35) «opérateur économique»: un producteur, un collecteur, une compagnie d'assurance automobile, un fournisseur, un opérateur de réparation et d'entretien, un opérateur de gestion des déchets, y compris un démonteur ou un recycleur, et tout autre opérateur intervenant dans la conception de véhicules, le commerce de véhicules d'occasion, le démontage, la réutilisation ou la gestion de véhicules hors d'usage, ainsi que le remanufacturage et la remise à neuf de pièces, de composants et de matériaux de véhicules;

36) «véhicule en état de circuler»: un véhicule qui est en état de circuler conformément à la directive 2014/45/UE;

37) «opérateur de conversion électrique (rétrofit)»: toute personne morale qui fabrique un kit de conversion électrique ou qui effectue la conversion de véhicules à moteur à combustion interne en véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible;

38) «point de collecte»: un opérateur économique, autre qu'une installation de traitement autorisée, qui stocke temporairement les véhicules hors d'usage et prépare le transfert des véhicules hors d'usage collectés vers des installations de traitement autorisées en vue de leur traitement;

([36]) Directive 1999/31/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant la mise en décharge des déchets (JO L 182 du 16.7.1999, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

39) «déchets», «huiles usagées», «détenteur de déchets», «gestion des déchets», «collecte», «prévention», «valorisation», «recyclage», «remblayage», «élimination» et «régime de responsabilité élargie des producteurs»: déchets, huiles usagées, détenteur de déchets, gestion des déchets, collecte, prévention, valorisation, recyclage, remblayage, élimination et régime de responsabilité élargie des producteurs tels qu'ils sont définis à l'article 3, points 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17 *bis*), 19) et 21), respectivement, de la directive 2008/98/CE;

40) sauf pour les véhicules de catégorie L: «réception par type», «réception par type multi-étapes», «composant», «pièces», «pièces de rechange», «véhicule de base», «véhicule produit en petite série», «véhicule à usage spécial», «autorité chargée de la surveillance du marché», «autorité compétente en matière de réception», «constructeur», «importateur» et «distributeur»: réception par type, réception par type multi-étapes, composant, pièces, pièces de rechange, véhicule de base, véhicule produit en petite série, véhicule à usage spécial, autorité chargée de la surveillance du marché, autorité compétente en matière de réception, constructeur, importateur et distributeur tels qu'ils sont définis à l'article 3, points 1), 8), 19), 21), 23), 24), 30), 31), 35), 36), 40), 42) et 43), respectivement, du règlement (UE) 2018/858;

41) pour les véhicules de catégorie L: «réception par type», «véhicule de base», «composant», «pièces», «pièces de rechange», «constructeur», «importateur», «distributeur», «autorité compétente en matière de réception» et «autorité chargée de la surveillance du marché»: réception par type, véhicule de base, composant, pièces, pièces de rechange, constructeur, importateur, distributeur, autorité compétente en matière de réception et autorité chargée de la surveillance du marché tels qu'ils sont définis à l'article 3, points 1), 11), 16), 18), 21), 47), 49), 50), 56) et 57), respectivement, du règlement (UE) nº 168/2013, et «véhicule produit en petite série»: véhicule produit en petite série tel qu'il est visé à l'article 42 dudit règlement;

42) «immatriculation», «certificat d'immatriculation», «titulaire du certificat d'immatriculation», «suspension» et «annulation de l'immatriculation»: immatriculation, certificat d'immatriculation, titulaire du certificat d'immatriculation, suspension, et annulation de l'immatriculation tels qu'ils sont définis à l'article 2, points b), c), d), e) et f), respectivement, de la directive 1999/37/CE;

43) «véhicule présentant un intérêt historique», «contrôle technique» et «certificat de contrôle technique»: véhicule présentant un intérêt historique, contrôle technique et certificat de contrôle technique tels qu'ils sont définis l'article 3, points 7), 9) et 12), respectivement, de la directive 2014/45/UE;

44) «substance préoccupante» et «support de données»: substance préoccupante et support de données tels qu'ils sont définis à l'article 2, points 27) et 29), respectivement, du règlement (UE) 2024/1781;

45) «autorités douanières»: les autorités douanières telles qu'elles sont définies à l'article 5, point 1), du règlement (UE) nº 952/2013;

46) «plateforme en ligne»: une plateforme en ligne telle qu'elle est définie à l'article 3, point i), du règlement (UE) 2022/2065;

47) «petit constructeur»: un petit constructeur tel qu'il est défini à l'article 3, point 48), du règlement (UE) 2024/1257;

48) «batterie destinée aux moyens de transport légers» ou «batterie MTL»: une batterie destinée aux moyens de transport légers ou batterie MTL telle qu'elle est définie à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2023/1542;

49) «déchets d'emballages»: les déchets d'emballage tels qu'ils sont définis à l'article 3, point 25), du règlement (UE) 2025/40 du Parlement européen et du Conseil ([37]);

([37]) Règlement (UE) 2025/40 du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2024 relatif aux emballages et aux déchets d'emballages, modifiant le règlement (UE) 2019/1020 et la directive (UE) 2019/904, et abrogeant la directive 94/62/CE (JO L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

50) «déchets d'équipements électriques et électroniques»: les déchets d'équipements électriques et électroniques tels qu'ils sont définis à l'article 3, paragraphe 1, point e), de la directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil ([38]);

51) «plastique biosourcé»: un plastique biosourcé tel qu'il est défini à l'article 3, point 53), du règlement (UE) 2025/40;

52) «régénération»: la régénération telle qu'elle est définie à l'article 3, point 13), du règlement (UE) 2024/573.

CHAPITRE II

EXIGENCES EN MATIÈRE DE CIRCULARITÉ

Article 4

Possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules

1. Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type à partir du 1er septembre 2032 conformément au règlement (UE) 2018/858 est construit de telle sorte qu'il est:

a) réutilisable ou recyclable au minimum à 85 % en masse;

b) réutilisable ou valorisable au minimum à 95 % en masse.

2. Pour chaque type de véhicule visé au paragraphe 1, les constructeurs prennent les mesures suivantes:

a) ils collectent les données nécessaires tout au long de la chaîne d'approvisionnement, en particulier les données relatives à la nature et à la masse de tous les matériaux utilisés dans la construction des véhicules, pour garantir le respect constant du présent règlement;

b) ils conservent toutes les autres données appropriées relatives au véhicule qui sont requises aux fins du calcul visé au point e);

c) ils établissent des procédures pour vérifier l'exactitude et l'exhaustivité des informations reçues des fournisseurs;

d) ils veillent à ce que la répartition des matériaux soit gérée et documentée;

e) ils calculent les taux potentiels de réutilisation, de recyclage et de valorisation aux fins du paragraphe 1 du présent article conformément à la méthode établie par la Commission en application du paragraphe 3 du présent article ou, avant que cette méthode ne soit adoptée n'entre en application, conformément à la norme internationale ISO 22628:2002, en combinaison avec les éléments énoncés dans la partie A de l'annexe III du présent règlement;

f) ils apposent un marquage sur les pièces et composants des véhicules constitués de polymères et d'élastomères conformément à l'article 12, paragraphe 1;

g) ils veillent à ce que les pièces et composants énumérés dans la partie E de l'annexe VIII ne soient pas réutilisés dans la construction de véhicules neufs.

3. La Commission adopte, au plus tard le 28 février 2029, un acte d'exécution établissant une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux potentiels de réutilisation, de recyclage et de valorisation d'un véhicule, en tenant compte des éléments énoncés à l'annexe III du présent règlement et de la norme internationale ISO 22628:2002. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 52, paragraphe 2.

([38]) Directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) (JO L 197 du 24.7.2012, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

Article 5

Exigences applicables aux substances présentes dans les véhicules

1. La présence de substances préoccupantes dans les véhicules ainsi que dans leurs pièces et composants est réduite au minimum dans toute la mesure du possible.

2. Au plus tard le 14 février 2028, la Commission élabore un rapport sur la présence de substances préoccupantes dans les véhicules afin de déterminer dans quelle mesure elles ont une incidence négative sur la réutilisation et le recyclage des matériaux ou ont des effets néfastes sur l'environnement ou la santé. La Commission est assistée par l'Agence pour les aspects liés à la sécurité chimique. Le rapport ne traite pas des substances préoccupantes dans les pièces et composants de véhicules pour lesquels une identification ou une évaluation est déjà requise par d'autres actes législatifs de l'Union. La Commission transmet le rapport reprenant ses conclusions au Parlement européen et au Conseil et envisage des mesures de suivi appropriées. Si un État membre estime qu'une substance a une incidence négative sur la réutilisation et le recyclage des matériaux contenus dans un véhicule dans lequel elle est présente, il en informe la Commission ainsi que, pour les aspects relatifs à la sécurité chimique, l'Agence, au plus tard le 14 février 2029 et, lorsqu'elles sont disponibles, renvoie à toutes évaluations des risques pertinentes ou à d'autres données pertinentes.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 afin de compléter le présent règlement en établissant des obligations d'information et des restrictions concernant la présence de substances préoccupantes qui ont une incidence négative sur la réutilisation et le recyclage des matériaux contenus dans les véhicules et dans leurs pièces et composants, pour des motifs qui n'ont pas principalement trait à la sécurité chimique.

4. Aucun type de véhicule réceptionné par type à partir du 1er septembre 2032, conformément au règlement (UE) 2018/858, ni aucune nouvelle pièce ou aucun nouveau composant mis sur le marché pour un tel véhicule, ne doit pas contenir de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent.

5. Par dérogation au paragraphe 4 du présent article, des types de véhicules ou des pièces et composants mis sur le marché pour ces véhicules peuvent contenir du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent dans les conditions et dans les limites des valeurs de concentration maximales fixées à l'annexe IV du présent règlement. Les paragraphes 2, 3 et 4 du présent article ainsi que le présent paragraphe ne s'appliquent pas aux batteries incorporées dans des véhicules auxquels le règlement (UE) 2023/1542 s'applique.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 afin de modifier l'annexe IV en vue de l'adapter aux progrès scientifiques et techniques en:

a) fixant des valeurs de concentration maximales en deçà desquelles la présence de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent dans les pièces, les composants et les matériaux homogènes spécifiques des véhicules doit être tolérée;

b) excluant de l'interdiction de la présence de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent énoncée au paragraphe 4 certaines pièces et certains composants et matériaux homogènes des véhicules lorsque les conditions suivantes sont remplies:

   i) l'utilisation de ces substances est inévitable;

   ii) il est démontré que les avantages socio-économiques l'emportent sur les risques que présente l'utilisation de ces substances pour l'environnement ou la santé humaine;

   iii) il n'existe pas de substances ou de technologies de remplacement appropriées;

c) supprimant de l'annexe IV des pièces, composants et matériaux homogènes de véhicules si l'utilisation de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent est évitable;

d) désignant les pièces, composants et matériaux homogènes de véhicules qui doivent être extraits avant tout traitement ultérieur et en exigeant qu'ils soient étiquetés ou rendus identifiables par d'autres moyens appropriés.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 afin de modifier l'annexe IV, notamment en supprimant de la liste certaines exclusions relatives aux matériaux homogènes et aux composants, dans les cas où l'exclusion spécifique est prévue par d'autres actes législatifs de l'Union.

Lorsqu'elle adopte un acte délégué en vertu du présent paragraphe, la Commission tient compte de l'incidence socio-économique de l'introduction, de la modification ou de la suppression d'une exemption à la restriction de l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent dans les types de véhicules, y compris de la disponibilité de solutions de remplacement et des effets sur l'environnement et la santé humaine tout au long du cycle de vie des véhicules.

7. À la demande de la Commission, l'Agence élabore, dans un délai de douze mois, un rapport, sur la base entre autres d'une consultation des parties prenantes, portant sur la faisabilité technique et économique des solutions de remplacement relatives aux exclusions existantes énumérées à l'annexe IV et prépare, sur la base de cette évaluation, une proposition dûment motivée de modification spécifique d'une telle exclusion.

8. Dès réception de la demande de la Commission, l'Agence publie sur son site internet un avis indiquant qu'un rapport sur une éventuelle modification d'une exclusion figurant à l'annexe IV sera élaboré et invite les États membres et toutes les parties intéressées à présenter leurs observations dans un délai de douze semaines à compter de la date de publication dudit avis. L'Agence publie sur son site internet toutes les observations reçues de la part des États membres et des parties intéressées.

9. Au plus tard douze mois après la présentation du rapport visé au paragraphe 7 à la Commission, le comité d'analyse socio-économique de l'Agence, institué en vertu de l'article 76, paragraphe 1, point d), du règlement (CE) nº 1907/2006, adopte un avis sur le rapport et sur les modifications spécifiques proposées. L'Agence soumet sans tarder cet avis à la Commission.

Article 6

Contenu recyclé minimal des véhicules

1. Chaque nouveau type de véhicule réceptionné par type à partir du 1er septembre 2032 conformément au règlement (UE) 2018/858 contient au minimum 15 % de plastique recyclé en poids à partir de déchets plastiques post-consommation.

Chaque nouveau type de véhicule réceptionné par type à partir du 1er septembre 2036 conformément au règlement (UE) 2018/858 contient au minimum 25 % de plastique recyclé en poids à partir de déchets plastiques post-consommation.

2. Au moins 20 % de l'objectif fixé au paragraphe 1 sont atteints en incluant dans le type de véhicule concerné des plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage ou de pièces et composants extraits de véhicules pendant la phase d'utilisation.

3. Le poids du plastique contenu dans chaque nouveau type de véhicule concerné et le poids du plastique recyclé visé aux paragraphes 1 et 2 excluent les élastomères des pneumatiques et des thermodurcissables autres que les mousses de polyuréthane utilisées pour le rembourrage.

4. Aux fins des obligations énoncées aux paragraphes 1, 2 et 3, le contenu recyclé est valorisé à partir de déchets post-consommation qui ont été recyclés:

a) dans une installation située dans l'Union; ou

b) à partir du 14 août 2030, dans une installation située dans un pays tiers, pour autant que cette installation satisfasse aux exigences de l'annexe XIII.

Au plus tard le 30 septembre 2028, la Commission évalue de manière plus approfondie l'impact attendu sur le commerce mondial, ainsi que sur les secteurs du recyclage et de l'automobile de l'Union, et rend compte de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.

5. Au plus tard le 31 août 2028, la Commission adopte un acte d'exécution en conformité avec l'article 52, paragraphe 2, afin d'établir la méthode de calcul et de vérification, aux fins des paragraphes 1 à 4 du présent article, de la part de plastiques recyclés à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans les types de véhicules.

Une méthode de comptabilisation du bilan massique s'applique aux plastiques recyclés obtenus à partir de méthodes de recyclage autres que le recyclage mécanique, conformément aux méthodes de comptabilisation du bilan massique applicables au recyclage des plastiques, conformément à la définition du recyclage figurant dans la directive 2008/98/CE.

La méthode de vérification prévoit l'obligation pour les constructeurs de veiller à ce que chaque installation située dans un pays tiers produisant des matériaux à contenu recyclé qu'ils utilisent respecte l'annexe XIII et à ce que chaque installation de ce type située dans un pays tiers fasse l'objet d'un audit au moins tous les cinq ans par une entité tierce indépendante conformément à l'annexe XIV. Ces audits vérifient que les conditions énoncées aux paragraphes 1 à 4 du présent article sont remplies.

L'exigence relative aux audits établie au troisième alinéa du présent paragraphe, ainsi que les exigences et les critères fixés à l'annexe XIII concernant les matériaux recyclés dans des pays tiers, s'appliquent à partir du 14 août 2030.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 afin de compléter les paragraphes 1 et 2 du présent article en établissant des dérogations temporaires aux objectifs en matière de contenu en plastique recyclé, ou au calendrier, dans le cas où le manque de disponibilité ou les prix excessifs de plastiques recyclés spécifiques rendent particulièrement difficile le respect des pourcentages minimaux de contenu recyclé.

7. Au plus tard le 30 septembre 2027, la Commission évalue la faisabilité de la mise en place d'une exigence concernant la part minimale d'acier recyclé, compte tenu notamment de ce qui suit:

a) la disponibilité actuelle et prévisionnelle de résidus ferreux, en tenant compte des familles de produits en acier plat et long et, s'il y a lieu, des familles de produits en acier inoxydable;

b) la part actuelle de résidus ferreux dans divers produits semi-finis en acier et produits intermédiaires liés aux familles d'acier utilisés dans les véhicules, ainsi que les changements attendus en lien avec la transition de l'industrie automobile;

c) l'utilisation potentielle de résidus ferreux par les constructeurs dans les véhicules devant à l'avenir faire l'objet d'une réception par type et la contribution potentielle à l'utilisation de quantités plus importantes de résidus ferreux, compte tenu des différentes contraintes de composition applicables à chaque famille de produits sidérurgiques;

d) la demande relative du secteur automobile par rapport à la demande de résidus ferreux émanant d'autres secteurs, compte tenu de la capacité à tolérer du contenu en cuivre et d'autres inclusions involontaires d'impuretés;

e) la viabilité économique, les progrès techniques et scientifiques, y compris l'évolution de la disponibilité des technologies de recyclage en ce qui concerne les taux de recyclage de l'acier, ainsi que la nécessité de remédier aux défaillances du marché qui entravent l'utilisation de déchets ferreux post-consommation par rapport aux déchets ferreux pré-consommation;

f) la contribution d'une part minimale de contenu recyclé d'acier dans les véhicules aux objectifs de l'Union en matière d'autonomie stratégique ouverte, de climat, d'environnement et d'industrie, en particulier pour ce qui est de la création de marchés porteurs complémentaires pour la production d'acier décarboné;

g) la nécessité d'éviter des effets négatifs disproportionnés sur l'accessibilité financière des véhicules; et

h) l'influence sur les coûts globaux et la compétitivité du secteur automobile et sur l'intégralité de la chaîne de valeur de l'acier dans le secteur automobile;

Au plus tard le 30 septembre 2028, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 51 afin de compléter le présent règlement en établissant la part minimale d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation et, le cas échéant, de résidus ferreux qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules devant faire l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et au règlement (UE) 2018/858. Ledit acte délégué fixe en outre la date d'application de l'obligation d'inclure une part minimale de contenu recyclé au plus tard le 14 août 2033. L'acier utilisé comme matériau de renforcement dans les pneumatiques n'est pas considéré comme entrant dans le champ d'application dudit acte délégué.

Au plus tard le 30 septembre 2028, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 51, pour établir la méthode de calcul et de vérification de la part d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation et, le cas échéant, de résidus ferreux qui est présente et incorporée dans les types de véhicules.

8. Au plus tard le 30 septembre 2027, la Commission évalue la faisabilité de l'établissement d'une exigence relative à la part minimale d'aluminium et de ses alliages, recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules, compte tenu notamment de ce qui suit:

a) la disponibilité actuelle et prévisionnelle de contenu d'aluminium et de ses alliages recyclés à partir de déchets pré-consommation et post-consommation;

b) les parts actuelles de contenu recyclé à partir de déchets post-consommation d'aluminium et de ses alliages dans les véhicules mis sur le marché;

c) la viabilité économique et les progrès techniques et scientifiques, y compris l'évolution de la disponibilité des technologies de recyclage en ce qui concerne le type de matériaux recyclés et leurs taux de recyclage;

d) la contribution d'une part minimale de contenu recyclé d'aluminium dans les véhicules aux objectifs de l'Union en matière d'autonomie stratégique ouverte, de climat, d'environnement et d'industrie, en particulier pour ce qui est de la création de marchés porteurs complémentaires pour l'aluminium décarboné et ses alliages;

e) la nécessité d'éviter des effets négatifs disproportionnés sur l'accessibilité financière des véhicules contenant de l'aluminium et ses alliages; et

f) l'influence sur les coûts globaux et la compétitivité du secteur automobile.

Au plus tard le 30 septembre 2028, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 51 afin de compléter le présent règlement en établissant la part minimale d'aluminium recyclé et de ses alliages qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules devant faire l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et au règlement (UE) 2018/858. Ledit acte délégué fixe en outre la date d'application de l'obligation d'inclure une part minimale de contenu recyclé au plus tard le 14 août 2033.

Au plus tard le 30 septembre 2028, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 51 pour établir la méthode de calcul et de vérification de la part d'aluminium et de ses alliages recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicule et, le cas échéant, de déchets pré-consommation, qui est présente et incorporée dans les types de véhicules.

9. Au plus tard le 31 août 2029, la Commission évalue la faisabilité de l'établissement d'une exigence relative à la part minimale:

a) de magnésium et de ses alliages, recyclés à partir de déchets pré-consommation et post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules; et

b) de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium, de nickel, de cobalt ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation et, le cas échéant, pré-consommation, qui doit être présente et incorporée dans des aimants permanents.

L'évaluation de la faisabilité tient compte des éléments suivants:

a) la disponibilité actuelle et prévisionnelle des matériaux visés au premier alinéa, points a) et b), recyclés à partir de déchets pré-consommation et post-consommation;

b) les parts actuelles de contenu recyclé à partir de déchets post-consommation de matériaux visés au premier alinéa, points a) et b), dans les véhicules mis sur le marché;

c) la viabilité économique et les progrès techniques et scientifiques, y compris l'évolution de la disponibilité des technologies de recyclage en ce qui concerne le type de matériaux recyclés et leurs taux de recyclage;

d) la contribution d'une part minimale, dans les véhicules, de contenu recyclé de matériaux visés au premier alinéa, points a) et b), aux objectifs de l'Union en matière d'autonomie stratégique ouverte, de climat et d'environnement;

e) les incidences possibles sur le fonctionnement des véhicules résultant de l'incorporation, dans les pièces et composants de ces véhicules, de contenu recyclé de matériaux visés au premier alinéa, points a) et b);

f) la nécessité d'éviter des effets négatifs disproportionnés sur l'accessibilité financière des véhicules contenant les matériaux visés au premier alinéa, points a) et b);

g) l'influence sur les coûts globaux et la compétitivité du secteur automobile.

Après l'achèvement de l'évaluation visée au premier alinéa, la Commission est habilitée à adopter un acte délégué, conformément à l'article 51, pour compléter le présent règlement en établissant une part minimale:

a) de magnésium et de ses alliages, recyclés à partir de déchets post-consommation et, le cas échéant, de déchets pré-consommation, qui est présente et incorporée dans les types de véhicules; et

b) de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium, de nickel, de cobalt ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation et, le cas échéant, de déchets pré-consommation, qui est présente et incorporée dans des aimants permanents.

L'acte délégué visé au troisième alinéa fixe également la date d'application de l'obligation d'inclure une part minimale de contenu recyclé.

Au plus tard le 30 septembre 2029, la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 51 établissant la méthode de calcul et de vérification de la part des matériaux recyclés visés au troisième alinéa qui est présente et incorporée dans les types de véhicules.

Article 7

Conception permettant l'extraction de certaines pièces et de certains composants des véhicules ainsi que leur remplacement

1. Chaque véhicule appartenant à un nouveau type de véhicule réceptionné par type à partir du 1er septembre 2032 conformément au règlement (UE) 2018/858 et au règlement (UE) nº 168/2013 est conçu de manière à ne pas entraver l'extraction, par les installations de traitement autorisées, des pièces et des composants énumérés dans la partie C de l'annexe VIII du véhicule concerné pendant la phase de déchet du véhicule en vue d'un remplacement, d'une réutilisation, d'un recyclage, d'un remanufacturage ou d'une remise à neuf, lorsque cela est techniquement faisable.

