COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 15.3.2021
SWD(2021) 61 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION

de la

directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage

{SWD(2021) 60 final}

Synthèse

La directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (ci-après la «directive VHU») n'a fait l'objet d'aucune modification substantielle depuis son adoption, il y a 20 ans. Cette directive vise à réduire le plus possible l'incidence des véhicules hors d'usage sur l'environnement. À cette fin, elle restreint l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules neufs, impose des obligations relatives à la collecte et au traitement des véhicules hors d'usage et fixe des objectifs pour 2015 en matière de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage.

Chaque année, environ 11 millions de véhicules sont radiés des registres des véhicules immatriculés dans l'Union, ce qui représente potentiellement autant de tonnes de déchets. La plupart des déchets provenant des véhicules hors d'usage sont constitués de métaux ferreux et non ferreux; ils comprennent en outre de plus en plus de déchets plastiques et électroniques, en raison du recours accru aux matériaux légers et à l'électronique dans les véhicules neufs. La valorisation et le recyclage de ces nouveaux matériaux et composants provenant des véhicules hors d'usage présentent des difficultés particulières. Le nombre croissant de véhicules électriques sur le marché de l'Union contribuera à amplifier cette tendance et entraînera d'importants nouveaux défis pour le secteur des véhicules hors d'usage. Les mesures adoptées afin d'atténuer les effets de la pandémie de COVID-19 sur le secteur automobile devraient également accélérer la transition vers la mobilité électrique.

L'évaluation de la directive VHU tient compte de ce contexte en pleine évolution, ainsi que i) des orientations définies par le pacte vert pour l'Europe, notamment dans le plan d'action de l'Union européenne en faveur de l'économie circulaire, et ii) de la législation de l'Union récemment adoptée en rapport avec la directive-cadre relative aux déchets et d'autres flux de déchets.

Conformément aux principes de l'Union pour une meilleure réglementation, l'évaluation a porté sur l'efficacité, l'efficience, la cohérence, la pertinence et la valeur ajoutée européenne de la directive VHU.

Efficacité

Il ressort de l'évaluation que la directive VHU a permis d'atteindre un grand nombre des objectifs initialement fixés (notamment l'élimination des substances dangereuses des véhicules, l'augmentation des points de collecte pour les véhicules hors d'usage et la réalisation des objectifs de valorisation et de recyclage). Le principal problème de mise en œuvre de la directive tient cependant au grand nombre de «véhicules disparus», qui représentent environ 35 % de l'ensemble des véhicules radiés chaque année. Bien que, selon les informations fournies, quelque 6,5 millions de véhicules hors d'usage soient traités annuellement conformément à la directive VHU, on perd la trace d'environ 4 millions de véhicules chaque année, courant ainsi le risque qu'une grande partie d'entre eux ne soient pas traités conformément aux exigences de la directive VHU lorsqu'ils arrivent en fin de vie. Ce problème semble être dû, principalement, aux lacunes des systèmes d'immatriculation nationaux, au manque d'interconnexion entre les États membres en ce qui concerne les immatriculations et les radiations de véhicules, ainsi qu'au traitement et à l'exportation illicites de véhicules hors d'usage.

L'évaluation conclut également que les dispositions de la directive VHU visant à encourager une conception des nouveaux véhicules qui facilite le démontage et le recyclage de ces derniers ainsi que l'intégration de matières recyclées ne sont pas suffisamment détaillées,

spécifiques et mesurables et n'ont donc eu qu'un effet très limité sur la conception et la construction des nouveaux véhicules. Les dispositions faisant obligation aux constructeurs automobiles de mettre à disposition et de diffuser des informations sur les matériaux et les composants contenus dans les véhicules ont été jugées insuffisantes pour aider vraiment les entreprises des secteurs de la réparation, du démontage et du recyclage à exercer leurs activités.

