Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2024/1593

5.3.2024

Avis du Comité économique et social européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif, d'une part, aux exigences en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et, d'autre part, à la gestion des véhicules hors d'usage, modifiant les règlements (UE) 2018/858 et (UE) 2019/1020 et abrogeant les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE

[COM(2023) 451 final — 2023/0284 (COD)]

(C/2024/1593)

Rapporteur: **Bruno CHOIX**

Consultation	Parlement européen, 19.10.2023
	Conseil, 21.11.2023
Base juridique	Article 114 et article 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Compétence	Agriculture, développement rural et environnement
Adoption en section	22.11.2023
Adoption en session plénière	14.12.2023
Session plénière n°	583
Résultat du vote	
(pour/contre/abstentions)	163/0/2

1. Conclusions et recommandations

1.1. La proposition de règlement sur les véhicules présentée par la Commission européenne le 13 juillet 2023 ([1]) constitue un texte majeur pour augmenter la durabilité et la circularité des véhicules mis sur le marché en Europe. Le Comité économique et social européen (CESE) accueille très favorablement ce texte et estime qu'il est possible de nourrir une ambition encore plus grande concernant les mesures visant la conception des véhicules en vue de garantir leur circularité.

1.2. Concernant les exigences en matière de contenu recyclé, le CESE soutient pleinement l'obligation d'intégrer, dans chaque véhicule, au moins 25 % de matières plastiques recyclées et recommande la mise en place de mesures équivalentes pour stimuler le recyclage d'autres matériaux utilisés dans les véhicules et dont le bénéfice environnemental est insuffisamment exploité.

1.3. Le CESE soutient très favorablement les exigences de conception des véhicules visant à garantir la réparation, l'entretien, le remplacement et la réutilisation de pièces automobiles. Il estime que des garanties additionnelles sont nécessaires afin de s'assurer que les centres de traitement agréés bénéficient d'un accès gratuit et indiscriminé aux pièces et composants des véhicules, notamment concernant les batteries des véhicules électriques. Le CESE recommande d'interdire les clauses contractuelles visant à réserver la commercialisation des pièces et matériaux aux seuls fabricants, au sein de leur réseau. Le CESE recommande également la mise en place de formations, à la charge des fabricants, concernant le retrait, le remplacement et la réintégration des batteries par les opérateurs.

1.4. Le CESE soutient les mesures visant à renforcer la communication d'informations et l'étiquetage par les fabricants et recommande d'assurer aux opérateurs indépendants, notamment aux très petites entreprises, la mise à disposition sans frais supplémentaires des informations ainsi que la sérialisation des pièces par les fabricants, afin que celles-ci puissent être reprogrammées et réinsérées dans de nouveaux véhicules.

1.5. Le CESE accueille favorablement la mise en place d'une représentation équitable de la filière des installations de traitement agréées au sein des organes directeurs des organisations compétentes en matière de responsabilité élargie des producteurs (REP) dans les États membres. Afin de garantir une concurrence loyale et équitable dans le secteur du traitement des véhicules, le CESE recommande de prévoir des garanties efficaces et équivalentes entre la prise en charge individuelle et collective de ces obligations, en encadrant les contrats passés avec les installations de traitement agréés, notamment en ce qui concerne les informations précontractuelles ou l'interdiction de faire porter sur une installation de traitement agréé la charge d'une obligation qui incombe au producteur.

([1]) COM(2023) 451 final.

1.6. En considération du manque important de traçabilité des véhicules en Europe, le CESE accueille très favorablement les mesures visant à en améliorer la traçabilité et la collecte, notamment grâce à l'obligation, aux fins de la radiation du véhicule, de présenter un certificat de destruction délivré par une installation de traitement agréée.

1.7. Le CESE accueille très favorablement les obligations faites aux États membres en vue de stimuler le marché de la réutilisation, du remanufacturage et de la remise à neuf de pièces de véhicules hors d'usage. Il recommande d'adopter des mesures plus strictes dans le cadre du règlement et de s'assurer que la revente de pièces puisse seulement être effectuée par des centres de traitement agréés. Afin de garantir que les centres agréés jouissent de la propriété des matériaux, le CESE recommande également d'interdire les clauses contractuelles entre un constructeur et une entreprise qui obligeraient à restituer au constructeur les pièces prélevées sur les véhicules.

1.8. Concernant les obligations de démontage aux fins de recyclage, le CESE préconise leur réévaluation en considération des coûts économiques et bénéfices environnementaux qui en découlent, ainsi que du principe de neutralité technologique dans la poursuite d'objectifs environnementaux, notamment en ce qui concerne les tableaux de bord. Le CESE recommande également d'engager une réflexion avec les États membres au sujet des taux qu'il conviendrait de fixer pour la récupération de fluides frigorigènes contenus dans les systèmes de climatisation des véhicules hors d'usage.

1.9. Soulignant l'importance des règles relatives à la lutte contre la filière illégale de traitement des véhicules, le CESE recommande de garantir que la fonction de contrôle des autorités compétentes soit bien assurée dans chaque État membre de l'Union européenne. Par ailleurs, le CESE soutient fortement les règles relatives à l'exportation, qui permettent d'opérer une distinction plus nette entre véhicule d'occasion et véhicule hors d'usage.