2. Chaque véhicule appartenant à un nouveau type de véhicule réceptionné par type à partir du 1er septembre 2032 conformément au règlement (UE) 2018/858 est conçu de manière à permettre, de façon aisée et non destructive, l'extraction et le remplacement des batteries de véhicules électriques, de leurs assemblages-batteries et des moteurs à entraînement électrique des véhicules dans des installations de traitement autorisées ou par des opérateurs de réparation et d'entretien durant la phase d'utilisation et de déchet du véhicule.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 afin de modifier le paragraphe 2 en incluant les pièces et composants supplémentaires énumérés dans la partie C de l'annexe VIII compte tenu des progrès techniques et scientifiques.

4. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les conditions de conception permettant l'extraction et le remplacement des pièces et composants visés au paragraphe 2, lorsque cela est nécessaire pour garantir une mise en œuvre harmonisée de l'obligation énoncée dans ledit paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 52, paragraphe 2.

5. Les constructeurs n'entravent pas l'extraction et le remplacement de pièces et composants de véhicules en utilisant des mises à jour logicielles, sauf disposition contraire du droit de l'Union.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS

Article 8

Obligations générales

1. Les constructeurs démontrent que les nouveaux types de véhicules qu'ils ont construits et qui sont mis sur le marché ont fait l'objet d'une réception par type conformément aux exigences du règlement (UE) 2018/858, du règlement (UE) nº 168/2013 et du présent règlement.

2. Aux fins de la réception par type des types de véhicules auxquels s'appliquent les exigences de l'article 4, 5, 6 ou 7, le constructeur fournit la documentation démontrant la conformité à ces exigences, et:

a) l'inclut dans le dossier constructeur visé à l'article 24 du règlement (UE) 2018/858 ou à l'article 27 du règlement (UE) nº 168/2013, selon le cas; et

b) la présente à l'autorité compétente en matière de réception par type conformément à l'article 23 du règlement (UE) 2018/858 ou à l'article 26 du règlement (UE) nº 168/2013, selon le cas.

3. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'appliquent les prescriptions énoncées à l'article 10 du présent règlement, le constructeur établit les informations visées à l'article 10, paragraphe 1, du présent règlement et les soumet, conformément à l'article 24, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/858, à l'autorité compétente en matière de réception par type en même temps que la demande de réception par type visée à l'article 23 dudit règlement.

4. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'appliquent les exigences énoncées à l'article 11 du présent règlement, le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception par type la déclaration confirmant la conformité à l'exigence énoncée à l'article 11, paragraphe 1, du présent règlement conformément à l'article 24, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/858 ou à l'article 27, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 168/2013, selon le cas, en même temps que la demande de réception par type.

Article 9

Stratégie de circularité

1. À partir du 1er septembre 2029, chaque constructeur élabore une stratégie de circularité à son niveau.

2. La stratégie de circularité décrit les mesures que le constructeur prendra pour s'acquitter de ses obligations afin de garantir le respect des exigences de circularité énoncées au chapitre II.

3. La stratégie de circularité contient les éléments énoncés dans la partie A de l'annexe V.

4. Chaque constructeur fournit aux autorités compétentes en matière de réception par type des États membres et à la Commission une copie de la stratégie de circularité dans un délai de trente jours suivant son élaboration.

5. Chaque constructeur contrôle les mesures prévues dans la stratégie de circularité, en assure le suivi et met à jour la stratégie tous les cinq ans en indiquant les nouveaux changements pertinents qui y sont apportés, conformément à la partie B de l'annexe V. Le constructeur remet à la Commission une version mise à jour de la stratégie de circularité.

6. La Commission rend publiques les stratégies de circularité et toute mise à jour de ces stratégies, à l'exception des informations confidentielles.

7. Au plus tard le 31 août 2033 et au moins tous les six ans par la suite, la Commission établit et publie un rapport sur la circularité du secteur automobile. Ce rapport se fonde en particulier sur les stratégies de circularité et sur leurs mises à jour.

Article 10

Déclaration relative au contenu recyclé présent dans les véhicules

1. Les constructeurs déclarent, pour chaque nouveau type de véhicule réceptionné par type conformément au règlement (UE) 2018/858 à partir du premier jour du mois suivant une période de douze mois à compter de l'adoption des méthodes respectives de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules, telle qu'elle est visée à l'article 6 du présent règlement, la part respective de contenu recyclé:

a) de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium, de nickel, de cobalt et de bore dans les aimants permanents des moteurs à entraînement électrique;

b) d'aluminium et de ses alliages;

c) de magnésium et de ses alliages;

d) d'acier et de ses alliages;

e) de plastiques.

La déclaration porte sur le contenu recyclé de ces matériaux présents dans le type de véhicule et indique, pour chaque matériau et pour chaque composant plastique de plus de 100 grammes, s'ils sont recyclés à partir de déchets pré-consommation ou de déchets post-consommation.

2. Les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient que la documentation requise a été présentée par les constructeurs et qu'elle contient les informations visées au paragraphe 1.

3. Par dérogation au paragraphe 1, l'obligation de déclarer la part de contenu recyclé d'un matériau donné ne s'applique pas lorsqu'un objectif est devenu applicable à ce matériau en vertu de l'article 6.

Article 11

Informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules

1. À partir du 1er septembre 2029, pour les nouveaux types de véhicules réceptionnés par type, les constructeurs fournissent aux opérateurs de gestion des déchets, aux éditeurs d'informations techniques et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations énumérées à l'annexe VI, permettant l'accès aux éléments suivants ainsi que leur extraction et leur remplacement en toute sécurité, à moins que de telles informations ne soient disponibles au titre d'autres actes législatifs de l'Union:

a) les batteries de véhicules électriques et leurs assemblages-batteries incorporés dans les véhicules;

b) les pièces, composants et matériaux qui contiennent les fluides et liquides énumérés dans la partie B de l'annexe VIII et qui sont contenus dans les véhicules;

c) les pièces et composants énumérés dans la partie C de l'annexe VIII contenus dans les véhicules;

d) les pièces et composants qui contiennent les matières premières critiques visées à l'article 28, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2024/1252 au moment de la réception par type du véhicule;

e) les composants et pièces à codage numérique d'un véhicule, lorsque ce codage empêche leur réparation, leur entretien ou leur remplacement dans un autre véhicule.

Le point e) du premier alinéa ne s'applique pas aux informations à fournir aux éditeurs d'informations techniques.

2. Les constructeurs mettent également à la disposition des services d'urgence des informations explicatives en matière de secours et d'intervention d'urgence.

3. Les constructeurs coopèrent avec les installations de traitement autorisées, les éditeurs d'informations techniques, les opérateurs de conversion électrique (rétrofit) et les opérateurs de réparation et d'entretien en mettant en place les plateformes de communication nécessaires pour fournir et tenir à jour les informations visées au paragraphe 1 ainsi que les informations indiquées à l'annexe VI.

Les constructeurs fournissent gratuitement les informations visées au premier alinéa. Ils peuvent percevoir des contributions financières raisonnables et proportionnées auprès des opérateurs de gestion des déchets, des éditeurs d'informations techniques et des opérateurs de réparation et d'entretien dans la mesure nécessaire pour couvrir les coûts administratifs réellement encourus pour la mise à disposition des informations requises au moyen des plateformes de communication.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 afin de modifier l'annexe VI en révisant la liste des pièces, composants et matériaux des véhicules ainsi que l'ensemble des informations à fournir par les constructeurs. La Commission tient compte de l'évolution technique et réglementaire, de l'état actuel des technologies de l'information et de l'évolution prévisible des technologies des véhicules.

Article 12

Étiquetage des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules

1. Les constructeurs et leurs fournisseurs utilisent la nomenclature des normes de codage des composants et des matériaux énumérées aux points 1, 2 et 3 de l'annexe VII pour l'étiquetage et l'identification des pièces, composants et matériaux des véhicules.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 afin de modifier l'annexe VII en vue de l'adapter au progrès technique et scientifique.

Article 13

Passeport numérique de circularité du véhicule

1. À partir du 1er septembre 2032, chaque véhicule mis sur le marché dispose d'un passeport numérique de circularité du véhicule, qui est harmonisé et interopérable avec d'autres passeports environnementaux liés au véhicule établis en vertu du droit de l'Union et, si possible, intégré à ceux-ci, en particulier les passeports visés à l'article 77 du règlement (UE) 2023/1542, à l'article 3, point 68), du règlement (UE) 2024/1257 et d'autres passeports pertinents établis en vertu du règlement (UE) 2024/1781.

2. Le passeport numérique de circularité d'un véhicule mis sur le marché est accessible gratuitement et contient, dans un format numérique, les éléments suivants:

a) les informations visées à l'article 11;

b) les informations sur les pièces du véhicule contenant du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent visées dans la dérogation prévue à l'article 5, paragraphe 5;

c) la déclaration relative à la part de contenu recyclé de plastique et des matériaux énumérés à l'article 10, paragraphe 1;

d) le catalogue officiel des pièces de rechange pour le type de véhicule concerné.

3. Lorsque les informations requises au titre du présent article sont déjà accessibles au moyen d'un passeport visé au paragraphe 1 autre que le passeport numérique de circularité du véhicule, les informations requises au titre du paragraphe 2 ne sont pas dupliquées dans le passeport numérique de circularité du véhicule, sous réserve que l'interopérabilité soit assurée.

4. Le constructeur qui met le véhicule sur le marché veille à ce que les informations visées au paragraphe 2 soient exactes, complètes et à jour.

5. Toutes les informations figurant dans le passeport numérique de circularité du véhicule sont conformes aux règles établies par la Commission en vertu du paragraphe 6 et sont:

a) fondées sur des normes ouvertes;

b) présentées dans un format interopérable;

c) transférables par l'intermédiaire d'un réseau ouvert et interopérable d'échange de données sans enfermement propriétaire;

d) lisibles par machine, structurées et peuvent faire l'objet d'une recherche.

6. Au plus tard le 14 août 2030, la Commission adopte des actes d'exécution fixant des règles concernant ce qui suit:

a) les modalités d'accès et les exigences de base de la solution technique à utiliser pour accéder au passeport numérique de circularité du véhicule, d'une manière qui n'exclut aucune solution technologique;

b) les exigences techniques en matière de conception et de fonctionnement du passeport numérique de circularité du véhicule, y compris les règles concernant:

i) la compatibilité et l'interopérabilité du passeport numérique de circularité du véhicule avec d'autres passeports requis par la législation de l'Union;

ii) le stockage et le traitement des informations figurant dans le passeport numérique de circularité du véhicule;

iii) la disponibilité du passeport numérique de circularité du véhicule après que le constructeur responsable de l'exécution des obligations énoncées au paragraphe 4 cesse d'exister ou cesse ses activités dans l'Union;

c) l'introduction, la modification et la mise à jour des informations figurant dans le passeport numérique de circularité du véhicule par des tiers autres que le constructeur;

d) les conditions d'accès au passeport numérique de circularité du véhicule, y compris le droit d'accès et les règles pertinentes en matière de protection des données et de protection des droits de propriété intellectuelle;

e) l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport numérique de circularité du véhicule.

Lorsqu'elle établit les règles visées au premier alinéa, la Commission tient compte de la nécessité d'assurer un niveau élevé de sécurité et de respect de la vie privée.

Les actes d'exécution visés au premier alinéa sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 52, paragraphe 2.

CHAPITRE IV

GESTION DES VÉHICULES HORS D'USAGE

SECTION 1

Dispositions générales

Article 14

Autorité compétente pour la gestion des véhicules hors d'usage

1. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la bonne exécution des obligations découlant du présent chapitre, notamment en ce qui concerne le contrôle et la vérification du respect, par les opérateurs économiques, les producteurs et les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, des obligations qui leur incombent telles qu'elles figurent aux articles 15 à 37 et à l'annexe I.

2. Chaque État membre peut désigner, parmi les autorités compétentes visées au paragraphe 1, un point de contact chargé de communiquer avec la Commission.

3. Les États membres fixent les modalités d'organisation et de fonctionnement des autorités compétentes, y compris les règles administratives et procédurales concernant:

a) l'enregistrement des producteurs conformément à l'article 19;

b) l'autorisation des producteurs et des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs conformément à l'article 18;

c) la supervision de la mise en œuvre des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs conformément aux articles 16 et 20;

d) la collecte de données sur les véhicules et les véhicules hors d'usage conformément à l'article 19, paragraphe 12, et à l'article 50, paragraphe 6;

e) la mise à disposition d'informations conformément à l'article 50.

4. Au plus tard le 30 juin 2027, les États membres communiquent à la Commission les noms et adresses des autorités compétentes désignées en vertu du paragraphe 1. Ils informent la Commission sans retard injustifié de toute modification apportée aux noms ou adresses desdites autorités compétentes.

Article 15

Installations de traitement autorisées

1. Sans préjudice de la directive 2010/75/UE, tout établissement ou toute entreprise qui a l'intention d'effectuer des opérations de traitement sur des véhicules hors d'usage obtient une autorisation de l'autorité compétente conformément à l'article 23 de la directive 2008/98/CE et respecte les conditions fixées dans cette autorisation.

2. Afin de délivrer l'autorisation visée au paragraphe 1 du présent article, l'autorité compétente vérifie si l'établissement ou l'entreprise dispose de la capacité nécessaire pour se conformer aux obligations énoncées à l'article 26.

3. Les autorisations visées au paragraphe 1 du présent article indiquent que les installations de traitement sont compétentes pour délivrer le certificat de destruction visé à l'article 25.

Par dérogation au premier alinéa du présent paragraphe, les États membres peuvent prévoir, dans leurs cadres juridiques nationaux, que les installations de traitement autorisées sont compétentes pour délivrer le certificat de destruction visé à l'article 25.

4. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 17, paragraphe 1, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs peuvent conclure des contrats avec des installations de traitement autorisées aux fins de l'exécution de leurs obligations en matière de responsabilité des producteurs. Ces contrats sont équitables et transparents et ne contiennent pas de modalités ou de conditions discriminatoires.

Les États membres peuvent fournir un modèle de contrat pour faciliter le respect du présent article.

5. Les États membres veillent à ce que les conditions et les procédures d'octroi de l'autorisation soient pleinement coordonnées lorsque plus d'une autorité compétente ou plus d'un établissement ou d'une entreprise ayant l'intention d'effectuer des opérations de traitement sur des véhicules hors d'usage participent à ces procédures d'autorisation, afin de garantir que toutes les autorités compétentes adoptent une approche intégrée efficace.

6. La Commission est habilitée à adopter un acte d'exécution établissant des exigences détaillées applicables aux contrats visés au paragraphe 4 du présent article, en vue de garantir des modalités et conditions équitables, transparentes et non discriminatoires. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 52, paragraphe 2.

SECTION 2

Responsabilité élargie des producteurs

Article 16

Responsabilité élargie des producteurs

1. À partir du 1er septembre 2029, les producteurs sont soumis à la responsabilité élargie des producteurs pour les véhicules qu'ils mettent à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre, y compris lorsque le véhicule a précédemment été mis à disposition sur le marché dans un État membre autre que celui sur le territoire duquel il est mis à disposition. Le régime de responsabilité élargie des producteurs est conforme aux articles 8 et 8 *bis* de la directive 2008/98/CE et satisfait aux exigences du présent chapitre.

2. La responsabilité élargie des producteurs comprend l'obligation pour les producteurs de veiller à ce que:

a) les véhicules qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre et qui deviennent des véhicules hors d'usage soient:

   i) collectés conformément à l'article 23;

   ii) traités conformément à l'article 26;

b) les opérateurs de gestion des déchets qui traitent les véhicules hors d'usage visés au point a) atteignent les objectifs fixés à l'article 33.

3. Dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres peuvent adapter les obligations des producteurs visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article afin de couvrir les coûts de gestion des véhicules hors d'usage et en tenant compte des caractéristiques de ces régions.

4. Outre les informations visées à l'article 8 *bis*, paragraphe 3, point e), de la directive 2008/98/CE, les producteurs, en cas d'exécution individuelle des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, ou les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs désignées en cas d'exécution collective de ces obligations, publient une fois par an sur leurs sites internet, sous réserve du secret commercial et industriel, les informations relatives à la collecte de véhicules hors d'usage et à la réalisation des objectifs en matière de réutilisation et de recyclage, de réutilisation et de valorisation, et de recyclage du plastique par eux-mêmes, en cas d'exécution individuelle des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, ou par les producteurs qui ont désigné cette organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs en cas d'exécution collective de ces obligations.

Article 17

Organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs

1. Les producteurs peuvent choisir d'exécuter leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs à titre individuel ou peuvent désigner une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs autorisée conformément à l'article 18 pour exécuter ces obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs pour leur compte.

Les États membres peuvent adopter des mesures pour exiger que les producteurs désignent une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs pour exécuter leurs obligations en matière de responsabilité élargie pour leur compte.

2. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs garantissent la confidentialité des données en leur possession en ce qui concerne les informations qui relèvent de la propriété des producteurs individuels ou de leurs mandataires chargés de la responsabilité élargie des producteurs, ou qui leur sont directement attribuables.

3. Outre les informations visées à l'article 16, paragraphe 4, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs rendent publiques les informations sur la procédure de sélection appliquée conformément au paragraphe 5 du présent article.

4. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assurent un dialogue régulier entre les parties prenantes conformément à l'article 8 *bis*, paragraphe 6, de la directive 2008/98/CE. Les opérateurs de gestion des déchets actifs dans la collecte et le traitement des véhicules hors d'usage désignent des membres en tant qu'observateurs au sein des conseils d'administration des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.

5. Les opérateurs de gestion des déchets sont soumis à une procédure de sélection non discriminatoire, réalisée par les producteurs ou les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs sur la base de critères d'attribution transparents et qui n'impose pas de charge disproportionnée aux petites et moyennes entreprises.

Article 18

Autorisation relative à l'exécution des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs

1. Les producteurs, en cas d'exécution individuelle des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, et les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs désignées en cas d'exécution collective de telles obligations, demandent une autorisation à l'autorité compétente.

2. Cette autorisation n'est accordée que s'il est démontré que les exigences prévues à l'article 8 *bis*, paragraphe 3, points a) à d), de la directive 2008/98/CE sont respectées et que les mesures mises en place par le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs sont suffisantes pour satisfaire aux obligations énoncées dans le présent chapitre en ce qui concerne le nombre de véhicules mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre par le ou les producteurs pour le compte desquels agit l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs.

Les producteurs, en cas d'exécution individuelle des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, et les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, en cas d'exécution collective de ces obligations, ne peuvent être enregistrés que s'ils disposent d'une autorisation de l'autorité compétente délivrée conformément au présent article. Cette disposition est sans préjudice de la possibilité de combiner la procédure d'enregistrement prévue à l'article 19 et la procédure d'autorisation prévue au présent article en une procédure unique.

3. Dans leurs mesures établissant les règles administratives et procédurales visées à l'article 14, paragraphe 3, point b), les États membres détaillent la procédure d'autorisation, qui peut être différente selon qu'il s'agit de l'exécution individuelle ou de l'exécution collective des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, ainsi que les modalités de vérification du respect des règles par les producteurs et les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, y compris les informations à fournir à cette fin par lesdits producteurs ou organisations.

4. Le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs notifie sans retard injustifié à l'autorité compétente toute modification apportée aux informations contenues dans l'autorisation, tout changement concernant les conditions d'autorisation ou l'arrêt définitif des activités.

5. Le mécanisme d'autocontrôle prévu à l'article 8 *bis*, paragraphe 3, point d), de la directive 2008/98/CE est mis en œuvre régulièrement, et au moins tous les trois ans, et sur demande de l'autorité compétente, afin de vérifier que les dispositions dudit point sont respectées et que les conditions de l'autorisation visées au paragraphe 2 du présent article sont toujours remplies. Le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs présente à l'autorité compétente, sur demande, un rapport d'autocontrôle et, si nécessaire, le projet de plan d'action correctif. Sans préjudice des compétences relevant du paragraphe 6 du présent article, l'autorité compétente peut formuler des observations sur le rapport d'autocontrôle et sur le projet de plan d'action correctif et, dans ce cas, les communique au producteur ou à l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs. Le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs élabore et met en œuvre le plan d'action correctif sur la base de ces observations.

6. L'autorité compétente peut décider de retirer l'autorisation si le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs ne remplit plus les exigences relatives à l'organisation de la collecte et du traitement des véhicules hors d'usage, ne lui communique pas certaines données, ne lui notifie pas une modification concernant les conditions d'autorisation ou a cessé ses activités.

Article 19

Enregistrement

1. Au plus tard le 31 août 2029, chaque État membre établit un registre des producteurs ou utilise un registre des producteurs existant qui permet de contrôler le respect par les producteurs des exigences énoncées au présent chapitre.

Ce registre fournit des liens vers les sites internet d'autres registres nationaux de producteurs afin de faciliter, dans tous les États membres, l'enregistrement des producteurs ou des mandataires chargés de la responsabilité élargie des producteurs et, s'ils sont disponibles, des liens vers les sites internet nationaux contenant des informations sur la procédure d'enregistrement.

Au plus tard le 31 août 2029, la Commission crée un site internet qui contient les liens vers l'ensemble des registres nationaux des producteurs afin de faciliter l'enregistrement dans tous les États membres.

Les États membres communiquent à la Commission les liens vers leurs registres nationaux des producteurs dans un délai de trente jours à compter de l'établissement desdits registres.

2. Les producteurs s'enregistrent sur le registre national visé au paragraphe 1. À cette fin, ils présentent une demande d'enregistrement dans chaque État membre dans lequel ils mettent des véhicules à disposition sur le marché pour la première fois.

Les producteurs présentent leur demande d'enregistrement par l'intermédiaire du système électronique de traitement des données visé au paragraphe 8, point a).

Les producteurs ne mettent de véhicules à disposition sur le marché d'un État membre que si eux-mêmes ou, dans le cas d'une autorisation, leurs mandataires chargés de la responsabilité élargie des producteurs sont enregistrés dans cet État membre.

3. La demande d'enregistrement contient les informations énumérées à l'annexe IX. Les États membres peuvent demander des informations ou des documents supplémentaires, si nécessaire, pour utiliser le registre des producteurs de manière efficace.

4. Par dérogation au paragraphe 3 du présent article, les informations visées au point 1) d) de l'annexe IX sont fournies soit dans la demande d'enregistrement au titre du paragraphe 3 du présent article, soit dans la demande d'autorisation au titre de l'article 18.

5. Lorsqu'un producteur a désigné une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs conformément à l'article 17, paragraphe 1, cette organisation satisfait mutatis mutandis aux obligations prévues au présent article, sauf indication contraire de l'État membre dans lequel le véhicule a été mis à disposition sur le marché pour la première fois.

6. Les obligations énoncées dans le présent article peuvent être exécutées, pour le compte du producteur, par un mandataire chargé de la responsabilité élargie des producteurs.

Dans le cas où plus d'un producteur est représenté par un même mandataire dans un État membre, ce mandataire fournit séparément le nom et les coordonnées de chaque producteur représenté.

7. Les États membres peuvent décider que la procédure d'enregistrement prévue au présent article et la procédure d'autorisation prévue à l'article 18 constituent une procédure unique, à condition que la demande d'autorisation satisfasse aux exigences énoncées aux paragraphes 3 à 6 du présent article.

8. L'autorité compétente:

a) met à disposition sur son site internet des informations relatives au processus de demande au moyen d'un système électronique de traitement des données;

b) octroie les enregistrements et attribue un numéro d'enregistrement dans un délai maximal de douze semaines à compter du moment où toutes les informations exigées en vertu des paragraphes 2 et 3 sont fournies.