En ce qui concerne les objectifs en matière de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage, la plupart des États membres ont indiqué qu'ils avaient été atteints. Étant donné les différentes méthodes possibles pour rendre compte de la réalisation des objectifs, la qualité des rapports varie d'un État membre à l'autre, ce qui pose la question de la comparabilité des résultats obtenus par les différents États membres. En outre, les calculs sont fondés sur le poids global des véhicules, ce qui n'incite pas à recycler les matériaux autres que les déchets métalliques et se traduit par une valorisation et un recyclage insuffisants du verre, des matières plastiques ou des matières premières critiques. Le fait que la définition du recyclage soit plus large que dans les autres instruments législatifs de l'Union et comprenne le remblayage, ainsi que l'absence d'objectif spécifique en matière de «réutilisation» font partie des autres défauts de la directive VHU.

Efficience

D'une manière générale, on considère que les avantages que procure la directive l'emportent globalement sur les coûts qu'elle engendre. Les avantages sur le plan environnemental sont liés au traitement sûr des véhicules hors d'usage, qui évite les fuites de polluants dans l'environnement. Sur le plan économique, les principaux avantages de la directive VHU ont été de contribuer à la consolidation du secteur du démontage et du recyclage des véhicules dans les États membres de l'Union et de donner aux consommateurs la possibilité de se débarrasser gratuitement de leurs véhicules hors d'usage. Rien n'indique que la directive VHU porte atteinte à la compétitivité de l'industrie automobile au sein de l'Union, et aucune allégation n'a été faite dans ce sens.

Les avis des différentes parties intéressées divergent quant à la répartition des coûts liés à la mise en œuvre de la directive VHU. En particulier, il n'existe pas de données explicites sur la rentabilité des entreprises (essentiellement des PME) du secteur du démontage, même si les informations disponibles semblent indiquer que leur situation financière est généralement fragile (ce qu'a mis en évidence la crise de la COVID-19).

Rien n'indique que la directive VHU donne lieu à une charge réglementaire excessive ou à des coûts superflus.

Pertinence

Le champ d'application de la directive VHU exclut un parc d'environ 45 millions de véhicules, comme les motocycles et les camions, qui ne sont soumis à aucune disposition particulière en ce qui concerne leur traitement en fin de vie.

La directive VHU ne permet pas de garantir un niveau élevé de valorisation et de recyclage des matières précieuses de plus en plus utilisées, telles que l'or, l'argent, le palladium, le tantale et d'autres terres rares, contenues dans les composants électriques et électroniques. Le même problème se pose pour les matières plastiques ou les plastiques renforcés de fibres de carbone.

Cohérence

Il s'agit désormais de renforcer la cohérence entre la directive VHU, le pacte vert pour l'Europe et le plan d'action en faveur de l'économie circulaire, notamment pour ce qui est de l'écoconception des véhicules visant à faciliter la réutilisation, la refabrication et le recyclage, de la promotion d'objectifs plus ambitieux et d'objectifs spécifiques en matière de réutilisation et de recyclage, et de l'intégration de matières recyclées dans la fabrication des véhicules.

L'évaluation a également porté sur la cohérence entre la directive VHU et les politiques de l'Union en matière de changement climatique et de lutte contre la pollution atmosphérique, qui influent sur la construction des véhicules et accélèrent la transition du secteur vers des modèles électriques.

Contrairement à d'autres instruments régissant des flux de déchets spécifiques, la directive VHU ne prévoit pas de système de responsabilité élargie des producteurs; le rôle de ces derniers dans le financement des coûts de gestion des véhicules hors d'usage demeure de ce fait incertain.

Il sera essentiel d'établir un lien avec la future législation de l'Union dans le domaine des batteries afin de veiller à la complémentarité du recyclage des batteries et de celui des autres pièces et composants présents dans les véhicules.

Enfin, la cohérence doit être améliorée entre la directive et les règles de l'Union en matière d'immatriculation et de réception par type des véhicules.

Valeur ajoutée européenne

Outre l'harmonisation des exigences environnementales, la valeur ajoutée européenne de la directive réside notamment dans la mise en place d'un cadre européen, ce qui a permis un bon fonctionnement du marché intérieur pour l'ensemble du secteur automobile et a évité les distorsions de concurrence au sein de l'Union.

Les éléments présentés dans l'évaluation de la directive VHU seront pris en considération lors du réexamen de cet instrument, qui devrait déboucher sur une proposition législative en 2022.