9. L'autorité compétente peut:

a) fixer des modalités relatives aux exigences et au processus d'enregistrement sans ajouter d'exigences de fond à celles fixées en vertu des paragraphes 2 et 3;

b) facturer aux producteurs des frais proportionnés et fondés sur les coûts pour le traitement des demandes prévues au paragraphe 2 du présent article et à l'article 18, paragraphe 1.

10. L'autorité compétente peut refuser d'enregistrer un producteur ou lui retirer son enregistrement lorsque les informations visées au paragraphe 3 du présent article et les pièces justificatives y afférentes ne sont pas fournies ou ne sont pas suffisantes, ou lorsque le producteur ne satisfait plus aux exigences prévues au point 1) d) de l'annexe IX.

L'autorité compétente retire l'enregistrement du producteur si celui-ci a cessé d'exister.

11. Le producteur ou, le cas échéant, son mandataire chargé de la responsabilité élargie des producteurs ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs désignée agissant pour le compte des producteurs qu'elle représente notifie sans retard injustifié à l'autorité compétente toute modification des informations contenues dans l'enregistrement et tout arrêt définitif de la mise à disposition sur le marché, sur le territoire de l'État membre, des véhicules visés dans l'enregistrement.

12. Le producteur ou, le cas échéant, son mandataire chargé de la responsabilité élargie des producteurs ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs rend compte de l'exécution des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs à l'autorité compétente responsable du registre.

Lorsque les informations contenues dans le registre des producteurs ne sont pas accessibles au public, les États membres veillent à ce que les fournisseurs de plateformes en ligne permettant aux consommateurs de conclure des contrats à distance avec des producteurs puissent accéder gratuitement à ces informations.

Article 20

Responsabilité financière des producteurs

1. Les contributions financières versées par le producteur couvrent les coûts suivants liés aux véhicules que le producteur met à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre:

a) les coûts de la collecte des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences prévues aux articles 23 à 25 ainsi que de leur transport ultérieur effectué de manière efficace, et les coûts de traitement des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences prévues aux articles 26 à 30, 33 et 35, compte tenu des recettes des opérateurs de gestion des déchets liées à la vente de pièces de rechange usagées et de composants de rechange usagés, de véhicules hors d'usage dépollués ou de matières premières secondaires valorisées à partir de tels pièces, composants et matériaux; ces coûts sont fondés sur un calcul des coûts moyens;

b) les coûts de réalisation de campagnes de sensibilisation visant à informer le public et à améliorer la collecte des véhicules hors d'usage;

c) les coûts de mise en place du système de notification visé à l'article 25;

d) les coûts administratifs liés à la collecte et à la mise à disposition des données et à leur communication aux autorités compétentes.

Pour les véhicules relevant du champ d'application de la directive 2000/53/CE qui ont été mis sur le marché avant le 13 août 2026, et par dérogation au premier alinéa, point a), et au paragraphe 2 du présent article, dans les États membres où, conformément à l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, de la directive 2000/53/CE, les producteurs n'étaient pas tenus de supporter la totalité des coûts, mais seulement une partie significative de ces coûts, les contributions financières que le producteur de ces véhicules doit verser correspondent à un niveau représentant une partie significative des coûts qui y sont visés.

2. Les contributions financières versées par les producteurs qui mettent le véhicule à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre couvrent également les coûts visés au paragraphe 1, point a), liés aux véhicules pour lesquels le producteur ne peut être identifié ou a cessé d'exister dans l'État membre où le véhicule est devenu un véhicule hors d'usage, proportionnellement à leur part de marché respective.

3. Les contributions financières versées par les producteurs qui mettent à disposition sur le marché des véhicules à usage spécial ne couvrent que les coûts visés au paragraphe 1, point a), concernant la collecte et la dépollution de ces véhicules.

4. En cas d'exécution individuelle des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, les producteurs fournissent une garantie pour les véhicules qu'ils mettent à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre. L'objectif de cette garantie est d'assurer que les opérations visées au paragraphe 1 concernant ces véhicules seront financées, y compris en cas de cessation d'activités définitive ou en cas d'insolvabilité.

Le montant de la garantie est déterminé par les États membres dans lesquels le véhicule a été mis à disposition sur le marché pour la première fois en tenant compte des critères énoncés à l'article 21.

La garantie peut prendre la forme d'une participation du producteur à des systèmes appropriés de financement de la gestion des véhicules hors d'usage, d'une garantie financière ou d'une assurance équivalente.

5. Lorsqu'un nouveau véhicule a fait l'objet d'une réception par type multi-étapes, le producteur du véhicule de base est considéré comme le producteur du véhicule complété et peut collecter des contributions au prorata auprès des fabricants des parties, autres que le véhicule de base, qui ont fait l'objet d'une réception par type multi-étapes. Ces contributions au prorata ne couvrent que les coûts liés à la dépollution, conformément à l'article 28, et à l'extraction de pièces et de composants, conformément à l'article 29.

Les microentreprises, telles qu'elles sont définies à l'article 2, paragraphe 3, de l'annexe de la recommandation 2003/361/CE de la Commission ([39]), sont exemptées de ces contributions.

6. L'autorité compétente, en étroite coopération avec les producteurs, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs et les opérateurs de gestion des déchets, surveille:

a) le coût moyen des opérations de collecte, de recyclage et de traitement ainsi que les recettes des opérateurs de gestion des déchets;

b) le niveau des contributions financières à verser par les producteurs aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs désignées en cas d'exécution collective des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, de manière que les coûts soient équitablement répartis entre tous les opérateurs intéressés.

Article 21

Modulation des contributions financières

1. En cas d'exécution collective des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs veillent à ce que les contributions financières qui leur sont versées par les producteurs soient modulées en tenant compte au moins des éléments suivants:

a) le poids du véhicule, à l'exclusion des batteries de véhicules électriques;

b) le taux potentiel de recyclage et de réutilisation du type de véhicule auquel appartient le véhicule, sur la base des informations soumises à l'autorité compétente en matière de réception par type conformément à l'article 4;

c) le temps nécessaire pour démonter le véhicule dans une installation de traitement autorisée, en particulier pour les pièces et composants qui doivent être extraits avant le broyage en vertu de l'article 29;

d) la part de matériaux et substances empêchant un processus de recyclage de haute qualité;

([39]) Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

e) le pourcentage de contenu recyclé des matériaux énumérés aux articles 6 et 10 qui sont utilisés dans le véhicule;

f) la présence de substances visées à l'article 5, paragraphe 4, et leur quantité.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 afin de compléter le présent règlement en établissant des règles détaillées sur la manière dont les critères prévus au paragraphe 1 du présent article doivent être appliqués.

Article 22

Mécanisme de répartition des coûts pour les véhicules qui deviennent des véhicules hors d'usage dans un autre État membre

1. Nonobstant l'article 16 et l'article 20, paragraphe 2, lorsqu'un véhicule de la catégorie M_1 ou N_1 devient un véhicule hors d'usage dans un État membre autre que l'État membre sur le territoire duquel le véhicule a été mis sur le marché, et qu'aucun producteur ne peut être identifié sur le territoire de l'État membre où il devient un véhicule hors d'usage, le constructeur de ce véhicule veille à ce que les coûts des opérations de gestion des déchets visées à l'article 20, paragraphe 1, points a) et d), supportés par les opérateurs de gestion des déchets soient couverts.

2. Afin de remplir les obligations qui lui incombent au titre du paragraphe 1, le constructeur:

a) désigne, par un mandat écrit, un mandataire pour le mécanisme transfrontière dans chaque État membre et informe les autorités compétentes de la désignation; et

b) établit des mécanismes de coopération transfrontière avec les opérateurs de gestion des déchets qui effectuent les opérations de gestion des déchets visées à l'article 20, paragraphe 1, points a) et d).

Le mandataire du constructeur visé au premier alinéa, point a), du présent paragraphe exécute les tâches précisées dans le mandat reçu du constructeur. Un constructeur peut désigner une organisation compétente en matière de responsabilité du producteur pour agir en tant que mandataire.

Lorsqu'un constructeur est établi en dehors de l'Union, le mandataire du constructeur dans l'Union désigné en application de l'article 13, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/858 peut exécuter les obligations du constructeur prévues au premier alinéa, points a) et b), du présent paragraphe.

3. Les constructeurs démontrent à leurs producteurs qu'ils satisfont aux exigences énoncées au paragraphe 2.

4. Les producteurs ne mettent à disposition sur le marché d'un État membre que les véhicules des constructeurs qui ont démontré qu'ils respectent les exigences énoncées au paragraphe 2.

5. L'État membre dans lequel le véhicule est devenu un véhicule hors d'usage contrôle le respect par les constructeurs et leurs mandataires des paragraphes 1 et 2 du présent article. Ce contrôle se fonde sur les informations vérifiées et communiquées aux autorités compétentes par les constructeurs et leurs mandataires sur la mise en œuvre des paragraphes 1 et 2 du présent article, et en particulier sur le calcul et la répartition des coûts de gestion des véhicules hors d'usage visés au paragraphe 1 du présent article, en tenant dûment compte du secret des affaires et d'autres aspects liés à la concurrence.

6. Lorsque cela est nécessaire pour garantir le respect du présent article et compte tenu des informations fournies par les États membres dans le cadre des activités de coopération et de contrôle visées aux paragraphes 2 et 5 du présent article, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 du présent règlement. Ces actes visent en particulier à éviter une distorsion du marché unique et à garantir des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques établis au sein et en dehors de l'Union. Les actes délégués peuvent établir des règles détaillées concernant les obligations des constructeurs, en particulier ceux qui sont établis en dehors de l'Union, des mandataires des constructeurs, des producteurs, des États membres et des opérateurs de gestion des déchets, ainsi que les caractéristiques des mécanismes visés au présent article.

SECTION 3

Collecte des véhicules hors d'usage

Article 23

Collecte des véhicules hors d'usage

1. Les producteurs veillent à ce que tous les véhicules qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre soient collectés lorsque ces véhicules deviennent des véhicules hors d'usage.

2. Aux fins du paragraphe 1, les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 17, paragraphe 1, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs mettent en place des systèmes de collecte, y compris des points de collecte, ou participent à cette mise en place.

Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour garantir que les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 17, paragraphe 1, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs mettent en place des systèmes de collecte pour tous les véhicules hors d'usage.

3. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 17, paragraphe 1, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs veillent à ce que les systèmes de collecte visés au paragraphe 2 du présent article:

a) couvrent l'ensemble du territoire de l'État membre;

b) disposent d'installations de traitement autorisées ou de points de collecte qui sont disponibles de manière adéquate, compte tenu de la taille et de la densité de la population, ainsi que du volume attendu de véhicules hors d'usage, sans se limiter aux zones où la collecte et la gestion qui s'ensuit sont les plus rentables;

c) assurent la collecte des pièces usagées provenant de la réparation de véhicules;

d) permettent la collecte de véhicules hors d'usage, quelle que soit leur origine;

e) permettent la remise à titre gratuit de tous les véhicules hors d'usage aux points de collecte ou aux installations de traitement autorisées, conformément à l'article 24, paragraphe 2.

4. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 17, paragraphe 1, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, publient et mettent régulièrement à jour la liste des points de collecte et des installations de traitement autorisées sur leur site internet et mènent des campagnes de sensibilisation visant à promouvoir les systèmes de collecte des véhicules hors d'usage et à informer sur les conséquences environnementales d'une collecte et d'une manipulation inappropriées des véhicules hors d'usage. Les États membres peuvent exiger que les campagnes de sensibilisation soient coordonnées au sein de l'État membre, en collaboration tant avec les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 17, paragraphe 1, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs qu'avec les autorités compétentes.

5. Les États membres peuvent autoriser des points de collecte autres que les installations de traitement autorisées à collecter les véhicules hors d'usage.

Les points de collecte obtiennent une autorisation de l'autorité compétente conformément à l'article 23 de la directive 2008/98/CE et respectent les conditions fixées dans cette autorisation. Afin de délivrer une autorisation, l'autorité compétente vérifie que cet établissement ou cette entreprise dispose de la capacité nécessaire pour s'acquitter des obligations suivantes:

a) collecter les véhicules hors d'usage et les stocker temporairement conformément à la partie A de l'annexe VIII;

b) préparer le transfert des véhicules hors d'usage collectés vers des installations de traitement autorisées en prévenant les fuites accidentelles de fluides et l'accès non autorisé au point de collecte;

c) garantir que tous les véhicules hors d'usage collectés sont transférés vers une installation de traitement autorisée dans un délai de deux mois à compter de leur réception.

6. Les points de collecte délivrent au propriétaire du véhicule un document au format électronique confirmant la réception du véhicule hors d'usage et le transmettent, au moyen d'une procédure de notification électronique établie conformément à l'article 25, paragraphe 2, aux autorités compétentes de l'État membre, y compris aux autorités compétentes désignées en vertu de l'article 14.

Article 24

Remise des véhicules hors d'usage

1. Le propriétaire d'un véhicule qui devient un véhicule hors d'usage, et tout opérateur économique agissant pour son compte, remettent ce véhicule sans retard injustifié à une installation de traitement autorisée ou à un point de collecte. Cette obligation ne s'applique pas aux autocaravanes visées dans la partie A, point 5.1, de l'annexe I du règlement (UE) 2018/858, qui sont devenues des véhicules hors d'usage tant que ces véhicules sont utilisés à des fins de logement.

Tous les véhicules hors d'usage pour lesquels aucun propriétaire ne peut être identifié sont remis pour traitement à des installations de traitement autorisées.

2. La remise d'un véhicule hors d'usage à une installation de traitement autorisée ou à un point de collecte est gratuite pour le dernier propriétaire du véhicule, sauf si le véhicule hors d'usage ne contient aucune des pièces ou aucun des composants essentiels du véhicule ou contient des déchets qui ont été ajoutés au véhicule hors d'usage.

3. Aux fins du présent article, les pièces essentielles sont notamment les suivantes:

a) les moteurs à entraînement électrique;

b) les batteries de véhicules électriques;

c) les moteurs;

d) plusieurs grandes pièces de carrosserie.

4. Dans le cas où la batterie de véhicule électrique est absente du véhicule hors d'usage, la remise du véhicule hors d'usage reste gratuite si son dernier propriétaire fournit des documents prouvant que la batterie de véhicule électrique a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542.

5. Dans le cas de véhicules déclarés comme pertes totales techniques par une compagnie d'assurance, la remise de ces véhicules hors d'usage est gratuite, nonobstant le fait que les pièces essentielles visées au paragraphe 2 font défaut.

Article 25

Certificat de destruction

1. Les installations de traitement autorisées délivrent au dernier propriétaire du véhicule un certificat de destruction lors de la remise du véhicule hors d'usage à l'installation de traitement autorisée. Le certificat de destruction est délivré conformément au modèle figurant à l'annexe X.

2. Le certificat de destruction est délivré au format électronique et transmis au moyen d'une procédure de notification électronique aux autorités compétentes de l'État membre, y compris aux autorités compétentes désignées en vertu de l'article 14. L'installation de traitement autorisée fournit une copie de la notification électronique au dernier propriétaire du véhicule et à tout opérateur économique agissant pour le compte du propriétaire du véhicule.

3. Lorsque le véhicule hors d'usage pour lequel un certificat de destruction a été délivré dans un État membre est immatriculé dans un autre État membre, les autorités compétentes désignées par l'État membre dans lequel le certificat de destruction a été délivré informent les autorités compétentes désignées par l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé qu'un certificat de destruction a été délivré pour le véhicule en question.

4. Les services d'immatriculation compétents n'annulent l'immatriculation d'un véhicule hors d'usage qu'après avoir reçu le certificat de destruction de ce véhicule.

5. Les certificats de destruction délivrés dans un État membre sont reconnus dans tous les autres États membres.

SECTION 4

Traitement des véhicules hors d'usage

Article 26

Obligations relatives aux installations de traitement autorisées

1. Les installations de traitement autorisées veillent à ce que tous les véhicules hors d'usage et leurs pièces, composants et matériaux, ainsi que les pièces usagées provenant de la réparation de véhicules, soient acceptés et traités conformément aux conditions énoncées dans l'autorisation les concernant et conformément au présent règlement. Le traitement des véhicules hors d'usage peut être effectué à titre individuel par une installation de traitement autorisée ou, sauf pour la dépollution, en coopération avec d'autres installations de traitement autorisées.

2. Les installations de traitement autorisées:

a) stockent, même temporairement, tous les véhicules hors d'usage et leurs pièces, composants et matériaux conformément aux exigences minimales énoncées dans la partie A de l'annexe VIII;

b) dépolluent tous les véhicules hors d'usage, conformément à l'article 28 et aux exigences minimales énoncées dans la partie B de l'annexe VIII;

c) extraient les pièces et composants énumérés dans la partie C de l'annexe VIII du véhicule hors d'usage, conformément aux articles 29 et 30;

d) traitent tous les véhicules hors d'usage et leurs pièces, composants et matériaux conformément aux articles 27 à 31, 33, 34 et 35 du présent règlement et à son annexe VIII, à la hiérarchie des déchets et aux exigences générales prévues à l'article 4 de la directive 2008/98/CE;

e) mettent en œuvre les meilleures techniques disponibles, telles qu'elles sont définies à l'article 3, point 10), de la directive 2010/75/UE, s'il y a lieu;

f) traitent le véhicule hors d'usage reçu dans un délai de douze mois à compter de la date de la remise.

Outre les exigences énoncées à l'article 35 de la directive 2008/98/CE, les installations de traitement autorisées conservent, au format électronique et pendant trois ans, un enregistrement de toutes les opérations de traitement effectuées visées au premier alinéa, points a) à e), du présent paragraphe sur les véhicules hors d'usage et sont en mesure de présenter ces informations, à la demande des autorités nationales compétentes.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 afin de modifier l'annexe VIII en adaptant les exigences minimales de traitement des véhicules hors d'usage aux progrès scientifiques et techniques dans le domaine des technologies de traitement, y compris pour:

a) ajouter, supprimer ou ajouter des pièces et des composants énumérés dans la partie C de l'annexe VIII;

b) réviser les valeurs cibles pour les fractions sortantes énumérées dans la partie G, point 2, de l'annexe VIII;

c) étoffer la liste des types d'alliages d'aluminium énumérés dans la partie G, point 2 b) et c), de l'annexe VIII;

d) ajouter des exigences de qualité afin d'améliorer la séparation des plastiques recyclables et des valeurs cibles pour les technologies de recyclage ultérieures applicables à la partie G, point 2, de l'annexe VIII.

4. Les États membres encouragent les installations de traitement autorisées à mettre en place des systèmes de management environnemental certifiés et à faire réaliser des audits conformément au règlement (CE) nº 1221/2009.

Article 27

Exigences générales relatives au broyage

1. À partir du 1er septembre 2029, les installations de traitement autorisées et les autres opérateurs de gestion des déchets effectuant des opérations de broyage demandent que les véhicules hors d'usage qui leur sont remis en vue de leur broyage, ou les grandes pièces et grands composants structurels du châssis ou de la carrosserie des véhicules hors d'usage des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O qui leur sont remis pour broyage ou découpage, soient:

a) dépollués conformément à l'article 28 et leurs pièces et composants extraits conformément à l'article 29; et

b) accompagnés d'une copie du certificat de destruction délivré pour le véhicule hors d'usage concerné.

2. Les installations de traitement autorisées et les opérateurs de gestion des déchets qui effectuent des opérations de broyage et reçoivent des véhicules hors d'usage qui ne sont pas conformes aux exigences énoncées au paragraphe 1:

a) signalent la non-conformité à l'autorité compétente, y compris le nom et les coordonnées de la personne physique ou morale qui a remis le véhicule hors d'usage à l'installation de traitement autorisée ou à tout autre opérateur de gestion des déchets pour broyage;

b) s'abstiennent d'utiliser ces véhicules hors d'usage dans leurs opérations de broyage, à moins que l'autorité compétente n'autorise de telles opérations ou jusqu'à ce que les mesures nécessaires pour traiter le véhicule hors d'usage conformément aux articles 28 et 29 et délivrer un certificat de destruction conformément à l'article 25 aient été prises.

3. Les installations de traitement autorisées et les opérateurs de gestion des déchets qui procèdent au broyage des véhicules hors d'usage ne mélangent les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux à d'autres déchets, y compris aux déchets d'emballages et aux déchets d'équipements électriques et électroniques, que si les critères et les valeurs limites de la partie G, points 1 et 2, de l'annexe VIII sont respectés.

Article 28

Dépollution des véhicules hors d'usage

1. Dans les trente jours à compter de la remise d'un véhicule hors d'usage à l'installation de traitement autorisée, cette installation dépollue ce véhicule préalablement à tout traitement ultérieur, conformément aux exigences minimales énoncées dans la partie B de l'annexe VIII.

2. Les fluides et liquides énumérés dans la partie B de l'annexe VIII sont collectés et stockés séparément, conformément aux exigences énoncées dans la partie A de l'annexe VIII. Les huiles usagées sont collectées et stockées séparément des autres fluides et liquides et sont traitées conformément à l'article 21 de la directive 2008/98/CE.

3. Les pièces, composants et matériaux contenant des substances visées à l'article 5, paragraphe 4, du présent règlement sont extraits des véhicules hors d'usage et manipulés conformément à l'article 17 de la directive 2008/98/CE.

4. Les batteries sont extraites séparément des véhicules hors d'usage et stockées dans une zone désignée en vue d'un traitement ultérieur conformément à l'article 70, paragraphe 3, du règlement (UE) 2023/1542.

5. Les pièces, composants et matériaux qui ont été dépollués sont manipulés et étiquetés conformément aux articles 18 et 19 de la directive 2008/98/CE.

6. L'installation de traitement autorisée documente la dépollution des véhicules hors d'usage en enregistrant les informations énumérées dans la partie B, point 4, de l'annexe VIII et communique ces informations pour chaque année civile à l'autorité compétente de l'État membre.

Article 29

Extraction obligatoire des pièces et composants destinés à être réutilisés, remanufacturés, remis à neuf et recyclés avant le broyage

1. À partir du 1er septembre 2029, les installations de traitement autorisées veillent à ce que les pièces et composants énumérés dans la partie C de l'annexe VIII soient extraits des véhicules hors d'usage avant le broyage ou le compactage, après l'achèvement des opérations de dépollution visées à l'article 28.

Les installations de traitement autorisées extraient de manière non destructive les pièces et composants énumérés dans la partie C de l'annexe VIII présentant un potentiel de réutilisation, de remanufacturage ou de remise à neuf.

Le deuxième alinéa du présent paragraphe ne s'applique pas si une installation de traitement autorisée démontre que le démontage manuel, ou le désassemblage semi-automatisé ou automatisé d'une manière non destructive des pièces et composants énumérés dans la partie C de l'annexe VIII entraîne des coûts disproportionnés qui ne peuvent pas être compensés par les recettes attendues de la réutilisation, du remanufacturage ou de la remise à neuf de ces pièces et composants.

2. Une installation de traitement autorisée n'est pas tenue de retirer les pièces et composants énumérés dans la partie C de l'annexe VIII, à l'exception de ceux qui doivent être retirés de manière non destructive conformément au paragraphe 1 du présent article, si elle démontre que les technologies post-broyeur séparent les matériaux des pièces et composants énumérés dans la partie C, deuxième colonne, de l'annexe VIII aussi efficacement que les processus de démontage manuel, ou les processus de désassemblage semi-automatisé ou automatisé, et que les critères et les valeurs limites de la partie G, points 1 et 2, de l'annexe VIII sont respectés.

Aux fins du premier alinéa, l'installation de traitement autorisée fournit les informations énumérées dans la partie G, point 3, de l'annexe VIII.

3. Outre les obligations énoncées à l'article 35 de la directive 2008/98/CE, les installations de traitement autorisées tiennent des registres des véhicules hors d'usage qui sont traités sans extraction préalable des pièces, composants et matériaux conformément au paragraphe 2 du présent article, lesquels registres comprennent notamment le nom et l'adresse des installations de traitement ainsi que le VIN des véhicules hors d'usage concernés.

Les installations de traitement autorisées fournissent les informations figurant dans les registres visés au premier alinéa du présent paragraphe à l'autorité compétente conformément à l'article 50, paragraphe 6.

Article 30

Exigences relatives aux pièces et composants extraits

1. Toutes les pièces et composants qui ont été extraits d'un véhicule hors d'usage conformément à l'article 29, paragraphe 1, sont évalués afin de déterminer s'ils sont en état de faire l'objet:

a) d'une réutilisation, conformément à la partie D, point 1 a), de l'annexe VIII;

b) d'un remanufacturage ou d'une remise à neuf, conformément à la partie D, point 1 b), de l'annexe VIII;

c) d'un recyclage; ou

d) d'autres opérations de traitement, compte tenu des exigences spécifiques en matière de traitement énoncées dans la partie F de l'annexe VIII.

L'évaluation est réalisée en tenant compte en particulier de la faisabilité technique de la mise en œuvre des processus visés au premier alinéa et des exigences en matière de sécurité des véhicules.

2. Les pièces et composants extraits qui sont en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf doivent être:

a) étiquetés conformément à la partie D, point 2, de l'annexe VIII; et

b) dûment protégés contre les dommages pendant le transport, le chargement et le déchargement.

3. Les pièces et composants énumérés dans la partie E de l'annexe VIII ne peuvent pas être réutilisés, sauf si l'évaluation visée au paragraphe 1 confirme que l'utilisation de ces pièces et composants est conforme aux exigences applicables aux véhicules énoncées dans les règlements (UE) 2018/858 et (UE) nº 168/2013. Ces pièces et composants ne peuvent être transférés à un autre opérateur économique en vue de leur réutilisation qu'à condition d'être installés par un opérateur de réparation et d'entretien qualifié.

4. Les pièces et composants provenant de véhicules hors d'usage ou d'opérations de réparation et d'entretien et qui sont considérés comme étant en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne sont pas considérés comme des déchets. Les installations de traitement autorisées mettent à la disposition des autorités nationales compétentes qui en font la demande:

a) la documentation confirmant l'évaluation visée au paragraphe 1 qui démontre que les pièces et composants sont en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf; et

b) une copie de la facture ou du contrat relatif au transfert de ces pièces et composants.

5. Le présent article ne s'applique pas aux batteries auxquelles le règlement (UE) 2023/1542 s'applique.

6. Les installations de traitement autorisées veillent à ce que les pièces et composants extraits qui ne sont pas en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf soient envoyés pour traitement conformément au paragraphe 1, premier alinéa, points c) et d).

Article 31

Commerce des pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf

1. À partir du 1er septembre 2029, tout opérateur économique qui vend des pièces ou composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf veille à ce que les pièces et composants portent l'étiquetage apposé par les installations de traitement autorisées conformément à l'article 30, paragraphe 2, point a).

2. En cas de vente aux consommateurs de pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf, les opérateurs économiques veillent à ce que ces pièces et composants puissent conserver leurs fonctions et leurs performances requises dans le cadre d'une utilisation normale et soient conformes aux autres exigences applicables aux biens vendus conformément à la directive (UE) 2019/771.

3. Les exigences applicables aux opérateurs économiques énoncées aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent quelle que soit la technique de commercialisation utilisée, y compris la vente en ligne.

Article 32

Réutilisation, remanufacturage et remise à neuf de pièces et de composants

1. À partir du 1er septembre 2029, les États membres prennent des mesures incitatives pour encourager la réutilisation, le remanufacturage, la conversion électrique (rétrofit) et la remise à neuf des pièces et composants, que ceux-ci aient été extraits pendant la phase d'utilisation d'un véhicule ou la phase de gestion d'un véhicule lorsqu'il est hors d'usage.

Les mesures incitatives visées au premier alinéa peuvent porter sur:

a) l'obligation pour les opérateurs d'entretien et de réparation de présenter aux clients une offre de réparation du véhicule avec des pièces et des composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf parallèlement à l'offre de réparation du véhicule avec des pièces et composants neufs, à condition que cette exigence soit formulée de manière à ne pas créer de coûts ou de charges administratives excessifs pour les micro et petites entreprises;

b) des incitations économiques visant à stimuler le marché pour les pièces et composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf.

2. Les États membres incluent dans les programmes de prévention des déchets requis en vertu de l'article 29 de la directive 2008/98/CE les mesures incitatives visées au paragraphe 1 du présent article.

3. La Commission facilite l'échange d'informations et le partage des meilleures pratiques entre les États membres en ce qui concerne les mesures incitatives visées au paragraphe 1.

La Commission contrôle l'efficacité des mesures incitatives accordées par les États membres.

Article 33

Objectifs en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation

1. À partir du 1er janvier 2030, les États membres adoptent les mesures nécessaires pour garantir que les producteurs ou, lorsqu'elles ont été désignées conformément à l'article 17, paragraphe 1, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, veillent à ce que les opérateurs de gestion des déchets atteignent les objectifs suivants:

a) une réutilisation et une valorisation, calculées ensemble, d'au moins 95 %, en poids moyen par véhicule, à l'exclusion des batteries, et par an;

b) une réutilisation et un recyclage, calculés ensemble, d'au moins 85 %, en poids moyen par véhicule, à l'exclusion des batteries, et par an.

2. À partir du 1er janvier 2032, les États membres adoptent les mesures nécessaires pour garantir que les producteurs ou, lorsqu'elles ont été désignées conformément à l'article 17, paragraphe 1, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs veillent à ce que les opérateurs de gestion des déchets atteignent un objectif annuel de recyclage des plastiques d'au moins 30 % du poids total moyen des plastiques contenus dans les véhicules hors d'usage.

Le poids du plastique recyclé et le poids total des plastiques visés au premier alinéa excluent les élastomères, les thermodurcissables autres que les mousses de polyuréthane utilisées pour le rembourrage, et les plastiques qui contiennent des substances visées à l'article 7 du règlement (UE) 2019/1021 ou qui sont contaminés par de telles substances, lorsque les seuils indiqués à l'annexe IV dudit règlement sont dépassés.

Article 34

Interdiction de la mise en décharge des déchets non inertes

À partir du 1er septembre 2029, les fractions lourdes du broyeur et les fractions légères du broyeur provenant de véhicules hors d'usage qui subsistent après traitement et qui contiennent des déchets non inertes ne peuvent pas être acceptées dans une décharge si elles dépassent les valeurs limites fixées dans la partie G, points 2 d) et e), de l'annexe VIII.

Article 35

Transfert des véhicules hors d'usage

1. Le traitement des véhicules hors d'usage peut être entrepris en dehors de l'État membre concerné ou en dehors de l'Union, à condition que le transfert des véhicules hors d'usage ou des déchets produits au cours de leur traitement soit conforme au règlement (UE) 2024/1157.

2. Le transfert de véhicules hors d'usage de l'Union vers un pays tiers conformément au paragraphe 1 du présent article n'est pris en compte aux fins du respect des obligations et des objectifs fixés à l'article 33 que si l'exportateur des véhicules hors d'usage fournit des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente de destination démontrant que le traitement a été effectué dans des conditions considérées comme équivalentes aux exigences prévues dans le présent règlement et aux exigences en matière de protection de l'environnement et de la santé humaine prévues dans d'autres actes législatifs de l'Union.

CHAPITRE V

TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ ET DISTINCTION ENTRE LES VÉHICULES D'OCCASION ET LES VÉHICULES HORS D'USAGE

Article 36

Transfert de propriété de véhicules d'occasion au sein de l'Union

1. Aux fins du transfert de propriété d'un véhicule d'occasion au sein de l'Union, un opérateur économique présente à toute personne physique ou morale intéressée par l'acquisition de la propriété du véhicule concerné la documentation qui démontre qu'il ne s'agit pas d'un véhicule hors d'usage, quelle que soit la technique de négociation utilisée, y compris au moyen d'enchères réservées aux opérateurs économiques, de contrats à distance ou de plateformes en ligne. Cette documentation démontre qu'il s'agit d'un véhicule en état de circuler ou consiste en une évaluation, conformément à l'annexe I, qui prouve qu'il ne s'agit pas d'un véhicule hors d'usage.

2. Aux fins du transfert de propriété d'un véhicule d'occasion au sein de l'Union, les personnes physiques qui ne sont pas des opérateurs économiques ne sont tenues de fournir la documentation visée au paragraphe 1 que lorsque:

a) le véhicule est déclaré comme perte totale économique par une compagnie d'assurance;

b) la vente est conclue entièrement au moyen d'une plateforme en ligne, sans remise physique du véhicule entre le vendeur et l'acheteur ou toute personne agissant en leur nom.

Article 37

Statut du véhicule

1. Lors de l'évaluation des dommages occasionnés à un véhicule impliqué dans un accident, la compagnie d'assurance ou tout autre expert en automobile qui procède à l'évaluation en son nom évalue également si le véhicule est un véhicule hors d'usage conformément à l'annexe I.

2. Les autorités compétentes peuvent exiger du propriétaire d'un véhicule, en cas de doute sur le fait qu'un véhicule d'occasion puisse être un véhicule hors d'usage, qu'il présente des documents attestant que le véhicule concerné n'est pas un véhicule hors d'usage. Ces documents consistent en une évaluation conforme à l'annexe I ou en un certificat de contrôle technique valide.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 du présent règlement pour modifier le présent règlement en supprimant les critères énumérés à l'annexe I afin de déterminer si un véhicule d'occasion est un véhicule hors d'usage, à condition que les progrès technologiques dans le domaine de la traçabilité, de la réparabilité et de la sécurité justifient de limiter les cas dans lesquels le véhicule est considéré comme un véhicule hors d'usage.

ChAPITRE VI

EXPORTATION DE VÉHICULES D'OCCASION VERS DES PAYS TIERS

Article 38

Autorité compétente pour l'exportation de véhicules d'occasion vers des pays tiers

1. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes responsables de l'exécution des obligations énoncées dans le présent chapitre.

2. Au plus tard le 30 septembre 2027, les États membres communiquent à la Commission les noms et adresses des autorités compétentes désignées conformément au paragraphe 1. Ils informent sans retard injustifié la Commission de toute modification des noms ou adresses de ces autorités compétentes.

Article 39

Contrôles et exigences applicables à l'exportation des véhicules d'occasion

1. À partir du 1er septembre 2031, les véhicules d'occasion destinés à l'exportation sont soumis aux contrôles et aux exigences prévus dans le présent chapitre.

2. Le présent chapitre est sans préjudice d'autres dispositions du présent règlement ainsi que d'autres actes juridiques de l'Union régissant la mainlevée en vue de l'exportation de marchandises, en particulier le règlement (UE) no 952/2013 et ses articles 46, 47, 267 et 269.

3. Les véhicules d'occasion ne peuvent être exportés que:

a) s'ils ne sont pas des véhicules hors d'usage; et

b) s'ils sont en état de circuler à la date de dépôt de la déclaration d'exportation, à moins qu'ils n'aient été reconnus comme des véhicules présentant un intérêt culturel particulier conformément à l'article 2, paragraphe 2, point f), et à l'annexe II.

4. Les informations suivantes sont fournies aux autorités douanières ou mises à leur disposition pour chaque véhicule d'occasion destiné à l'exportation:

a) le VIN du véhicule d'occasion et l'identification de l'État membre dans lequel le véhicule a été immatriculé en dernier lieu;

b) une déclaration confirmant que le véhicule d'occasion satisfait aux exigences énoncées dans le paragraphe 3 du présent article, ou un certificat fourni conformément à l'annexe II.

5. Afin de vérifier le respect du présent chapitre en ce qui concerne l'autorisation de mainlevée d'un véhicule d'occasion en vue de l'exportation:

a) jusqu'à ce que l'interconnexion visée à l'article 46, paragraphe 4, soit opérationnelle, les autorités douanières échangent des informations et coopèrent avec les autorités compétentes conformément à l'article 45 et, si nécessaire, tiennent compte de cet échange d'informations et de cette coopération afin d'autoriser la mainlevée d'un véhicule d'occasion en vue de l'exportation;

b) une fois que l'interconnexion visée à l'article 46, paragraphe 4, est opérationnelle, l'article 40, l'article 41, paragraphes 2 et 3, et l'article 43, paragraphe 3, s'appliquent, et les notifications et autres échanges au titre des articles 42, 43 et 44 se font au moyen des systèmes électroniques correspondants.

6. Un véhicule d'occasion destiné à l'exportation ne doit pas faire l'objet:

a) d'une inscription dans les écritures du déclarant en vertu de l'article 182 du règlement (UE) nº 952/2013;

b) d'une autoévaluation en vertu de l'article 185 du règlement (UE) nº 952/2013;

Article 40

Vérification automatisée des informations relatives au statut du véhicule

1. Avant d'accorder la mainlevée d'un véhicule d'occasion en vue de son exportation, les autorités douanières vérifient automatiquement et électroniquement, au moyen des systèmes électroniques visés à l'article 46, paragraphe 4, si, sur la base du VIN et des informations relatives à l'État membre de la dernière immatriculation, le véhicule est en état de circuler. Cette obligation ne s'applique pas aux véhicules qui ont été reconnus comme des véhicules présentant un intérêt culturel particulier conformément à l'article 2, paragraphe 2, point f), et à l'annexe II.

2. Lorsque les informations fournies ou mises à la disposition des autorités douanières ne correspondent pas aux informations contenues dans les registres nationaux des véhicules et dans les systèmes électroniques nationaux de contrôle technique conformément au paragraphe 1, les autorités douanières n'accordent pas la mainlevée de ce véhicule en vue de l'exportation et en informent la personne physique ou morale concernée au moyen desdits systèmes électroniques.

Article 41

Gestion des risques et contrôles douaniers

1. Aux fins de l'application des dispositions prévues à l'article 39, les autorités douanières effectuent des contrôles sur les véhicules d'occasion destinés à l'exportation conformément aux dispositions relatives à la gestion des risques et aux contrôles douaniers énoncées dans le règlement (UE) nº 952/2013. Sans préjudice de l'article 40 du présent règlement, ces contrôles sont principalement fondés sur une analyse des risques, conformément au règlement (UE) nº 952/2013.

2. Outre la gestion des risques visée au paragraphe 1 du présent article, une fois que l'interconnexion visée à l'article 46 est opérationnelle, les systèmes électroniques visés à l'article 46, paragraphe 1, contiennent les informations et les autorités douanières vérifient automatiquement et électroniquement au moyen de l'interconnexion visée à l'article 46, paragraphe 4, si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation satisfait aux conditions spécifiques liées à la protection de l'environnement ou à la sécurité routière conformément au paragraphe 3 du présent article.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 51 afin de compléter le présent règlement en définissant les conditions de conformité visées au paragraphe 2 du présent article, pour ce qui est des conditions spécifiques appliquées à l'importation de véhicules d'occasion par le pays tiers d'importation liées à la protection de l'environnement et à la sécurité routière, lorsque ces conditions ont été notifiées à la Commission par ce pays tiers. Ces conditions sont vérifiables au regard des informations disponibles dans les systèmes électroniques visés à l'article 46, paragraphe 1.

4. La Commission publie et met régulièrement à jour, sur un portail en ligne prévu à cet effet, les conditions spécifiques dont elle a reçu la notification qui sont liées à la protection de l'environnement ou à la sécurité routière, imposées par des pays tiers et visées au paragraphe 3.

Article 42

Suspension

1. Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'un véhicule d'occasion destiné à l'exportation peut ne pas satisfaire aux exigences du présent chapitre, les autorités douanières suspendent immédiatement la mainlevée en vue de l'exportation de ce véhicule d'occasion, informent immédiatement de la suspension les autorités compétentes désignées en vertu de l'article 38 et transmettent toutes les informations pertinentes nécessaires pour que les autorités compétentes déterminent si le véhicule d'occasion satisfait aux exigences du présent règlement et peut bénéficier d'une mainlevée en vue de l'exportation.

2. Afin de déterminer si un véhicule d'occasion, faisant l'objet d'une suspension conformément au paragraphe 1, est conforme au présent règlement, les autorités compétentes peuvent demander à toute personne participant à l'exportation de ce véhicule d'occasion des informations complémentaires, y compris des informations sur la vente ou le transfert de la propriété du véhicule, telles qu'une copie de la facture ou du contrat, ainsi que des documents attestant que ce véhicule d'occasion est destiné à un usage ultérieur.

Article 43

Mainlevée en vue de l'exportation

1. Lorsque la mainlevée en vue de l'exportation d'un véhicule d'occasion a été suspendue conformément à l'article 42, ce véhicule d'occasion bénéficie de la mainlevée en vue de l'exportation lorsqu'il a été satisfait à toutes les autres exigences et formalités y afférentes et que l'une quelconque des conditions suivantes est remplie:

a) les autorités compétentes désignées en vertu de l'article 38 n'ont pas demandé, dans un délai de quatre jours ouvrables à compter du début de la suspension, aux autorités douanières de maintenir la suspension; ou

b) les autorités compétentes désignées en vertu de l'article 38 ont informé les autorités douanières de leur accord pour la mainlevée en vue de l'exportation conformément au présent chapitre.

2. La mainlevée en vue de l'exportation n'est pas considérée comme une preuve du respect du droit de l'Union et, en particulier, du présent règlement ou du règlement (UE) nº 952/2013.

3. Les autorités douanières notifient automatiquement la sortie du véhicule de l'Union au moyen de l'interconnexion visée à l'article 46, paragraphe 4, aux services d'immatriculation des véhicules de l'État membre de la dernière immatriculation. Les services d'immatriculation des véhicules indiquent dans leur registre national des véhicules que le véhicule a été exporté vers un pays tiers.

Article 44

Refus de la mainlevée en vue de l'exportation

1. Lorsque l'autorité compétente conclut qu'un véhicule d'occasion pour lequel la suspension a été notifiée conformément à l'article 42 n'est pas conforme au présent chapitre, elle demande immédiatement aux autorités douanières de ne pas accorder la mainlevée pour l'exportation et le leur notifie.

2. Après notification de la part de l'autorité compétente conformément au paragraphe 1, les autorités douanières n'accordent pas la mainlevée du véhicule d'occasion en vue de l'exportation.

Article 45

Coopération entre autorités et échange d'informations

1. Les autorités compétentes des États membres se prêtent mutuellement assistance dans la mise en œuvre du présent chapitre par l'échange d'informations au niveau bilatéral, notamment aux fins de la vérification du statut d'un véhicule, y compris la vérification de son statut d'immatriculation dans l'État membre dans lequel il était précédemment immatriculé.

2. Le cas échéant, les autorités compétentes des États membres coopèrent également avec les autorités administratives de pays tiers. Cette coopération peut comprendre le partage d'informations pertinentes, la réalisation d'inspections conjointes et d'autres formes d'assistance mutuelle jugées nécessaires pour assurer le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables régissant l'exportation des véhicules d'occasion.

3. Les autorités douanières et les autorités compétentes des États membres coopèrent conformément à l'article 47, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 952/2013 et échangent les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions au titre du présent règlement, y compris par voie électronique. Les autorités douanières peuvent, conformément à l'article 12, paragraphe 1, et à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 952/2013, communiquer à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'opérateur ou le commerçant est établi les informations de nature confidentielle qu'elles ont obtenues dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches, ou qui leur ont été fournies à titre confidentiel.

4. Lorsque les autorités compétentes ont reçu des informations conformément aux paragraphes 1 à 3, elles peuvent les communiquer aux autorités compétentes d'autres États membres.

5. Les informations relatives aux risques sont échangées comme suit:

a) entre les autorités douanières, conformément à l'article 46, paragraphe 5, du règlement (UE) nº 952/2013;

b) entre les autorités douanières et la Commission, conformément à l'article 47, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 952/2013;

c) entre les autorités douanières et les autorités compétentes, y compris les autorités compétentes d'autres États membres, conformément à l'article 47, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 952/2013.

Article 46

Systèmes électroniques

1. Le système électronique MOVE-HUB mis au point par la Commission est utilisé pour l'échange du VIN et des autres informations relatives à l'immatriculation des véhicules ainsi qu'aux résultats du contrôle technique entre les registres nationaux des véhicules et les systèmes électroniques de contrôle technique des États membres, ainsi que pour l'interconnexion avec l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, lorsque cela est nécessaire aux fins des contrôles et des exigences prévus dans le présent chapitre.

2. Le système électronique MOVE-HUB visé au paragraphe 1 offre au moins les fonctionnalités suivantes:

a) l'échange des données en temps réel avec les registres nationaux des véhicules et les systèmes électroniques nationaux de contrôle technique des États membres avec lesquels il est interconnecté;

b) le contrôle électronique automatisé des données fournies dans le certificat de contrôle technique visé à l'annexe II de la directive 2014/45/UE, en date de la première immatriculation du véhicule, ainsi que de l'État membre dans lequel le véhicule a été immatriculé en dernier lieu, conformément à la directive 1999/37/CE, afin de déterminer si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation satisfait aux exigences prévues à l'article 39, à l'article 40, paragraphe 1, et à l'article 41;

c) l'interconnexion avec l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, conformément au règlement (UE) 2022/2399, aux fins de l'échange de données, et l'appui au processus d'échange d'informations visé à l'article 40, paragraphe 1, et à l'article 41, paragraphe 2, ainsi que l'appui aux notifications visées aux articles 42, 43 et 44;

d) aux fins de la coopération avec les pays tiers au titre de l'article 45, paragraphe 2, l'échange électronique d'informations avec les autorités compétentes des pays tiers qui ont notifié à la Commission, conformément à l'article 41, paragraphe 2, les conditions spécifiques d'importation de véhicules d'occasion qu'elles appliquent.

3. Les États membres interconnectent leurs registres nationaux des véhicules et leurs systèmes électroniques nationaux de contrôle technique avec le système électronique MOVE-HUB visé au paragraphe 1. Cette interconnexion est opérationnelle dans un délai de deux ans suivant la date d'adoption de l'acte d'exécution visé au paragraphe 5.

4. La Commission interconnecte le système MOVE-HUB visé au paragraphe 1 du présent article avec le système d'échange de certificats dans le cadre du guichet unique de l'Union européenne pour les douanes mis en place par l'article 4 du règlement (UE) 2022/2399, afin que les contrôles automatisés visés à l'article 40 et à l'article 41, paragraphe 2, et les notifications visées aux articles 42, 43 et 44 puissent être effectués. Cette interconnexion est opérationnelle dans un délai de quatre ans suivant la date d'adoption de l'acte d'exécution visé au paragraphe 5 du présent article.

5. La Commission adopte, au plus tard le 30 septembre 2028, les actes d'exécution établissant les modalités nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités du système MOVE-HUB visées au paragraphe 2, y compris les mesures techniques nécessaires à l'interconnexion des systèmes électroniques nationaux avec MOVE-HUB, les conditions de connexion à MOVE-HUB, les données à transmettre par les systèmes nationaux et le format de transmission de ces données au moyen des systèmes nationaux interconnectés. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 52, paragraphe 2.

CHAPITRE VII

EXÉCUTION

Article 47

Inspections

1. Aux fins de l'exécution du présent règlement, les États membres établissent des stratégies d'inspection visant à détecter les activités illégales dans le domaine de la collecte, ainsi que du traitement et de l'exportation de véhicules hors d'usage et de leurs pièces et composants. Ces stratégies prévoient les inspections visées aux paragraphes 2, 3 et 4.

2. Aux fins de l'exécution du présent règlement, les États membres inspectent:

a) les installations de traitement autorisées;

b) les points de collecte;

c) d'autres installations et opérateurs économiques susceptibles de participer à la collecte, au traitement et à l'exportation de véhicules hors d'usage, ou vendant des pièces de rechange et des composants usagés.

3. Le nombre total d'opérateurs énumérés au paragraphe 2 qui font l'objet d'une inspection chaque année civile est calculé comme représentant au moins 10 % des opérateurs énumérés au paragraphe 2, points a) et b).

4. Les États membres effectuent également des inspections régulières et fondées sur les risques concernant l'exportation de véhicules d'occasion afin de vérifier le respect de l'article 39.

5. Afin de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage, les autorités compétentes des États membres peuvent inspecter les transferts de véhicules d'occasion soupçonnés d'être des véhicules hors d'usage pour s'assurer qu'ils sont conformes aux exigences prévues à l'article 36 et à l'annexe I et contrôler de tels transferts en conséquence.

6. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre établissent qu'un transfert prévu d'un véhicule d'occasion implique un ou plusieurs véhicules hors d'usage, les coûts des analyses, des inspections et du stockage appropriés des véhicules suspectés d'être des véhicules hors d'usage peuvent être imputés aux personnes organisant le transfert de ces véhicules.

Article 48

Coopération en matière d'exécution au niveau national et entre les États membres

1. Les États membres mettent en place, en ce qui concerne toutes les autorités compétentes concernées participant à l'exécution du présent règlement, des mécanismes efficaces permettant à ces autorités de coopérer et de se coordonner au niveau national pour l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et d'activités relatives au contrôle de l'immatriculation des véhicules, de la radiation, de la suspension et de l'annulation de l'immatriculation des véhicules, à la certification de la destruction, à l'exportation de véhicules d'occasion, ainsi qu'à la prévention du traitement illégal et de l'exportation illégale des véhicules hors d'usage.

2. Les États membres coopèrent entre eux, au niveau bilatéral et multilatéral, afin de faciliter la prévention et la détection des cas de traitement illégal et d'exportation illégale de véhicules hors d'usage et de traiter la question des véhicules disparus. Ils échangent des informations pertinentes sur l'immatriculation, la radiation, la suspension et l'annulation de l'immatriculation, au moyen du système d'échange électronique visé à l'article 46. Ils échangent également des informations pertinentes sur les installations de traitement autorisées et les opérateurs de réparation et d'entretien qui n'ont pas le statut d'installations de traitement autorisées, ainsi que sur les autres installations et opérateurs économiques qui peuvent effectuer des opérations concernant le traitement des véhicules hors d'usage. Ils partagent régulièrement des informations, des expériences et des connaissances sur les activités illégales liées aux véhicules hors d'usage, les mesures d'exécution et les actions conjointes au sein de structures établies, telles que les réseaux d'application de la législation, les agences et le comité institué en vertu de l'article 52 du présent règlement.

L'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules comprend l'accès aux données sur les performances, la nature et les résultats des contrôles effectués, ainsi que l'échange de ces données avec les autorités compétentes des autres États membres afin de faciliter l'exécution du présent règlement.

3. Les États membres notifient à la Commission la liste des membres de leur personnel permanent chargés de la coopération visée au paragraphe 2 du présent article et à l'article 45.

Article 49

Sanctions

Au plus tard le 1er septembre 2029, les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations de l'article 15, paragraphe 1, de l'article 16, de l'article 18, paragraphe 1, de l'article 22, paragraphes 1 et 2, des articles 23 et 24, de l'article 25, paragraphes 1 et 2, des articles 26 à 31 et des articles 33, 34, 36, 37 et 39 du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres informent la Commission du régime ainsi déterminé et des mesures ainsi prises, de même que de toute modification apportée ultérieurement à ce régime ou à ces mesures.

Article 50

Communication de rapports à la Commission

1. À partir du 1er septembre 2029, les États membres rendent publiques, sous une forme agrégée pour chaque année civile et dans le format établi par la Commission conformément au paragraphe 5, les données suivantes, qui sont fondées sur les informations et les données reçues des producteurs, des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets:

a) le nombre de véhicules immatriculés dans l'État membre;

b) le nombre de véhicules mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire de l'État membre;

c) le nombre et le poids des véhicules hors d'usage collectés et dépollués dans l'État membre;

d) le nombre et le poids des véhicules hors d'usage recyclés sur le territoire de l'État membre;

e) le nombre et le poids des véhicules hors d'usage exportés ou transférés en vue d'un traitement ultérieur vers un autre État membre ou un pays tiers;

f) le nombre et le poids des véhicules hors d'usage importés ou transférés depuis un pays tiers en vue d'un traitement ultérieur;

g) le nombre de véhicules d'occasion ayant bénéficié de la mainlevée pour l'exportation et le nombre de véhicules d'occasion importés;

h) le nombre de certificats de destruction délivrés;

i) le poids total et, le cas échéant, la quantité de pièces, composants et matériaux extraits des véhicules hors d'usage aux fins de leur:

i) réutilisation;

ii) remanufacturage ou remise à neuf;

iii) recyclage;

iv) valorisation, y compris valorisation énergétique;

v) élimination;

j) la quantité et le poids des véhicules hors d'usage traités d'une manière différente de celle indiquée au point d);

k) la quantité et le poids des véhicules hors d'usage utilisés pour le remblayage;

l) les taux des objectifs fixés à l'article 33 atteints par tous les opérateurs de gestion des déchets actifs dans l'État membre;

m) l'utilisation de l'exemption prévue à l'article 29, paragraphe 2, et la manière dont elle a été contrôlée par l'État membre déclarant;

n) des données sur les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, y compris le nom des personnes morales qu'elles représentent;

o) des données concernant la mise en œuvre de l'article 21;

p) les quantités de pièces et de composants contenant des quantités pertinentes de matières premières critiques extraites des véhicules hors d'usage et les quantités de matières premières critiques valorisées à partir de ces pièces et composants.

Les États membres rendent publiques les données visées au premier alinéa dans les dix-huit mois à compter de la fin de la période de déclaration pour laquelle les données sont collectées. Ces données sont lisibles par machine, peuvent être triées et faire l'objet d'une recherche, et respectent des normes ouvertes pour une exploitation par des tiers. Les États membres informent la Commission lorsque les données visées au premier alinéa sont rendues disponibles.

La première période de déclaration correspond à la première année civile suivant l'adoption de l'acte d'exécution visé au paragraphe 5.

2. Les données rendues disponibles par les États membres conformément au paragraphe 1 sont accompagnées d'un rapport de contrôle de la qualité. Ces informations sont présentées dans le format établi par la Commission conformément au paragraphe 5.

3. Tous les cinq ans, les États membres établissent un rapport résumant:

a) les incitations introduites pour promouvoir la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf de pièces et de composants conformément à l'article 32, et l'estimation de leur effet;

b) l'application des sanctions prévues dans leur droit national pour les infractions au présent règlement adoptées conformément à l'article 49, y compris une liste des types d'infractions notifiées et des types de mesures prises;

c) les résultats des contrôles effectués conformément à l'article 47;

d) la manière d'appliquer les définitions de «véhicule hors d'usage» et de «véhicule d'occasion», y compris les difficultés pratiques rencontrées dans ce contexte.

Les États membres soumettent ce rapport à la Commission dans un délai de six mois à compter de la fin de la période de cinq ans qu'il couvre. Le premier rapport est transmis à la Commission au plus tard le 1er septembre 2032.

La Commission examine les rapports présentés par les États membres et établit et publie des rapports sur les informations reçues afin d'étayer l'évaluation de la mise en œuvre du présent règlement dans les États membres et de faciliter l'échange d'informations sur les meilleures pratiques appliquées dans les États membres.

4. Aux fins du contrôle de la mise en œuvre du présent règlement, la Commission recueille et examine les informations mises à disposition conformément au présent article.

5. La Commission adopte des actes d'exécution fixant:

a) la méthode et les règles pour le calcul, la vérification et la communication des données conformément au paragraphe 1, y compris:

i) la méthode de détermination de la quantité et du poids des pièces, composants et matériaux extraits aux fins visées au paragraphe 1, points i), j), k) et p);

ii) la méthode de détermination du poids des déchets recyclés, y compris la détermination des points de calcul et des points de mesure et, si nécessaire, les possibilités d'appliquer des taux moyens de perte;

iii) la méthode de calcul et de vérification de la réalisation des objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation visés à l'article 33, y compris dans le cas de broyage combiné de véhicules hors d'usage avec d'autres déchets visés à l'article 27 et à la partie G, point 3, de l'annexe VIII.

b) le format pour les déclarations à la Commission visé au paragraphe 1, ainsi que le format du rapport de contrôle de la qualité.

Ces actes d'exécution sont adoptés au plus tard le 31 mars 2029, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 52, paragraphe 2.

6. Les producteurs, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, les opérateurs de gestion des déchets et les autres opérateurs économiques concernés fournissent aux autorités compétentes des données précises et fiables qui permettent aux États membres de s'acquitter de leurs obligations en matière de déclaration au titre du présent article.

CHAPITRE VIII

POUVOIRS DÉLÉGUÉS ET COMITÉ

Article 51

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphes 3 et 6, à l'article 6, paragraphes 6 à 9, à l'article 7, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 4, à l'article 12, paragraphe 2, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 22, paragraphe 6, à l'article 26, paragraphe 3, à l'article 37, paragraphe 3, et à l'article 41, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 13 août 2026. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphes 3 et 6, à l'article 6, paragraphes 6 à 9, à l'article 7, paragraphe 3, à l'article 11, paragraphe 4, à l'article 12, paragraphe 2, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 22, paragraphe 6, à l'article 26, paragraphe 3, à l'article 37, paragraphe 3, et à l'article 41, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphes 3 et 6, de l'article 6, paragraphes 6 à 9, de l'article 7, paragraphe 3, de l'article 11, paragraphe 4, de l'article 12, paragraphe 2, de l'article 21, paragraphe 2, de l'article 22, paragraphe 6, de l'article 26, paragraphe 3, de l'article 37, paragraphe 3, et de l'article 41, paragraphe 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 52

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 39 de la directive 2008/98/CE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

CHAPITRE IX

MODIFICATIONS

Article 53

Modifications du règlement (UE) 2023/1542

L'annexe I du règlement (UE) 2023/1542 est modifiée conformément à l'annexe XII du présent règlement.

Article 54

Modifications du règlement (UE) 2019/1020

Dans le règlement (UE) 2019/1020, les points 10 et 11 de l'annexe II sont supprimés.

Article 55

Modifications des règlements (UE) 2018/858 et (UE) nº 168/2013

L'annexe II du règlement (UE) 2018/858 et l'annexe II du règlement (UE) nº 168/2013 sont modifiées conformément à l'annexe XI du présent règlement.

CHAPITRE X

DISPOSITIONS FINALES

Article 56

Réexamen

1. Au plus tard le 31 décembre 2035, la Commission procède à un réexamen de l'application du présent règlement et de son incidence sur l'environnement, la santé humaine et le fonctionnement du marché unique et rédige un rapport à cet égard, qu'elle soumet au Parlement européen et au Conseil. S'il y a lieu, ce rapport est accompagné d'une proposition législative visant à modifier les dispositions pertinentes du présent règlement.

2. En tenant compte des progrès techniques et de l'expérience pratique acquise dans les États membres, ainsi que de toute révision du règlement (CE) nº 1907/2006, la Commission inclut dans son rapport une évaluation de ce qui suit:

a) la nécessité d'élargir le champ d'application du présent règlement, en particulier les chapitres II et III, ainsi que le chapitre IV, section II, aux véhicules de catégorie L tels qu'ils sont définis à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 168/2013 et aux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O telles qu'elles sont énoncées à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858;

b) la nécessité d'élargir le champ d'application des dispositions applicables aux véhicules qui font l'objet d'une réception multi-étapes et aux autocaravanes et d'inclure les caravanes remorquées dans le champ d'application du présent règlement;

c) la nécessité d'élargir le champ d'application du présent règlement, en particulier des dispositions du chapitre VI, aux véhicules de catégorie L, tels qu'ils sont définis à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 168/2013;

d) les mesures concernant la fourniture d'informations sur les substances préoccupantes présentes dans les véhicules et la nécessité d'introduire de nouvelles dispositions concernant les substances préoccupantes susceptibles d'avoir une incidence sur le recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage;

e) les mesures relatives à la gestion des véhicules hors d'usage prévues au chapitre IV, y compris les niveaux des objectifs fixés à l'article 33 et la nécessité de les réviser;

f) la nécessité d'élargir le champ d'application du présent règlement en ce qui concerne le niveau des objectifs de recyclage prévus à l'article 33, aux catégories de véhicules auxquelles l'article 33 ne s'applique pas en vertu du présent règlement;

g) les infractions et l'efficacité, la proportionnalité et le caractère dissuasif des sanctions énoncées à l'article 49;

h) la nécessité de modifier l'article 5;

i) la mesure dans laquelle la question des véhicules disparus a été résolue, y compris des estimations du nombre de véhicules disparus et des effets des mesures concernant l'exportation de véhicules d'occasion, ainsi que la nécessité d'inclure des mesures supplémentaires pour faire face à la question de la traçabilité des véhicules;

j) les exigences relatives au contenu en plastique recyclé, y compris les objectifs et les obligations applicables aux installations de recyclage à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union énoncés à l'article 6, paragraphes 1 à 4, du présent règlement, et la nécessité d'une révision sur cette base, y compris une évaluation de l'évolution de la situation en ce qui concerne l'acier et l'aluminium en lien avec l'article 6, paragraphes 7 et 8, du présent règlement et en vertu d'autres actes législatifs pertinents de l'Union, tels que le règlement (UE) 2025/40 ou le règlement (UE) 2024/1781, afin de garantir la cohérence et l'harmonisation;

k) le mécanisme de répartition des coûts pour les véhicules qui deviennent des véhicules hors d'usage dans un autre État membre, prévu à l'article 22, et la nécessité de sa révision;

l) les dispositions relatives aux processus susceptibles d'avoir une incidence sur le recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage;

m) l'incidence des différences dans les critères nationaux de contrôle technique sur les exportations de véhicules d'occasion;

n) l'efficacité, l'interopérabilité et la fiabilité des systèmes nationaux d'immatriculation des véhicules et de leur échange transfrontalier d'informations pour garantir l'identification, le statut et la traçabilité exacts des véhicules tout au long de leur cycle de vie, en accordant une attention particulière à:

   i) l'incidence de la radiation temporaire sur l'exactitude, l'accessibilité et la traçabilité des registres des véhicules, y compris son rôle dans l'identification des véhicules disparus;

   ii) la nécessité d'exigences minimales pour la radiation des véhicules dans l'ensemble de l'Union, telles que l'établissement d'une durée maximale et de conditions de renouvellement strictes, afin de renforcer la traçabilité des véhicules et d'empêcher leur traitement illégal.

3. Au plus tard le 31 décembre 2033, la Commission examine l'état d'avancement technologique, les performances environnementales et économiques et la disponibilité de contenu en plastique biosourcé et d'élastomères issus du retraitement des pneumatiques dans les véhicules neufs, en tenant compte des critères de durabilité prévus à l'article 29 de la directive (UE) 2018/2001 et de tout critère de durabilité à établir pour les pneumatiques au titre du règlement (UE) 2024/1781.

4. Le cas échéant, et sur la base de l'examen visé au paragraphe 3, la Commission peut présenter une proposition législative afin:

a) d'établir des exigences en matière de durabilité pour les matières premières biosourcées contenues dans les plastiques utilisés dans les véhicules;

b) de fixer des objectifs pour augmenter l'utilisation de matières premières biosourcées dans les plastiques utilisés dans les véhicules;

c) de fixer des objectifs pour inclure l'utilisation d'élastomères issus du retraitement des pneumatiques provenant des véhicules;

d) d'évaluer la mesure dans laquelle les objectifs visés au point b) peuvent être combinés avec les objectifs fixés à l'article 6, paragraphe 1, ou ajoutés à ceux-ci;

e) d'évaluer la mesure dans laquelle les objectifs visés au point c) peuvent être combinés avec les objectifs fixés à l'article 6, paragraphe 1;

f) de modifier, le cas échéant, la définition du plastique biosourcé figurant à l'article 3, paragraphe 1, point 53), du règlement (UE) 2025/40, la définition du plastique figurant à l'article 3, paragraphe 1, point 9), du présent règlement et la portée des objectifs relatifs au plastique recyclé fixés à l'article 6, paragraphe 1, du présent règlement;

g) de modifier, le cas échéant, la méthode de calcul et de vérification visée à l'article 6, paragraphe 2, et les exigences applicables aux installations transformant des élastomères à partir de pneumatiques qui sont basées dans l'Union et dans des pays tiers.

5. Le cas échéant, afin de garantir une traçabilité effective et uniforme des véhicules hors d'usage, et sur la base de l'examen visé au paragraphe 2, point n), la Commission peut présenter une proposition législative relative aux règles de radiation des véhicules dans l'ensemble de l'Union.

6. Au plus tard le 14 août 2031, la Commission procède à une évaluation afin de déterminer, au regard des déclarations faites au titre de l'article 10, si les constructeurs sont en bonne voie pour atteindre les objectifs relatifs au plastique recyclé fixés à l'article 6, paragraphe 1. Cette évaluation porte notamment sur:

a) la disponibilité de technologies de recyclage du plastique appropriées;

b) la disponibilité d'une quantité suffisante de plastique recyclé;

c) le niveau de qualité du plastique recyclé par rapport au niveau de sécurité requis; et

d) les difficultés techniques et économiques pour atteindre les objectifs relatifs au plastique recyclé.

Sur la base de cette évaluation, la Commission peut, s'il y a lieu, présenter au Parlement européen et au Conseil une proposition législative visant à modifier les objectifs fixés à l'article 6, paragraphe 1, afin de prévoir des dérogations au champ d'application, au calendrier ou aux pourcentages minimaux qui y sont définis.

Article 57

Abrogation et dispositions provisoires

1. La directive 2000/53/CE est abrogée avec effet au 1er septembre 2028.

Toutefois, les dispositions suivantes de la directive 2000/53/CE continuent de s'appliquer:

a) l'article 4, paragraphe 2, et l'annexe II, jusqu'au 31 août 2032; toutefois, les rubriques 5 a), 5 b) i), 5 b) ii) et 16 de l'annexe II de la directive 2000/53/CE cessent de s'appliquer à partir du 13 août 2026;

b) l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, l'article 6, paragraphe 3, deuxième alinéa, l'article 7, paragraphe 1, l'article 8, paragraphes 3 et 4, jusqu'au 31 août 2029;

c) l'article 6, paragraphe 3, premier alinéa, et l'annexe I, jusqu'au 31 août 2029;

d) l'article 7, paragraphe 2, point b), jusqu'au 31 décembre 2030;

e) l'article 9, paragraphe 1 *bis*, premier et troisième alinéas, l'article 9, paragraphes 1 *ter* et 1 *quinquies*, jusqu'au 31 août 2029;

f) l'article 9, paragraphe 1 *bis*, deuxième alinéa, jusqu'au 31 août 2031.

2. La directive 2005/64/CE est abrogée avec effet au 31 août 2032.

Toutefois, son article 6, paragraphe 3, est abrogé avec effet au 31 août 2029.

3. Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon les tableaux de correspondance figurant à l'annexe XV.

4. Par dérogation à l'article 8, paragraphe 2, du présent règlement, jusqu'au 14 août 2032, lorsque ledit article fait référence à l'article 4 du présent règlement, cette référence s'entend comme une référence à l'article 5 de la directive 2005/64/CE.

Par dérogation à l'article 8, paragraphe 2, du présent règlement, jusqu'au 14 août 2032, lorsque ledit article fait référence à l'article 5 du présent règlement, cette référence s'entend comme une référence à l'article 6, paragraphe 2, de la directive 2005/64/CE.

Article 58

Applicabilité au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord

1. L'article 14 s'applique uniquement pour ce qui est des articles 30 et 31 et de l'article 35, paragraphe 1, au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord.

2. Les articles 15 à 29, les articles 32, 33 et 34 et l'article 35, paragraphe 2, ne s'appliquent pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord.

3. L'article 47, paragraphe 2, point a), et l'article 47, paragraphe 3, ne s'appliquent pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord.

4. L'article 48, paragraphes 1 et 2, ne s'applique pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord pour ce qui est de la prévention du traitement illégal de véhicules hors d'usage.

5. L'article 48, paragraphe 2, ne s'applique pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord pour ce qui est de l'échange d'informations pertinentes sur les installations de traitement autorisées.

6. L'article 49 ne s'applique pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord pour ce qui est de l'article 15, paragraphe 1, de l'article 16, de l'article 19, paragraphe 1, de l'article 22, paragraphes 1 et 2, des articles 23 et 24, de l'article 25, paragraphes 1 et 2, des articles 27 à 29, et des articles 33 et 34.

7. L'article 50, paragraphe 1, points c), d), h), i) iii), i) iv), i) v), j), k), l), m), n) et o) et l'article 50, paragraphe 3, point a), ne s'appliquent pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord.

Article 59

Entrée en vigueur et mise en application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Il est applicable à partir du 1er septembre 2028.

Toutefois, l'article 4, paragraphe 3, l'article 5, paragraphes 2 à 9, l'article 6, paragraphes 4 à 9 et 11, l'article 7, paragraphes 3 et 4, l'article 9, paragraphe 7, l'article 11, paragraphe 4, l'article 12, paragraphe 2, l'article 13, paragraphe 6, l'article 14, paragraphe 4, l'article 15, paragraphe 6, l'article 21, paragraphe 2, l'article 22, paragraphe 6, l'article 26, paragraphe 3, l'article 37, paragraphe 3, l'article 41, paragraphe 3, l'article 46, paragraphe 5, et l'article 50, paragraphe 5, sont applicables à compter du 14 septembre 2026, l'article 53 est applicable à partir du 13 août 2026 et l'article 55 est applicable à partir du 1er septembre 2032.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 8 juillet 2026.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*
R. METSOLA	T. BYRNE

ANNEXE I

CRITÈRES PERMETTANT DE DÉTERMINER SI UN VÉHICULE EST UN VÉHICULE HORS D'USAGE

La présente annexe établit les critères visant à déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage, et elle est applicable comme suit:

La partie A définit les critères d'évaluation de l'irréparabilité d'un véhicule. Si un ou plusieurs de ces critères sont remplis, le véhicule est considéré comme un véhicule hors d'usage.

Si aucun des critères de la partie A ne s'applique, le véhicule est évalué conformément aux critères indiqués dans la partie B. Si un ou plusieurs des critères de la partie B sont remplis, une évaluation technique détermine quelles réparations sont nécessaires pour obtenir un certificat de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE dans l'État membre où le véhicule a été immatriculé avant réparation. Sur la base de cette évaluation technique, le propriétaire du véhicule décide s'il souhaite se défaire du véhicule.

Si, dans un délai de cinq ans à compter de cette évaluation technique, le propriétaire du véhicule n'obtient pas de certificat de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE, le véhicule est considéré comme un véhicule hors d'usage. Pendant cette période de cinq ans, cette évaluation technique constitue une documentation attestant que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage.

L'évaluation visée dans la présente annexe est réalisée par un expert automobile indépendant. Les États membres peuvent établir une liste exhaustive d'experts automobiles indépendants pour réaliser ces évaluations.

À la suite d'une demande formulée par le propriétaire d'un véhicule, les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation du véhicule, ou l'un de ses organismes désignés délivrant des autorisations, peuvent exclure du statut de véhicule hors d'usage un véhicule considéré comme tel conformément à la présente annexe lorsque le véhicule concerné fait l'objet d'une réparation.

PARTIE A

CRITÈRES D'ÉVALUATION DES VÉHICULES HORS D'USAGE

Un véhicule est un véhicule hors d'usage s'il remplit un ou plusieurs des critères suivants:

a) il a été découpé en morceaux ou démonté à des fins de réutilisation des pièces;

b) il a été brûlé au point de détruire complètement le compartiment moteur ou l'habitacle;

c) il a été immergé dans l'eau jusqu'à un niveau supérieur au tableau de bord;

d) un ou plusieurs des composants suivants du véhicule ne peuvent être, d'un point de vue technique, ni réparés ni remplacés:

   i) les composants de liaison au sol (tels que les pneumatiques et les roues), la suspension, la direction, le système de freinage et leurs organes de commande;

   ii) les fixations et articulations de sièges;

   iii) les coussins gonflables de sécurité (airbags), prétensionneurs, ceintures de sécurité et leurs composants de fonctionnement périphériques;

   iv) la carrosserie et le châssis ou la coque du véhicule;

e) ses composants de structure et de sécurité présentent des défauts techniques irréversibles qui les rendent non remplaçables;

f) il a été remis pour traitement à un point de collecte ou à une installation de traitement autorisée;

g) il a été déclaré comme perte technique totale par une compagnie d'assurance, sur la base de l'évaluation technique réalisée par un expert automobile.

PARTIE B

LISTE DE CRITÈRES INDICATIFS APPLICABLES AUX VÉHICULES HORS D'USAGE

Si aucun des critères de la partie A ne s'applique, le véhicule est évalué conformément aux critères suivants:

a) il est abandonné ou il ne peut être identifié par aucun moyen, pas même par son VIN;

b) il n'est pas convenablement protégé contre les dommages pendant le stockage, le transport, le chargement et le déchargement;

c) les coûts nécessaires à la réparation du véhicule pour le remettre dans un état technique suffisant pour obtenir un certificat de contrôle technique, ajoutés à sa valeur actuelle, dépassent sa valeur marchande estimée après réparation;

d) il a été immergé dans l'eau à un niveau inférieur au tableau de bord, ce qui a endommagé le moteur ou le système électrique;

e) son carburant ou ses vapeurs de carburant se sont échappés, ce qui présente un risque d'incendie et d'explosion;

f) du gaz s'est échappé de son système de gaz liquéfié, ce qui présente un risque d'incendie et d'explosion;

g) ses liquides de fonctionnement (carburant, liquide de frein, liquide antigel, solution d'acide électrolytique pour batterie, liquide de refroidissement) se sont échappés, ce qui entraîne un risque de pollution de l'eau;

h) il a été démonté; ou

i) un ou plusieurs de ses points d'entrée ont été soudés ou scellés par de la mousse isolante.

ANNEXE II

CRITÈRES DE RECONNAISSANCE DU STATUT DE VÉHICULES PRÉSENTANT UN INTÉRÊT CULTUREL PARTICULIER

1. Les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation d'un véhicule, ou l'un de ses organismes désignés délivrant des autorisations, peuvent considérer qu'un véhicule présente un intérêt culturel particulier lorsqu'il remplit l'ensemble des critères suivants:

   a) sa valeur ou son statut historique ou culturel unique a été démontré par le propriétaire du véhicule ou par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou il s'agit d'un véhicule unique modifié ou construit sur mesure qui a fait l'objet d'une réception individuelle conformément au règlement (UE) 2018/858 ou au droit national;

   b) le propriétaire du véhicule est connu et peut être identifié;

   c) les pièces du véhicule peuvent être identifiées par un numéro de série ou un autre type d'identification fourni par le constructeur ou attribué par l'autorité compétente;

   d) le véhicule peut être identifié par le VIN, ou le numéro de série, ou un autre type d'identification fourni par le constructeur ou attribué par l'autorité compétente.

   À la demande du propriétaire du véhicule, les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation délivrent un certificat attestant que le véhicule présente un intérêt culturel particulier lorsque les critères énoncés au premier alinéa du présent point sont remplis.

   À la demande du propriétaire du véhicule, les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation révoquent le certificat visé au deuxième alinéa du présent point.

2. Le propriétaire du véhicule présentant un intérêt culturel particulier veille à ce que:

   a) le véhicule soit conservé, transporté ou utilisé d'une manière respectueuse de l'environnement, conformément au droit de l'Union ou au droit national;

   b) le certificat visé au point 1, deuxième alinéa, soit fourni aux autorités ou mis à leur disposition sur demande.

3. La conformité du véhicule aux critères des points 1 et 2 est vérifiée au moins tous les cinq ans ou en cas de changement de propriétaire.

ANNEXE III

CALCUL DES TAUX POTENTIELS DE RÉUTILISATION, DE RECYCLAGE ET DE VALORISATION

Aux fins de la présente annexe, on entend par «véhicule de référence» la version d'un type de véhicule qui a été identifiée par l'autorité compétente en matière de réception par type, après consultation du constructeur et conformément aux critères fixés dans la partie A, comme étant la plus problématique en matière de possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation.

PARTIE A

1. Les matériaux présents dans le véhicule ainsi que leur pourcentage et emplacement respectifs sont précisés, de même que toute information pertinente nécessaire pour calculer correctement les taux potentiels de recyclage et de valorisation.

2. Les masses sont exprimées en kg à une décimale. Les taux sont calculés en pourcentage à une décimale, puis arrondis comme suit:

   a) si le chiffre suivant le signe décimal est compris entre 0 et 4, le total est arrondi à l'unité inférieure;

   b) si le chiffre suivant le signe décimal est compris entre 5 et 9, le total est arrondi à l'unité supérieure.

3. Aux fins de la sélection des véhicules de référence, il est tenu compte des critères suivants:

   a) le type de carrosserie;

   b) les niveaux d'aménagement disponibles;

   c) l'équipement en option disponible qui peut être monté sous la responsabilité du constructeur.

4. Dans le cas où l'autorité compétente en matière de réception par type n'identifie pas, conjointement avec le constructeur, la version d'un type de véhicule comme étant la plus problématique en matière de possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation, il est choisi un véhicule de référence pour:

   a) chaque «type de carrosserie», tel qu'il est défini à la partie C, point 2, de l'annexe I du règlement (UE) 2018/858 dans le cas des véhicules de catégorie M_1;

   b) chaque «type de carrosserie», à savoir camionnette, châssis-cabine, pick-up etc., dans le cas des véhicules de catégorie N_1.

5. Aux fins des vérifications des matériaux et des masses des composants, le constructeur met à disposition la quantité de véhicules et de composants jugée nécessaire par l'autorité compétente en matière de réception par type.

PARTIE B

1. Pour être considérés comme réutilisables, les composants ou pièces doivent pouvoir être extraits de façon aisée et non destructive.

2. La masse totale des pièces, composants et matériaux réutilisables est considérée comme réutilisable, recyclable et valorisable à 100 %.

3. Les pièces, composants et matériaux énumérés dans la partie B, points 1, 2 et 3, de l'annexe VIII sont considérés comme réutilisables à 0 % et recyclables et valorisables à 100 %. Les pièces et composants énumérés dans la partie E de l'annexe VIII sont considérés comme réutilisables à 0 % et recyclables et valorisables à 100 %. La méthode garantit qu'en cas de modification de l'annexe VIII entraînant l'extension de la liste des pièces et composants énumérés dans la partie E de ladite annexe, les pièces et composants nouvellement ajoutés sont considérés comme réutilisables à 0 % et recyclables et valorisables à 100 %.

4. Le calcul des taux potentiels de réutilisation, de recyclage et de valorisation doit être cohérent avec la stratégie de circularité et rend compte des progrès technologiques dans les technologies de traitement des véhicules hors d'usage.

ANNEXE IV

CONDITIONS ET VALEURS DE CONCENTRATION MAXIMALES POUR LA PRÉSENCE DE PLOMB, DE MERCURE, DE CADMIUM ET DE CHROME HEXAVALENT DANS LES MATÉRIAUX, PIÈCES ET COMPOSANTS

Est tolérée une valeur de concentration maximale des substances de 0,1 % en poids de plomb, de chrome hexavalent et de mercure dans un matériau homogène, et de 0,01 % en poids de cadmium dans un matériau homogène.

Les pièces de rechange mises sur le marché après le 1er juillet 2003 et qui sont utilisées pour des véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2003, à l'exception des masses d'équilibrage de roues, des balais à charbon pour les moteurs électriques et des garnitures de frein, sont exclus de l'article 5, paragraphe 4.

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exclusion	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 6, point d)
Plomb comme élément d'alliage		
1 a) Acier destiné à l'usinage et composants en acier galvanisé à chaud par lots contenant jusqu'à 0,35 % de plomb en poids		
1 b) Tôles d'acier galvanisées en continu contenant jusqu'à 0,35 % de plomb en poids	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	
2 a) Aluminium destiné à l'usinage contenant jusqu'à 2 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2005	
2 b) Aluminium contenant jusqu'à 1,5 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2008	
2 c) i) Alliages d'aluminium destinés à l'usinage contenant jusqu'à 0,4 % de plomb en poids	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2028 et pièces de rechange pour ces véhicules	
2 c) ii) Alliages d'aluminium non inclus dans la rubrique 2 c) i) contenant jusqu'à 0,4 % de plomb en poids [2]	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2027 et pièces de rechange pour ces véhicules	
2 c) iii) Alliages de coulée d'aluminium contenant jusqu'à 0,3 % de plomb en poids, à condition que le plomb provienne du recyclage de débris d'aluminium contenant du plomb	Véhicules réceptionnés par type après le 31 décembre 2026 et pièces de rechange pour ces véhicules [1]	

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exclusion	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 6, point d)
3. Alliages de cuivre contenant jusqu'à 4 % de plomb en poids	([1])	
4 a) Coussinets et bagues	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2008	
4 b) Coussinets et bagues utilisés dans les moteurs, les transmissions et les compresseurs de climatisation	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2011	

Plomb et composés de plomb dans des composants

5. (supprimé)		
6. Amortisseurs	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
7 a) Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les tuyaux de frein, les tuyaux pour carburant, les tuyaux de ventilation d'air, les pièces en élastomère/métal dans les châssis et les bâtis de moteur	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2005	
7 b) Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les tuyaux de frein, les tuyaux pour carburant, les tuyaux de ventilation d'air, les pièces en élastomère/métal dans les châssis et les bâtis de moteur contenant jusqu'à 0,5 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2006	
7 c) Liants pour élastomères utilisés dans les applications de transmission, contenant jusqu'à 0,5 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2009	

Plomb dans les soudures ou revêtements d'applications électriques et électroniques visés dans les sous-rubriques suivantes

8 a) Plomb dans les soudures servant à unir des composants électriques et électroniques à des cartes de circuits imprimés et plomb dans les finitions des extrémités de composants autres que des condensateurs électrolytiques à l'aluminium, des fiches de composants et des cartes de circuits imprimés	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ([3])
8 b) Plomb dans les soudures utilisées dans les applications électriques autres que les soudures des cartes de circuits imprimés ou sur verre	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2011 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ([3])

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exclusion	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 6, point d)
8 c) Plomb utilisé dans les finitions des bornes des condensateurs électrolytiques à l'aluminium	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2013 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (3)
8 d) Plomb dans les soudures sur verre dans des capteurs de flux de masse d'air	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2015 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (3)
8 e) Plomb dans les soudures à haute température de fusion (à savoir alliages de plomb contenant au moins 85 % de plomb en poids)	(1)	X (3)
8 f) i) Plomb utilisé dans les systèmes à connecteurs à broches conformes	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2017 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (3)
8 f) ii) Plomb utilisé dans les systèmes à connecteurs à broches conformes autres que la zone de jonction des connecteurs de faisceaux pour véhicules	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2024 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (3)
8 g) i) Plomb dans les soudures visant à réaliser une connexion électrique durable entre la puce et le substrat du semi-conducteur dans les boîtiers de circuits intégrés à puce retournée	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er octobre 2022 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (3)
8 g) ii) Plomb dans les soudures visant à réaliser une connexion électrique durable entre la puce semiconductrice et le substrat dans les boîtiers de circuits intégrés à puces retournées lorsque la connexion électrique consiste en l'une des solutions suivantes: 1) un nœud technologique de semi-conducteur de 90 nm ou plus; 2) une puce unique de 300 mm^2 ou plus dans tout nœud technologique de semi-conducteur; 3) des boîtiers à puces empilées avec des puces de 300 mm^2 ou plus, ou des interposeurs en silicium de 300 mm^2 ou plus.	(1) Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2030 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (3)
8 h) Plomb dans les soudures servant à unir des dissipateurs de chaleur au radiateur dans les assemblages de semi-conducteur de puissance avec un circuit intégré d'au moins 1 cm^2 d'aire de projection et une densité de courant nominal d'au moins 1 A/mm^2 de la superficie du circuit intégré	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (3)

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exclusion	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 6, point d)
8 i) Plomb dans les soudures dans les applications électriques sur verre, à l'exception des soudures sur verre feuilleté	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ([3])
8 j) Plomb dans les soudures sur verre feuilleté	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2020 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ([3])
8 k) Plomb dans les soudures des applications de chauffage utilisant un courant d'une intensité minimale de 0,5 A pour chaque brasure sur panneaux de verre feuilleté dont l'épaisseur n'excède pas 2,1 mm. Cette exclusion ne concerne pas les soudures des contacts intégrés dans le polymère intermédiaire.	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2024 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ([3])
9. Sièges de soupape	Comme pièces de rechange pour les types de moteurs mis au point avant le 1er juillet 2003	
10 a) Composants électriques et électroniques contenant du plomb, insérés dans du verre ou des matériaux céramiques, dans une matrice en verre ou en céramique, dans des matériaux vitrocéramiques ou dans une matrice vitrocéramique. Cette exclusion ne couvre pas l'utilisation de plomb dans: i) le verre des ampoules et la glaçure des bougies, ii) les matériaux céramiques diélectriques des composants énumérés aux rubriques 10 b), 10 c) et 10 d).		X ([4]) (pour composants autres que piézoélectriques dans les moteurs)
10 b) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de type PZT de condensateurs faisant partie de circuits intégrés ou de semi-conducteurs discrets		
10 c) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs ayant une tension nominale inférieure à 125 V CA ou 250 V CC	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	
10 d) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs compensant les variations des capteurs liées à la température dans les systèmes de sonars à ultrasons	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2017 et pièces de rechange pour ces véhicules	

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exclusion	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 6, point d)
11. Initiateurs pyrotechniques	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er juillet 2006 et pièces de rechange pour ces véhicules	
12. Matériaux thermoélectriques contenant du plomb utilisés dans les applications électriques des composants automobiles permettant de réduire les émissions de CO_2 par récupération de la chaleur d'échappement	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2019 et pièces de rechange pour ces véhicules	X

Chrome hexavalent

13 a) Revêtements anticorrosion	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2007	
13 b) Revêtements anticorrosion des ensembles boulons-écrous dans les châssis	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2008	
14. Chrome hexavalent comme agent anticorrosion pour les systèmes de refroidissement en acier au carbone dans les réfrigérateurs à absorption (jusqu'à 0,75 % en poids dans la solution de refroidissement):		X
a) destinés à fonctionner totalement ou en partie avec un système chauffant électrique d'une puissance utile absorbée moyenne < 75 W, en conditions constantes de marche;	Pour a): véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2020 et pièces de rechange pour ces véhicules	
b) destinés à fonctionner totalement ou en partie avec système chauffant électrique d'une puissance utile absorbée moyenne ≥ 75 W, en conditions constantes de marche; c) destinés à fonctionner totalement avec un système chauffant non électrique.	Pour b): véhicules réceptionnés par type avant le 1er janvier 2026 et pièces de rechange pour ces véhicules	

Mercure

15 a) Lampes à décharge dans les phares	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exclusion	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 6, point d)
15 b) Tubes fluorescents utilisés dans les écrans d'affichage	Véhicules réceptionnés par type avant le 1er juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X

Notes relatives au tableau:
(1) Cette exclusion sera réexaminée en 2030, conformément à l'article 5, paragraphe 6.
(2) S'applique aux alliages d'aluminium dans lesquels le plomb n'est pas introduit intentionnellement, mais est présent du fait de l'utilisation d'aluminium recyclé.
(3) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées à la rubrique 10 a), le seuil moyen de 60 grammes par véhicule est dépassé. Aux fins de la présente note, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.
(4) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées aux rubriques 8 a) à 8 k), le seuil moyen de 60 grammes par véhicule est dépassé. Aux fins de la présente note, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.

ANNEXE V

STRATÉGIE DE CIRCULARITÉ

PARTIE A

ÉLÉMENTS DE LA STRATÉGIE DE CIRCULARITÉ

1. Une description non technique des actions prévues pour garantir que les véhicules satisfont aux exigences des articles 4 à 7 tout au long de leur production.

2. Une description non technique des procédures mises en œuvre par le constructeur pour:

   a) collecter tout au long de la chaîne d'approvisionnement les données pertinentes pour satisfaire aux exigences figurant aux articles 4 à 7;

   b) examiner et vérifier les données transmises par les fournisseurs;

   c) réagir comme il se doit lorsque les données transmises par les fournisseurs font apparaître un risque de non-respect des exigences figurant à l'article 4, 5 ou 6.

3. Les informations sur les technologies de traitement des véhicules hors d'usage en place, les progrès technologiques escomptés en matière de traitement des véhicules hors d'usage et les investissements dans les capacités liées à ces technologies, que le constructeur a utilisées pour calculer les possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation de ses types de véhicule conformément à l'article 4.

4. Des informations sur la part de contenu recyclé dans les véhicules comme visé aux articles 6 et 10.

5. Une liste des actions que le constructeur s'engage à mettre en œuvre afin de garantir que le traitement des véhicules hors d'usage est effectué conformément au présent règlement, en mettant l'accent en particulier sur:

   a) les mesures destinées à faciliter l'extraction des pièces visées à la partie C de l'annexe VIII;

   b) les mesures visant à relever les défis posés par l'utilisation de matériaux et de techniques qui empêchent un démontage facile ou qui rendent le recyclage très difficile;

   c) les mesures visant à promouvoir la réutilisation des pièces et des composants;

   d) les activités de recherche et développement, les investissements dans la mise au point d'infrastructures ou de technologies de recyclage, ainsi que la coopération avec les opérateurs de gestion des déchets, qui ont lieu afin de mettre en œuvre les actions visées aux points a) à c).

PARTIE B

SUIVI ET MISE À JOUR DE LA STRATÉGIE DE CIRCULARITÉ

1. Les constructeurs fournissent une mise à jour de leur stratégie de circularité au moins tous les cinq ans.

2. La stratégie de circularité mise à jour comprend les modifications pertinentes et, en particulier, ce qui suit:

   a) une description de la manière dont les actions visées à la partie A, point 5, ont été entreprises, conjointement avec une évaluation de leur efficacité, et, dans le cas où une ou plusieurs des actions indiquées dans la stratégie n'ont pas été menées, un exposé des raisons expliquant cette situation;

   b) des informations sur les modifications notables apportées à la conception et à la production par le constructeur pour améliorer la circularité des véhicules.

ANNEXE VI

EXIGENCES EN MATIÈRE D'INFORMATIONS SUR L'EXTRACTION ET LE REMPLACEMENT

1. Pour les batteries de véhicules électriques et les batteries destinées aux moyens de transport légers incorporées dans les véhicules:

   a) le numéro d'équipement d'origine;

   b) l'emplacement;

   c) le poids;

   d) les caractéristiques chimiques de la batterie;

   e) les instructions pour décharger la batterie en toute sécurité;

   f) les consignes techniques d'extraction et de remplacement indiquant l'ordre de toutes les étapes à suivre et les types de techniques d'assemblage, de fixation et de scellage;

   g) les outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et aux batteries destinées aux moyens de transport légers, ainsi que pour les extraire et les remplacer.

2. Pour les moteurs à entraînement électrique incorporés dans les véhicules:

   a) le numéro d'équipement d'origine;

   b) l'emplacement;

   c) le poids;

   d) les types d'aimants permanents présents dans les moteurs à entraînement électrique tels qu'ils sont énumérés à l'article 28, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2024/1252;

   e) les consignes techniques d'extraction et de remplacement indiquant l'ordre de toutes les étapes à suivre et les types de techniques d'assemblage, de fixation et de scellage;

   f) les outils ou technologies nécessaires pour accéder aux moteurs à entraînement électrique, les extraire et les remplacer.

3. Pour les composants, pièces et matériaux énumérés dans la partie B de l'annexe VIII:

   a) le numéro d'équipement d'origine;

   b) l'emplacement;

   c) le poids;

   d) la présence dans un véhicule des substances énumérées à l'article 5, paragraphe 4, qui doivent être étiquetées conformément à l'annexe IV;

e) les consignes techniques d'extraction indiquant l'ordre de toutes les étapes à suivre;

f) la disponibilité de meilleures techniques de traitement.

4. Pour les composants, pièces et matériaux énumérés dans la partie C de l'annexe VIII:

a) le numéro d'équipement d'origine;

b) l'emplacement;

c) les consignes techniques d'extraction et de remplacement indiquant l'ordre de toutes les étapes à suivre;

d) les informations, spécifications, outils et processus, y compris les mises à jour logicielles, requis aux fins du remanufacturage et de la remise à neuf.

5. Pour les composants et pièces à codage numérique dans un véhicule:

a) le numéro;

b) l'emplacement;

c) les consignes techniques relatives à l'accès, à l'extraction et au remplacement des composants, y compris le codage et les logiciels nécessaires pour activer les pièces et composants de rechange afin qu'ils fonctionnent dans un autre véhicule, et les informations concernant le processus à suivre pour les radier et les découpler d'un VIN, y compris, le cas échéant, des instructions sur la manière d'utiliser un outil de diagnostic en vue de leur réutilisation future;

d) une description de la fonctionnalité, de l'interchangeabilité et de la compatibilité avec des pièces et composants spécifiques d'autres marques et d'autres modèles;

e) un point de contact chez le constructeur pour obtenir une assistance technique.

6. Aux fins du point 5 c), lorsque la radiation et le découplage d'un VIN des composants, équipements et pièces codés numériquement visés à l'article 11 du présent règlement sont exigés, le constructeur met en place des processus permettant aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien d'effectuer cette radiation et ce découplage. Dans le cadre de ce processus, le constructeur peut exiger un certificat de destruction, ainsi qu'une authentification de l'opérateur concerné. À cette fin, les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien obtiennent et utilisent les identifiants d'authentification requis pour le site internet RMI du constructeur visé au point 2.1 de l'annexe X du règlement (UE) 2018/858. Lorsque l'accès aux informations du système de diagnostic embarqué (OBD) du véhicule par les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien est exigé pour ces processus de radiation et de découplage, le constructeur peut, comme condition de délivrance de tout identifiant d'accès:

a) exiger une connexion en ligne continue, au moment de l'extraction, de l'outil de diagnostic au serveur du fabricant de l'outil de diagnostic ainsi que du serveur du fabricant de l'outil de diagnostic au serveur du constructeur; et

b) exiger du fabricant de l'outil utilisé pour accéder aux informations du système OBD qu'il atteste auprès du constructeur de l'identité de l'outil de diagnostic, ainsi que de l'identité pseudonymisée de l'opérateur, et qu'il recueille et conserve le VIN, l'identifiant unique de la pièce, s'il est disponible et pris en charge par le processus de construction de véhicules, la date et l'horodatage UTC pour l'activité concernée et l'identifiant unique de l'outil de diagnostic; le constructeur doit obtenir du fabricant de l'outil de diagnostic, sur demande, l'accès aux informations visées au présent point lorsque cela est nécessaire pour réagir à un soupçon raisonnable de vol ou d'utilisation abusive de pièces.

ANNEXE VII

EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉTIQUETAGE

1. Pièces, composants et matériaux de véhicules en plastique d'un poids supérieur à 100 grammes:

   a) norme internationale ISO 1043-1 Plastiques – Symboles et termes abrégés. Partie 1: Polymères de base et leurs caractéristiques spéciales;

   b) norme internationale ISO 1043-2 Plastiques – Symboles et termes abrégés. Partie 2: Charges et matériaux de renforcement;

   c) norme internationale ISO 11469 Plastiques – Identification générique et marquage des produits en matière plastique.

2. Pièces, composants et matériaux de véhicules en élastomères d'un poids supérieur à 200 grammes, à l'exception des pneumatiques: norme internationale ISO 1629 Caoutchouc et latex – Nomenclature.

3. Les symboles «[» et «]» utilisés dans les normes ISO peuvent être remplacés par des parenthèses.

ANNEXE VIII

EXIGENCES EN MATIÈRE DE TRAITEMENT

PARTIE A

EXIGENCES MINIMALES APPLICABLES AUX SITES DE STOCKAGE ET AUX SITES DE TRAITEMENT

1. Les sites de stockage, y compris dans les points de collecte, pour le stockage des véhicules hors d'usage, avant leur traitement, ainsi que de leurs composants, pièces et matériaux, doivent:

   a) disposer de surfaces imperméables pourvues de dispositifs de collecte des fuites, de décanteurs et d'épurateurs-dégraisseurs;

   b) être équipés pour le traitement de l'eau, y compris des eaux de pluie, conformément à la réglementation en matière de santé et d'environnement;

   c) disposer d'un stockage approprié des véhicules hors d'usage et n'empiler que les véhicules hors d'usage dépollués, sauf si des racks d'empilage sont utilisés, à une hauteur appropriée;

   d) être équipés de manière à permettre l'extraction immédiate des fluides et des liquides des véhicules hors d'usage qui fuient et la collecte de toute perte de fluides et de liquides à l'aide d'un matériau d'absorption.

   Les opérateurs des sites visés au premier alinéa effectuent sans tarder les actions visées au point d) dudit alinéa.

2. Le stockage est organisé de manière à éviter d'endommager:

   a) les composants et pièces contenant les liquides et fluides énumérés à la partie B, points 1 et 3, de la présente annexe;

   b) les composants, pièces et matériaux énumérés à la partie C de la présente annexe.

3. Les sites où sont traités les véhicules hors d'usage et leurs composants, pièces et matériaux doivent comporter les éléments suivants:

   a) des surfaces imperméables pour les zones appropriées avec dispositifs de collecte des fuites, décanteurs et épurateurs-dégraisseurs;

   b) un stockage approprié des pièces, composants et matériaux qui ont été extraits du véhicule hors d'usage, y compris le stockage imperméable des pièces, composants et matériaux graisseux;

   c) des conteneurs appropriés pour le stockage des batteries (avec neutralisation de l'électrolyte sur site ou hors site), des filtres et des condensateurs contenant du PCB/PCT;

   d) des réservoirs appropriés pour le stockage séparé des fluides extraits des véhicules hors d'usage: carburants, huiles (huiles de carter, huiles de boîte de vitesse, huiles de direction assistée, huiles de transmission, huiles hydrauliques), filtres à huile, liquides de refroidissement, antigel, liquides de frein, fluides frigorigènes, fluides d'échappement diesel et tous les autres fluides ou gaz contenus dans le véhicule hors d'usage;

e) des équipements de traitement de l'eau, y compris des eaux de pluie, conformément aux exigences en matière de santé et d'environnement;

f) le stockage approprié des pneumatiques usagés, compte tenu de la nécessité de prévenir les risques d'incendie et la constitution de stocks excessifs.

4. Les installations de traitement autorisées qui sont autorisées à traiter des véhicules électriques doivent satisfaire aux exigences énoncées à l'annexe XII du règlement (UE) 2023/1542. Les installations de traitement autorisées acceptant des véhicules électriques avec des dommages suspectés à la batterie de véhicule électrique font une analyse de ces batteries dans les meilleurs délais et au plus tard dans les 24 heures suivant leur livraison. Ces véhicules et batteries sont stockés séparément dans une zone de quarantaine visée au paragraphe 1. La zone de quarantaine est équipée d'installations appropriées pour prévenir, détecter et contenir les incendies de batteries de véhicule électrique de manière à ce qu'ils ne se propagent pas à d'autres zones, à d'autres véhicules électriques et à d'autres batteries.

PARTIE B

EXIGENCES MINIMALES EN MATIÈRE DE DÉPOLLUTION

1. Les fluides, les liquides et les gaz suivants sont extraits du véhicule hors d'usage, à moins qu'ils ne soient nécessaires à la réutilisation des pièces concernées:

a) carburants;

b) huiles de carter;

c) huiles de transmission;

d) huiles de boîte de vitesses;

e) huiles de direction assistée;

f) huiles hydrauliques;

g) liquides de refroidissement;

h) antigel;

i) liquides de frein;

j) fluides frigorigènes;

k) fluides d'échappement diesel; et

l) tous les autres fluides ou gaz contenus dans le véhicule hors d'usage.

Après l'extraction des fluides et liquides, des bouchons de vidange sont posés afin d'éviter les fuites de résidus. Les conteneurs de collecte sont étiquetés de manière à indiquer le type de liquide qu'ils contiennent et sont stockés séparément les uns des autres dans un endroit sécurisé, qui est conforme aux exigences énoncées à la partie A de la présente annexe, afin d'éviter tout déversement accidentel, toute fuite ou tout accès non autorisé à leur contenu.

2. Les composants, pièces et matériaux suivants sont neutralisés ou extraits:

a) systèmes e-call;

b) composants pyrotechniques des coussins gonflables de sécurité (airbags);

c) composants pyrotechniques des ceintures de sécurité;

d) toute autre pièce pyrotechnique.

3. Les composants, pièces et matériaux suivants sont extraits des véhicules hors d'usage:

a) les coussins gonflables de sécurité (airbags), les réservoirs de gaz de pétrole liquéfié (GPL), les réservoirs de gaz naturel comprimé (GNC), les réservoirs d'hydrogène ainsi que toute autre pièce et tout autre composant potentiellement explosifs sont neutralisés;

b) les filtres à huile;

c) les fluides frigorigènes sont traités conformément au règlement (UE) 2024/573;

d) les composants identifiés comme contenant du mercure sont séparés au cours du traitement en un flux identifiable, qui est immobilisé et éliminé en toute sécurité conformément à l'article 17 de la directive 2008/98/CE;

e) les matériaux contenant les substances visées à l'article 5, paragraphe 4, qui doivent être étiquetées conformément à l'annexe IV, sont séparés au cours du traitement en un flux identifiable, qui est immobilisé et éliminé en toute sécurité conformément à l'article 17 de la directive 2008/98/CE.

Tous les composants, pièces et matériaux collectés lors de la dépollution sont stockés dans des conteneurs désignés. Les conteneurs de collecte sont étiquetés de manière à indiquer les composants, pièces et matériaux qui y sont contenus et sont stockés dans un endroit sécurisé, conformément à la partie A, afin d'éviter tout déversement accidentel, toute fuite ou tout accès non autorisé à leur contenu.

4. Les informations suivantes sur la dépollution des véhicules hors d'usage sont consignées:

a) le nombre total de véhicules hors d'usage traités;

b) le poids moyen des véhicules hors d'usage avant et après la dépollution et l'extraction;

c) la quantité totale de chaque type de fluides, pièces, composants ou matériaux dépollués;

d) le nom et les coordonnées du transporteur de déchets, le cas échéant;

e) le nom et les coordonnées du site de traitement définitif des fluides et des gaz, pièces, composants ou matériaux collectés au cours du processus de dépollution.

PARTIE C

EXTRACTION OBLIGATOIRE DES PIÈCES ET COMPOSANTS DES VÉHICULES HORS D'USAGE

	Exclusion au titre de l'article 29, paragraphe 2, si les conditions de la partie G de l'annexe VIII sont remplies X: l'exclusion s'applique
1. Les batteries de véhicules électriques, y compris leurs systèmes de gestion de la batterie, les chargeurs embarqués, les boîtiers ou les enveloppes, le cas échéant	
2. Les batteries MTL telles que définies à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2023/1542, y compris leurs systèmes de gestion de la batterie, les chargeurs embarqués, les boîtiers ou les enveloppes, le cas échéant	
3. Les batteries SLI telles que définies à l'article 3, point 12), du règlement (UE) 2023/1542	
4. Les batteries portables telles que définies à l'article 3, point 9), du règlement (UE) 2023/1542	
5. Les moteurs à entraînement électrique, y compris leurs boîtiers et leurs organes de commande, câblage et autres pièces, composants et matériaux associés	
6. Les blocs moteurs	X
7. Les convertisseurs catalytiques	
8. Les boîtes de vitesses	X
9. Au moins 70 % du verre total provenant des pare-brise, des vitres arrière et latérales en verre, y compris les installations de toit en verre	
10. Les jantes	
11. Les pneumatiques	

	Exclusion au titre de l'article 29, paragraphe 2, si les conditions de la partie G de l'annexe VIII sont remplies X: l'exclusion s'applique
12. Les parties directement accessibles du système d'infodivertissement	
13. Les feux avant et arrière, y compris leurs actionneurs	
14. Les principaux faisceaux de câbles	X
15. Les pare-chocs	X
16. Les réservoirs de carburant	X
17. Les échangeurs de chaleur	X
18. Les pièces en plastiques renforcés de fibres de carbone	
19. Les composants électriques et électroniques:	X
a) onduleurs et convertisseurs continu-continu de véhicules électriques d'un poids supérieur à 2 kg	X
b) cartes de circuits imprimés de grande taille et facilement accessibles	X
c) panneaux photovoltaïques d'une surface supérieure à 0,2 mètre carré	X
d) modules de commande et boîtiers de soupapes pour la transmission automatique	X

PARTIE D

RÉUTILISATION, REMANUFACTURAGE ET REMISE À NEUF DE PIÈCES ET DE COMPOSANTS

1. Évaluation technique des pièces et composants extraits:

a) en vue de leur réutilisation:

i) les pièces ou composants sont fonctionnels;

ii) ils sont en état d'être utilisés, de manière aisée, pour la finalité première pour laquelle ils ont été conçus;

b) en vue de leur remanufacturage ou remise à neuf:

i) les pièces ou composants contiennent toutes les parties pertinentes;

ii) ils sont en état d'être remanufacturés ou remis à neuf, compte tenu de tout dommage, d'une diminution de la fonctionnalité, d'une diminution des performances, d'une diminution de la durée de vie et des réparations nécessaires;

iii) il n'y a pas de forte corrosion apparente qui entrave la fonctionnalité de la pièce ou du composant.

2. Informations minimales à fournir sur l'étiquetage des pièces et composants:

a) le nom du composant ou de la pièce;

b) le nom et l'adresse postale d'un point de contact unique ainsi qu'une adresse électronique et une adresse internet, le cas échéant, permettant d'identifier l'installation de traitement autorisée qui a extrait le composant ou la pièce.

PARTIE E

COMPOSANTS ET PIÈCES À NE PAS RÉUTILISER

1. Tous les coussins gonflables de sécurité (airbags), y compris les coussins, les actionneurs pyrotechniques, les unités de commande électronique et les capteurs.

2. Les systèmes d'émission post-traitement (comme les convertisseurs catalytiques, les filtres à particules), à moins que ces pièces ne soient conformes au contrôle technique correspondant tel qu'il est prévu à l'article 4 de la directive 2014/45/UE.

3. Les assemblages automatiques ou non automatiques des ceintures de sécurité, y compris les sangles, les boucles, les enrouleurs, les actionneurs pyrotechniques.

4. Les sièges lorsqu'ils comportent des points d'ancrage de ceintures de sécurité et/ou des coussins gonflables de sécurité (airbags).

5. Les modules antivols agissant sur la colonne de direction.

6. Les dispositifs d'immobilisation, y compris les transpondeurs et les unités de commande électronique.

PARTIE F

EXIGENCES SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE TRAITEMENT DES PIÈCES, COMPOSANTS ET MATÉRIAUX EXTRAITS

1. Les batteries SLI sont traitées conformément à l'article 70 du règlement (UE) 2023/1542.

2. Les batteries de véhicules électriques sont traitées conformément à l'article 70 du règlement (UE) 2023/1542.

3. Les batteries LMT sont traitées conformément à l'article 70 du règlement (UE) 2023/1542.

4. Les batteries portables sont traitées conformément à l'article 70 du règlement (UE) 2023/1542.

5. Les matériaux des aimants permanents contenant du néodyme, du dysprosium ou du praséodyme (néodyme-fer-bore, NdFeB), tels qu'ils sont définis à l'article 28 du règlement (UE) 2024/1252, ainsi que le cuivre provenant de moteurs à entraînement électrique ne se prêtant pas à la réutilisation, au remanufacturage ou à la remise à neuf sont extraits lorsque le processus d'extraction est réalisable dans des installations de traitement autorisées sans coût excessif. En l'absence de progrès techniques pour recycler les matériaux des aimants permanents NdFeB, les moteurs à entraînement électrique ou leurs pièces contenant du matériau des aimants permanents sont stockés et étiquetés conformément à l'article 28, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2024/1252. Aux fins du recyclage à l'avenir, les exigences relatives au stockage temporaire figurant dans la directive 1999/31/CE ne s'appliquent pas.

6. Les composants et pièces électroniques extraits qui ne font pas l'objet d'une réutilisation, d'un remanufacturage ou d'une remise à neuf et les fractions non ferreuses, y compris les cartes de circuits imprimés broyées, sont traités par les opérateurs de traitement conformément à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/19/UE.

7. Le verre extrait du véhicule hors d'usage est, au minimum, recyclé en verre d'emballage, en fibre de verre ou matériau d'une qualité équivalente.

8. Les fluides frigorigènes extraits sont recyclés, régénérés ou détruits conformément à l'article 8 du règlement (UE) 2024/573.

9. Les fractions de matières plastiques et de résidus sont traitées conformément à l'article 7 et à l'annexe IV du règlement (UE) 2019/1021.

10. Les pneumatiques en caoutchouc sont traités conformément à la hiérarchie des déchets et aux exigences générales prévues à l'article 4 de la directive 2008/98/CE, afin de donner la priorité aux options de prévention qui présentent le meilleur résultat environnemental global, y compris le rechapage, et de privilégier le recyclage, y compris d'autres méthodes que le recyclage mécanique, par rapport à la valorisation énergétique.

11. Les matériaux en aluminium provenant d'échangeurs de chaleur tels qu'ils sont précisés dans la partie C, point 17, de l'annexe VIII sont stockés et recyclés séparément des fractions d'aluminium coulé et corroyé précisées dans la partie G, point 2 b), de l'annexe VIII.

PARTIE G

CRITÈRES POUR LE BROYAGE COMBINÉ ET L'APPLICATION DES TECHNOLOGIES DE POST-BROYEUR

1. Afin de se conformer à l'article 27, paragraphe 3, du présent règlement, les véhicules hors d'usage ne peuvent être broyés avec d'autres déchets que si:

   a) les déchets d'équipements électriques et électroniques ont été traités sélectivement conformément à l'annexe VII de la directive 2012/19/UE;

   b) toutes les batteries ont été retirées conformément au règlement (UE) 2023/1542;

   c) les emballages plastiques ont été séparés des déchets d'emballages et des emballages métalliques conformément au règlement (UE) 2025/40;

   d) le procédé de broyage combiné ne réduit pas la qualité des flux de déchets par rapport au traitement séparé; et

e) il peut être établi que la contribution spécifique de chaque flux de déchets mélangés aux fractions sortantes satisfait aux obligations de déclaration prévues par le règlement (UE) 2023/1542, le règlement (UE) 2025/40, la directive 2008/98/CE et la directive 2012/19/UE.

2. Exigences de qualité pour les fractions sortantes:

a) la teneur totale en cuivre de la fraction principale d'acier ne doit pas dépasser 0,25 % en poids; à compter du 1er septembre 2031, la teneur totale en cuivre de la fraction principale d'acier ne doit pas dépasser 0,15 % en poids;

b) au plus tard le 1er septembre 2029, l'aluminium est trié, au minimum, en deux fractions:

i) aluminium coulé (fractions dont la teneur en silicium est supérieure à 1,5 %);

ii) aluminium corroyé (fractions dont la teneur en silicium est inférieure ou égale à 1,5 %);

c) au plus tard le 1er septembre 2032, l'aluminium est trié, au minimum, en quatre fractions:

i) fraction d'aluminium avec une teneur en silicium supérieure à 1,5 %, une teneur en cuivre inférieure ou égale à 0,5 % et une teneur en fer inférieure ou égale à 0,2 %;

ii) fraction d'aluminium dont la teneur en silicium est supérieure à 1,5 % et qui ne satisfait pas aux exigences de composition énoncées au point i) pour le cuivre et le fer;

iii) fraction d'aluminium avec une teneur en silicium inférieure ou égale à 1,5 %, une teneur en magnésium inférieure ou égale à 1,5 %, une teneur en cuivre inférieure ou égale à 0,3 % et une teneur en zinc inférieure ou égale à 0,3 %

iv) fraction d'aluminium dont la teneur en silicium est inférieure ou égale à 1,5 % et qui ne satisfait pas aux exigences de composition énoncées au point iii) pour le magnésium, le cuivre et le zinc;

d) la fraction lourde du broyeur obtenue après séparation par l'air et séparation du fer est soumise à un traitement supplémentaire visant à séparer les métaux ferreux, les métaux non ferreux, le plastique et les autres matières organiques en vue de leur recyclage ou de leur valorisation. Le résidu de ces processus doit contenir moins de 1 % de métal en poids et, conformément à la décision 2003/33/CE du Conseil [1], moins de 5 % de carbone organique total en poids; la limite du carbone organique total (COT) < 5 % en poids ne s'applique pas si la fraction lourde du broyeur correctement sélectionnée et reconditionnée est biologiquement stable, conformément à la législation en vigueur;

e) la fraction légère du broyeur est soumise à un traitement supplémentaire visant à séparer les métaux ferreux, les métaux non ferreux, les plastiques et les autres matières organiques en vue de leur recyclage ou de leur valorisation; le résidu de ces processus doit contenir moins de 1 % de contenu en métal en poids et, conformément à la décision 2003/33/CE, moins de 5 % de carbone organique total en poids; la limite du carbone organique total (COT) < 5 % en poids ne s'applique pas si la fraction légère du broyeur correctement sélectionnée et reconditionnée est biologiquement stable, conformément à la législation en vigueur.

[1] Décision 2003/33/CE du Conseil du 19 décembre 2002 établissant des critères et des procédures d'admission des déchets dans les décharges, conformément à l'article 16 et à l'annexe II de la directive 1999/31/CE [JO L 11 du 16.1.2003, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj].

3. Documentation à fournir pour les exemptions à l'obligation d'extraction des pièces, composants et matériaux:

   a) si elle est disponible, une copie du contrat écrit entre l'installation de traitement autorisée et l'installation qui effectue les opérations de broyage et utiliser les technologies post-broyage, y compris les spécifications relatives à la qualité des matériaux secondaires prêts pour le recyclage et les spécifications techniques appliquées pour la transformation des fractions de traitement des véhicules hors d'usage;

   b) un bilan de masse fondé sur l'analyse d'échantillon examinant la qualité et la quantité des fractions de traitement (extrant) pour une configuration de traitement représentative, fourni par un organisme indépendant.

ANNEXE IX

INFORMATIONS CONCERNANT L'INSCRIPTION AU REGISTRE DES PRODUCTEURS

1. Informations à fournir par le producteur ou son mandataire chargé de la responsabilité élargie des producteurs:

a) le nom et les marques, s'ils sont disponibles, sous lesquels le producteur exerce ses activités dans l'État membre, ainsi que l'adresse du producteur, y compris le code postal et la commune, la rue et le numéro, le pays, le numéro de téléphone, le cas échéant, le site internet et l'adresse électronique, en indiquant un point de contact unique;

b) le code national d'identification du producteur, y compris son numéro de registre de commerce ou un numéro d'enregistrement officiel équivalent et le numéro d'identification fiscale européen ou national;

c) les catégories de véhicules que le producteur a l'intention de mettre à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre;

d) des informations sur la manière dont le producteur s'acquitte des responsabilités qui lui incombent au titre de l'article 16, y compris des informations écrites sur les points suivants:

i) les mesures mises en place par le producteur pour remplir les obligations en matière de responsabilité du producteur énoncées aux articles 16 et 20;

ii) les mesures mises en place pour satisfaire à l'obligation de collecte prévue à l'article 23 en ce qui concerne la quantité de véhicules que le producteur met à disposition sur le marché de l'État membre; et

iii) le système visant à garantir la fiabilité des données communiquées aux autorités compétentes;

e) une déclaration du producteur ou, le cas échéant, de son mandataire chargé de la responsabilité élargie des producteurs ou de l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs attestant que les informations fournies sont exactes.

2. Informations à fournir, en plus des informations énumérées au point 1, lorsqu'une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs est désignée pour s'acquitter des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs:

a) le nom et les coordonnées, y compris le code postal et la commune, la rue et le numéro, le pays, le numéro de téléphone, le site internet et l'adresse électronique, ainsi que le code national d'identification de l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs;

b) le numéro de registre de commerce ou un numéro d'enregistrement officiel équivalent et le numéro d'identification fiscale européen ou national de l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs; et

c) le mandat du producteur représenté.

3. Informations à fournir, en plus des informations énumérées au point 1, par l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs dans le cas où elle a été désignée conformément à l'article 17, paragraphe 1:

   a) les noms et coordonnées, y compris les codes postaux et communes, les rues et les numéros, les pays, les numéros de téléphone, les sites internet et les adresses électroniques des producteurs représentés;

   b) le mandat de chaque producteur représenté, le cas échéant;

   c) lorsque l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs représente plus d'un producteur, elle indique séparément comment chacun des producteurs représentés assume les responsabilités qui lui incombent prévues à l'article 16.

4. Lorsque les obligations prévues à l'article 16 sont exécutées au nom d'un producteur par un mandataire chargé de la responsabilité élargie des producteurs désigné qui représente plus d'un producteur, ce mandataire fournit séparément, outre les informations énumérées au point 1, le nom et les coordonnées de chacun des producteurs représentés.

ANNEXE X

CERTIFICAT DE DESTRUCTION

1.	Établissement ou entreprise délivrant le présent certificat	
1.1.	Nom	
1.2.	Adresse	
1.3.	Téléphone	
1.4.	Adresse électronique [si disponible]	
1.5.	Numéro d'enregistrement ou d'identification (*)	
2.	Autorité compétente ayant délivré une autorisation pour l'établissement ou entreprise visé au point 1	
2.1.	État membre	
2.2.	Nom	
2.3.	Adresse	
3.	Certificat de destruction	
3.1.	Date de délivrance	
3.2.	Numéro	
4.	Informations sur le véhicule pour lequel le présent certificat de destruction est délivré	
4.1.	Marque de nationalité	
4.2.	(A) Numéro d'immatriculation (**)	
4.3.	(J) Catégorie du véhicule (**)	
4.4.	(D.1) Marque (**)	
4.5.	(D.3) Dénomination commerciale (**)	

4.6.	(E) Numéro d'identification du véhicule (**)	
4.7.	Numéro du certificat d'immatriculation	
5.	Informations sur le propriétaire du véhicule	
5.1.	(C.2.1) Nom ou raison sociale (**)	
5.2.	(C.2.2) Autre(s) nom(s) (**)	
5.3.	(C.2.3) Adresse (**)	
5.4.	Numéro de téléphone [si disponible et avec le consentement du propriétaire]	
5.5.	Adresse électronique [si disponible et avec le consentement du propriétaire]	
6.	Remarques	

(*) Il est possible de déroger à cette exigence si le système national d'enregistrement ou d'identification ne prévoit pas pareil numéro.
(**) Codes communautaires harmonisés visés dans la directive 1999/37/CE.

ANNEXE XI

MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT (UE) 2018/858 ET DU RÈGLEMENT (UE) nº 168/2013

1. L'annexe II du règlement (UE) 2018/858 est modifiée comme suit:

a) dans la partie I, la rubrique G13 est remplacée par ce qui suit:

«G13	Circularité	Règlement (UE) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X»		

b) l'appendice 1 est modifié comme suit:

i) dans le tableau 1, la rubrique G13 est remplacée par ce qui suit:

«G13	Circularité	Règlement (UE) 2026/1738		s.o. Toutefois, la partie E de l'annexe VIII sur l'interdiction de réutilisation des pièces de composants indiquées s'applique.»

ii) dans le tableau 2, la rubrique G13 est remplacée par le texte suivant:

«G13	Circularité	Règlement (UE) 2026/1738		s.o. Toutefois, la partie E de l'annexe VIII sur l'interdiction de réutilisation des pièces de composants indiquées s'applique.»

c) à l'appendice 2, le point 4 est modifié comme suit:

i) dans le tableau «Partie I: Véhicules appartenant à la catégorie M1», la rubrique 59 est remplacée par ce qui suit:

«59	Règlement (UE) 2026/1738 (Circularité)	Les prescriptions dudit règlement ne s'appliquent pas.»;

ii) dans le tableau «Partie II: Véhicules relevant de la catégorie N_1», la rubrique 59 est remplacée par le texte suivant:

«59	Règlement (UE) 2026/1738 (Circularité)	Les prescriptions dudit règlement ne s'appliquent pas.»

d) la partie III est modifiée comme suit:

i) à l'appendice 1, la rubrique 59 est remplacée par ce qui suit:

«59	Circularité	Règlement (UE) 2026/1738	S/O	S/O»		

ii) à l'appendice 2, la rubrique 59 est remplacée par ce qui suit:

«59	Circularité	Règlement (UE) 2026/1738	S/O				S/O»					

iii) à l'appendice 3, la rubrique 59 est remplacée par ce qui suit:

«59	Circularité	Règlement (UE) 2026/1738	S/O»

iv) à l'appendice 4, la rubrique 59 est remplacée par ce qui suit:

«59	Circularité	Règlement (UE) 2026/1738	S/O				S/O»						

2. L'annexe II du règlement (UE) nº 168/2013 est modifiée comme suit:

dans la section C1 du tableau, la rubrique 15a est remplacée par ce qui suit:

				L1e-A[1]	L1e-B[2]	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A[1]	L7e-A[2]	L7e-B[1]	L7e-B[2]
«15a	18	Exigences en matière de circularité	Règlement (UE) 2026/1738	x	x	x	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*»

ANNEXE XII

MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT (UE) 2023/1542

À l'annexe I, le tableau est remplacé par le tableau suivant:

«Colonne 1 Désignation de la substance ou du groupe de substances	Colonne 2 Conditions de restriction
1. Mercure n° CAS 7439-97-6 n° CE 231-106-7 et ses composés	Les batteries, qu'elles soient ou non présentes et incorporées dans des appareils, des moyens de transport légers ou d'autres véhicules, ne contiennent pas plus de 0,0005 % de mercure (exprimé en Hg métal) en poids.
2. Cadmium n° CAS 7440-43-9 n° CE 231-152-8 et ses composés	1. Les batteries portables, qu'elles soient ou non présentes et incorporées dans des appareils, des moyens de transport légers ou d'autres véhicules, ne contiennent pas plus de 0,002 % de cadmium (exprimé en Cd métal) en poids. 2. Les batteries de véhicules électriques et les batteries SLI incorporées dans des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M_1 et N_1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, ne contiennent pas plus de 0,01 % de cadmium (exprimé en Cd métal) en poids dans un matériau homogène. 3. Le point 2 ne s'applique pas aux batteries de véhicules électriques utilisées comme pièces de rechange pour véhicules électriques, y compris les véhicules à usage spécial, des catégories M_1 et N_1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, mis sur le marché avant le 31 décembre 2008.
3. Plomb n° CAS 7439-92-1 n° CE 231-100-4 et ses composés	1. À compter du 18 août 2024, les batteries portables, qu'elles soient ou non présentes et incorporées dans des appareils, ne contiennent pas plus de 0,01 % de plomb (exprimé en Pb métal) en poids. 2. La restriction figurant au point 1 ne s'applique pas aux piles bouton zinc-air portables avant le 18 août 2028. 3. Les batteries portables incorporées dans des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M_1 et N_1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, ne contiennent pas plus de 0,1 % de plomb (exprimé en Pb métal) en poids dans un matériau homogène. 4. Le point 3 ne s'applique pas aux batteries portables incorporées dans des véhicules ou utilisées comme pièces de rechange pour des véhicules, y compris les véhicules à usage spécial, des catégories M_1 et N_1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, réceptionnés par type avant le 1er janvier 2024. 5. Les batteries de véhicules électriques incorporées dans des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M_1 et N_1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, ne contiennent pas plus de 0,1 % de plomb (exprimé en Pb métal) en poids dans un matériau homogène.

«Colonne 1 Désignation de la substance ou du groupe de substances	Colonne 2 Conditions de restriction
	6. Le point 5 ne s'applique pas: a) aux batteries de véhicules électriques utilisées dans des systèmes à haute tension (1) incorporées dans des véhicules, ou utilisées comme pièces de rechange pour des véhicules, des catégories M_1 et N_1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858 et réceptionnés par type avant le 1er janvier 2019; b) aux batteries de véhicules électriques non couvertes par le point a) du présent point qui sont incorporées dans des véhicules, ou utilisées comme pièces de rechange pour des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M_1 et N_1 tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858 et réceptionnés par type avant le 1er janvier 2024. 7. Les batteries SLI incorporées dans des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M_1 et N_1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, ne contiennent pas plus de 0,1 % de plomb (exprimé en Pb métal) en poids dans un matériau homogène. 8. Le point 7 ne s'applique pas: a) aux batteries SLI utilisées dans des applications de 12 V pour les véhicules, y compris les véhicules à usage spécial, des catégories M_1 et N_1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858 (1); b) aux batteries SLI utilisées dans des applications de 24 V dans des véhicules à usage spécial des catégories M_1 et N_1 tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858 (2); c) aux batteries SLI utilisées dans d'autres applications que celles couvertes par les points a) et b) du présent point dans les véhicules, y compris les véhicules à usage spécial, des catégories M_1 et N_1 tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, réceptionnés par type avant le 1er janvier 2024.
4. Chrome hexavalent no CAS: 18540-29-9 no CE 606-053-1 et ses composés	Les batteries incorporées dans des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M_1 et N_1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, ne contiennent pas plus de 0,1 % de chrome hexavalent, exprimé en C_r6+ métal chrome hexavalent, en poids dans un matériau homogène.

(1) Systèmes qui ont une tension > 75 V CC conformément à l'article 1er de la directive 2014/35/UE du Parlement européen et du Conseil (3).».

(1) Cette exclusion sera réexaminée en 2030.
(2) Cette exclusion sera réexaminée en 2030.
(3) Directive 2014/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché du matériel électrique destiné à être employé dans certaines limites de tension (JO L 96 du 29.3.2014, p. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

ANNEXE XIII

CRITÈRES À REMPLIR PAR LES INSTALLATIONS DE PAYS TIERS PRODUISANT DES MATÉRIAUX RECYCLÉS

PARTIE A CRITÈRES PERMETTANT DE DÉMONTRER QUE LE MATÉRIAU RECYCLÉ A ÉTÉ PRODUIT DANS UNE INSTALLATION CONFORME À CERTAINES EXIGENCES EN MATIÈRE DE PROTECTION DE LA SANTÉ HUMAINE, DU CLIMAT ET DE L'ENVIRONNEMENT ÉNONCÉES DANS LE DROIT DE L'UNION OU À DES EXIGENCES ÉQUIVALENTES (CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 6, PARAGRAPHE 4)

1. L'installation située dans un pays tiers participant à la production de matériaux recyclés remplit les conditions suivantes dans son fonctionnement effectif:

a) elle satisfait aux exigences relatives au recyclage des déchets et exerce ses activités conformément à la législation nationale applicable en matière de protection de l'environnement;

b) elle est conçue, construite et exploitée d'une manière sûre et écologiquement rationnelle et, en particulier, elle dispose des processus requis, de la technologie appropriée de gestion des déchets ainsi que de l'organisation et de l'infrastructure nécessaires pour recycler les déchets en question;

c) elle s'approvisionne en déchets plastiques dans un État membre ou un pays qui respecte le droit de l'Union ou des normes équivalentes à celles des États membres en termes de protection de l'environnement et de sécurité des travailleurs, et elle opère dans ce pays conformément aux critères définis au paragraphe 3;

d) elle met en place et exploite des systèmes, des procédures et des techniques de gestion et de contrôle qui ont pour objectif de prévenir, de limiter, de réduire au minimum et, autant que possible dans la pratique, d'éliminer:

i) les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs concernés et de la population au voisinage de l'installation; et

ii) les effets néfastes de ses activités sur l'environnement (notamment grâce à des mesures adéquates prises pour surveiller et combattre la pollution);

e) elle assure la traçabilité de tous les déchets reçus et traités en son sein, y compris en faisant en sorte que tous les déchets résiduels résultant de ses activités soient répertoriés et transférés uniquement vers des installations de gestion des déchets disposant des autorisations requises pour traiter lesdits déchets résiduels;

f) elle a pris des mesures visant à économiser l'énergie et à limiter les émissions de gaz à effet de serre liées à ses activités;

g) elle établit et est en mesure de fournir des relevés de ses activités de gestion des déchets au cours des cinq dernières années; si une installation est exploitée moins de cinq ans, elle établit et est en mesure de fournir des relevés de ses activités de gestion des déchets pour la durée de son exploitation;

h) son exploitant ou les membres de sa direction n'ont pas été condamnés pour avoir exercé des activités illégales liées à la gestion des déchets au cours des cinq dernières années.

2. Les règles suivantes ou des règles équivalentes sont prises en considération, comme point de référence et lorsqu'il y a lieu:

   a) les exigences spécifiques relatives au traitement de certains déchets et au calcul de la quantité de déchets traités, qui sont contraignantes en vertu de la législation de l'Union, ainsi qu'à la comptabilisation des quantités de matières recyclées produites;

   b) les conclusions sur les meilleures techniques disponibles adoptées pour certaines activités au titre de la directive 2010/75/UE.

3. Les déchets plastiques sont traités d'une manière conforme aux exigences énoncées dans le droit de l'Union ou à des exigences équivalentes et proviennent d'un État membre ou d'un pays disposant d'un cadre global de gestion des déchets qui couvre l'ensemble de son territoire et démontre sa capacité et sa volonté de garantir une gestion écologiquement rationnelle des déchets, compte tenu notamment des critères suivants:

   a) les mesures mises en œuvre et prévues pour assurer une gestion écologiquement rationnelle des déchets sur son territoire, telles que l'introduction d'un régime de responsabilité élargie des producteurs ou d'un système équivalent mettant en œuvre le principe du pollueur-payeur;

   b) les mesures mises en œuvre et prévues pour augmenter la proportion de plastique post-consommation recyclé à partir de véhicules, ainsi que les indicateurs de suivi de ces mesures;

   c) les mesures mises en œuvre et planifiées pour augmenter la proportion de plastique recyclé post-consommation incorporé dans les véhicules mis sur le marché national, ainsi que les indicateurs de suivi de ces mesures.

PARTIE B CRITÈRES PERMETTANT DE DÉMONTRER QUE LES MATÉRIAUX RECYCLÉS ONT ÉTÉ PRODUITS CONFORMÉMENT AUX EXIGENCES DE L'ARTICLE 6, PARAGRAPHES 1, 2 ET 3

L'installation située dans un pays tiers participant à la production de matériaux recyclés remplit les conditions suivantes dans son fonctionnement effectif:

1. L'installation est en mesure de fournir la preuve qu'elle produit des matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation. Si l'installation produit également des matériaux dérivés de déchets -pré-consommation ou dérivés de matières premières, elle est en mesure de démontrer qu'elle établit une distinction claire entre les différents types de matériaux. L'installation veille à ne fournir que des matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation, ce qui conditionne leur prise en compte dans le cadre des objectifs fixés à l'article 6.

2. Une installation qui produit des matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dérivés de véhicules hors d'usage ou de véhicules réparés est en mesure de démontrer que ces déchets ont été collectés séparément et n'ont pas été mélangés à des matériaux d'autres origines d'une manière qui empêcherait la traçabilité de ces déchets avant leur arrivée dans l'installation et tout au long du processus de recyclage.

ANNEXE XIV

EXIGENCES APPLICABLES AUX AUDITS, AUX CERTIFICATEURS ET AUX AUDITEURS

PARTIE A EXIGENCES DÉTAILLÉES APPLICABLES AUX TIERS RÉALISANT DES AUDITS

1. Un tiers réalisant des audits de l'installation située dans un pays tiers conformément à l'article 6, paragraphe 5, est indépendant du fournisseur, du fabricant ou de la personne participant à la production du matériau recyclé et de l'installation contrôlée. À cette fin, le tiers est en mesure de documenter les éléments suivants:

   a) il ne fait pas partie de ces entités ou n'est pas sous leur contrôle;

   b) il a mis en place et applique des procédures garantissant son impartialité, dont:

      i) l'évaluation permanente des risques concernant son impartialité;

      ii) la détection, l'élimination et l'atténuation des risques pesant sur son impartialité du fait de pressions financières, commerciales et autres;

      iii) l'évaluation des risques pesant sur son impartialité du fait des relations de son personnel;

   c) il est organisé et géré d'une manière propre à garantir son indépendance et son impartialité, notamment:

      i) il est clairement identifiable au sein de l'entité juridique, si celle-ci mène aussi des activités qui ne sont pas liées aux audits;

      ii) il est doté de règles en matière de signalements concernant l'activité d'audit menée à bien;

      iii) son personnel a des attributions clairement identifiables en ce qui concerne la réalisation des audits.

2. Le tiers réalisant des audits conformément à l'article 6, paragraphe 5, est considéré comme possédant les qualifications appropriées dans le domaine des audits et du traitement des déchets s'il dispose en nombre suffisant d'un personnel qualifié, directement ou par l'intermédiaire de sous-traitants, qui est régulièrement formé et si les membres de son personnel qui participent à la réalisation de ces audits possèdent une expérience professionnelle attestée dans tous les domaines suivants:

   a) réalisation d'audits d'installations de traitement des déchets;

   b) opérations de traitement des déchets;

   c) systèmes de management environnemental et de gestion de la santé et de la sécurité au travail;

   d) production de matériaux recyclés.

3. Afin de démontrer la conformité avec les critères établis aux points 1 et 2 de la présente partie, le tiers qui réalise un audit ou une certification se réfère à sa certification au regard de normes de l'Union ou de normes internationales équivalentes reconnues pertinentes pour la réalisation des audits, telles que la norme internationale ISO 19011:2018 ou la norme internationale ISO/IEC 17020:2012.

PARTIE B OBJET DE L'AUDIT

1. L'audit visé à l'article 6, paragraphe 5, vérifie que l'installation située dans un pays tiers participant à la production de matériaux recyclés remplit les conditions énumérées à l'annexe XIII dans son fonctionnement effectif.

2. Les noms et coordonnées des personnes qui ont effectué les audits sont clairement indiqués dans les rapports d'audit.

ANNEXE XV

TABLEAUX DE CORRESPONDANCE

1. Directive 2000/53/CE

Directive 2000/53/CE	Présent règlement
Article 1er	Article 1er
Article 2, point 1)	Article 3, point 1)
Article 2, point 2)	Article 3, point 2)
Article 2, point 3)	Article 3, point 23)
Article 2, point 4)	Article 3, point 39)
Article 2, point 5)	Article 3, point 18)
Article 2, point 6)	Article 3, point 4)
Article 2, point 7)	Article 3, point 39)
Article 2, point 8)	Article 3, point 39)
Article 2, point 9)	Article 3, point 39)
Article 2, point10)	Article 3, point 35)
Article 2, point 11)	—
Article 2, point 11) a)	—
Article 2, point 11) b)	—
Article 2, point 11) c)	—
Article 2, point 11) d)	—
Article 2, point 12)	—
Article 2, point 13)	—

Directive 2000/53/CE	Présent règlement
Article 3, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1, point a)
Article 3, paragraphe 2	—
Article 3, paragraphe 3	—
Article 3, paragraphe 4	—
Article 3, paragraphe 5	—
Article 4, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, point b)	Article 7, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, point c)	Article 6
Article 4, paragraphe 2, point a)	Article 5, paragraphes 4 et 5
Article 4, paragraphe 2, point b) i)	Article 5, paragraphe 6, point a)
Article 4, paragraphe 2, point b) ii)	Article 5, paragraphe 6, point b)
Article 4, paragraphe 2, point b) iii)	Article 5, paragraphe 6, point c)
Article 4, paragraphe 2, point b) iv)	Article 5, paragraphe 6, point d)
Article 4, paragraphe 2, point c)	—
Article 5, paragraphe 1, premier tiret	—
Article 5, paragraphe 1, second tiret	Article 23, paragraphe 3, point b)
Article 5, paragraphe 2	Article 24, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 3, premier alinéa	Article 25
Article 5, paragraphe 3, deuxième alinéa	Article 25, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 3, troisième alinéa	—
Article 5, paragraphe 4, premier alinéa	Article 24, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa	Article 16 et article 20, paragraphe 1, point a)

Directive 2000/53/CE	Présent règlement
Article 5, paragraphe 4, troisième alinéa	Article 24, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 4, quatrième alinéa	—
Article 5, paragraphe 5, premier alinéa	Article 25, paragraphe 1, et annexe X
Article 5, paragraphe 5, second alinéa	—
Article 6, paragraphe 1	Article 26, paragraphes 1 et 2
Article 6, paragraphe 2, premier alinéa	Article 15, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 2, second alinéa	—
Article 6, paragraphe 3, premier alinéa	Article 29, paragraphe 1, et annexe VIII, partie C
Article 6, paragraphe 3, second alinéa	Article 28, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 4	Article 15, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 5	Article 26, paragraphe 4
Article 6, paragraphe 6	Article 26, paragraphe 3
Article 7, paragraphe 1	Article 30, paragraphe 1
Article 7, paragraphe 2, point a)	—
Article 7, paragraphe 2, point b)	Article 33, paragraphe 1, points a) et b)
Article 7, paragraphe 2, deuxième alinéa	—
Article 7, paragraphe 2, troisième alinéa	—
Article 7, paragraphe 3	—
Article 7, paragraphe 4	—
Article 7, paragraphe 5	—
Article 8, paragraphe 1	Article 12, paragraphe 1

Directive 2000/53/CE	Présent règlement
Article 8, paragraphe 2	Article 12, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 3	Article 11, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 4	Article 11, paragraphes 1 et 3
Article 9, paragraphe 1 *bis*, premier alinéa	Article 50, paragraphe 1, premier alinéa
Article 9, paragraphe 1 *bis*, deuxième alinéa	Article 50, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 9, paragraphe 1 *bis*, troisième alinéa	Article 50, paragraphe 1, troisième alinéa
Article 9, paragraphe 1 *ter*	Article 50, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 1 *quater*	Article 50, paragraphe 3, troisième alinéa
Article 9, paragraphe 1 *quinquies*	Article 50, paragraphe 5
Article 9, paragraphe 2	Article 9 et annexe V, partie A
Article 9 *bis*, paragraphe 1	Article 51, paragraphe 1
Article 9 *bis*, paragraphe 2	Article 51, paragraphe 2
Article 9 *bis*, paragraphe 3	Article 51, paragraphe 3
Article 9 *bis*, paragraphe 4	Article 51, paragraphe 4
Article 9 *bis*, paragraphe 5	Article 51, paragraphe 5
Article 9 *bis*, paragraphe 6	Article 51, paragraphe 6
Article 10, paragraphe 1	—
Article 10, paragraphe 2	—
Article 10, paragraphe 3	—
Article 10 *bis*	Article 56
Article 11, paragraphe 1	Article 52, paragraphe 1

Directive 2000/53/CE	Présent règlement
Article 11, paragraphe 2	Article 52, paragraphe 2
Article 12, paragraphe 1	Article 59, paragraphe 1
Article 12, paragraphe 2	Article 59, paragraphe 2
Article 12, paragraphe 3	—
Article 13	—
Annexe I	Annexe VIII
Annexe II	Annexe IV

2. Directive 2005/64/CE

Directive 2005/64/CE	Présent règlement
Article 1er, premier alinéa	Article 1er
Article 1er, second alinéa	—
Article 2	Article 2, paragraphe 1, point a)
Article 3, point a)	—
Article 3, point b)	—
Article 3, point c)	Article 2, paragraphe 2, point a)
Article 4, point 1)	Article 3, point 1)
Article 4, point 2)	—
Article 4, point 3)	Article 3, point 3)
Article 4, point 4)	Article 3, point 2)
Article 4, point 5)	Annexe III
Article 4, point 6)	—

Directive 2005/64/CE	Présent règlement
Article 4, point 7)	Article 3, point 40)
Article 4, point 8)	—
Article 4, point 9)	Article 3, point 4)
Article 4, point 10)	Article 3, point 39)
Article 4, point 11)	—
Article 4, point 12)	Article 3, point 39)
Article 4, point 13)	Article 3, point 5)
Article 4, point 14)	Article 3, point 6)
Article 4, point 15)	Article 3, point 7)
Article 4, point 16)	—
Article 4, point 17)	—
Article 4, point 18)	—
Article 4, point 19)	—
Article 4, point 20)	—
Article 5, paragraphe 1	—
Article 5, paragraphe 2	Article 8, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 3
Article 5, paragraphe 4	—
Article 6, paragraphe 1	—
Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 5, paragraphes 4 et 5

Directive 2005/64/CE	Présent règlement
Article 6, paragraphe 3	Article 9
Article 6, paragraphe 4	—
Article 6, paragraphe 5	—
Article 6, paragraphe 6	—
Article 6, paragraphe 7	—
Article 6, paragraphe 8	—
Article 7, point a)	Annexe VIII, partie E
Article 7, point b)	Annexe VIII, partie E
Article 8	—
Article 9	—
Article 10, paragraphe 1	—
Article 10, paragraphe 2	—
Article 10, paragraphe 3	—
Article 10, paragraphe 4	—
Article 11, paragraphe 1	—
Article 11, paragraphe 2	—
Article 12	—
Article 13	—
Annexe I	Article 4, paragraphe 1
Annexe II	—

Directive 2005/64/CE	Présent règlement
Annexe III	—
Annexe VII	—
Annexe V	Annexe VIII, partie E
Annexe VI	—