2. **Observations générales**

Introduction

2.1. Le 13 juillet 2023, la Commission a proposé un nouveau règlement sur les véhicules hors d'usage en vue d'en augmenter la circularité ([2]), à la suite d'un réexamen. Conformément au pacte vert pour l'Europe et au plan d'action pour l'économie circulaire, cette proposition de règlement sur les véhicules s'appuie sur deux directives existantes et les remplace: la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil ([3]) relative aux véhicules hors d'usage et la directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]) relative à la réception des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation. Faisant référence aux avis connexes émis par le CESE ([5]), cet avis s'inscrit dans leur continuité, notamment en ce qui concerne la stimulation du marché des matières premières secondaires par des dispositions juridiques contraignantes ([6]).

2.2. Le secteur automobile européen est une des industries les plus consommatrices de ressources en Europe, à l'origine de 19 % de la demande de l'industrie sidérurgique de l'Union, de 10 % de la consommation de matières plastiques, d'une part considérable de la demande d'aluminium (42 % pour l'ensemble des équipements de transport), de cuivre (6 % pour les pièces automobiles), de caoutchouc (65 % de la production d'articles en caoutchouc) et de verre ([7]). Dans ce contexte, le CESE accueille favorablement cette proposition de règlement qui pose des règles harmonisées couvrant tout le cycle de vie des véhicules afin d'en augmenter la circularité, depuis leur conception et leur mise sur le marché jusqu'à leur traitement final. Pour assurer une approche globale en matière de circularité des véhicules, un dialogue constant avec tous les acteurs de la chaine de valeur sera primordial, et pourrait s'inspirer du modèle qu'offre la plateforme des acteurs européens de l'économie circulaire ([8]). Un système de gouvernance juste et inclusif de la chaine d'approvisionnement s'impose.

Conception des véhicules en vue d'en garantir la circularité

2.3. Le CESE se félicite que le champ d'application du règlement englobe des catégories supplémentaires de bus, poids lourds et remorques (M2, M3, N2, N3, O) et de motocycles (L3e à L7e), en vue de garantir un traitement final règlementé pour ces catégories de véhicules lorsqu'ils arrivent en fin de vie, en prévoyant notamment certaines exigences relatives aux véhicules à usage spécial. Une application plus large des mesures de circularité devra contribuer à une plus grande modularité des véhicules. Dans un contexte d'évolution rapide des différents types de moyens de transport, le CESE recommande de prévoir la possibilité d'extension du champ d'application à des véhicules innovants, non listés dans le règlement (hors véhicules de sécurité ou d'urgence).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) 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).
([4]) 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).
([5]) Avis du CESE sur le réexamen des normes d'émission de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds (dossier CCMI/201) (JO C 349 du 29.9.2023, p. 134).
([6]) Avis du CESE sur le nouveau plan d'action pour une économie circulaire (INT/895) (JO C 364 du 28.10.2020, p. 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/fr

2.4. Le CESE soutient pleinement l'obligation d'intégrer, dans chaque véhicule, un contenu minimum de 25 % de matières plastiques recyclées, car ce recyclage représente un avantage substantiel pour l'environnement ([9]). Le développement de la filière du recyclage des plastiques permet de diversifier les sources d'approvisionnement pour les fabricants, de stimuler la croissance d'une industrie européenne du recyclage des plastiques fondée sur une technologie de post-broyage, et représente une importante source de créations d'emplois en Europe. Le CESE est favorable à la mise en place de mesures plus ambitieuses par étapes pour le recyclage des plastiques, ainsi qu'à la mise en place de mesures équivalentes pour stimuler le recyclage d'autres matériaux utilisés dans les véhicules et dont le bénéfice environnemental est insuffisamment exploité.

2.5. Les dispositions obligeant le constructeur, lors de la conception du véhicule, à permettre de retirer et remplacer des pièces et composants du véhicule de manière simple et non destructrice sont primordiales pour développer le marché du réemploi des pièces et composants de véhicules en Europe. Afin de développer ces opérations pendant la phase d'utilisation et celle de mise au rebut du véhicule, il est nécessaire de garantir que les installations de traitement agréées et les opérateurs de réparation et d'entretien aient accès aux pièces et composants des véhicules, notamment aux batteries des véhicules électriques et des moteurs d'entraînement électrique. Le CESE recommande d'interdire les clauses contractuelles visant à réserver la commercialisation des éléments recyclables et recyclés des véhicules aux seuls fabricants, au sein de leur réseau, notamment en ce qui concerne les batteries.

2.6. Le CESE regrette l'absence d'un article consacré au perfectionnement et à la reconversion des travailleurs ainsi qu'au rôle du dialogue social dans la proposition de la Commission et dans l'analyse d'impact. Le projet conjoint des partenaires sociaux de l'Union souligne que la transition vers une économie circulaire nécessite généralement des qualifications supérieures de la part des travailleurs ([10]). Compte tenu des changements résultant des obligations de circularité pour les véhicules, le CESE souligne l'importance d'une évaluation par le législateur des besoins de qualifications nouvelles des salariés afin de répondre à l'évolution du secteur automobile. Le CESE recommande l'organisation de formations techniques qualifiantes, accessibles à tous les salariés, de façon à les faire monter en compétence, d'assurer leur sécurité au travail, ainsi que leur bien-être.

2.7. Le CESE recommande également la mise en place de formations, à la charge des fabricants de fournir toutes les données techniques et méthodes de réparation, concernant le retrait, le remplacement et la réintégration des batteries par les opérateurs, notamment pour prévenir les risques pour la sécurité et la santé des salariés lorsqu'ils interviennent sur les véhicules.

Circularité des véhicules pendant leur durée de vie

2.8. Le CESE soutient les mesures visant à renforcer la communication d'informations et l'étiquetage par les fabricants. Les informations obligatoires relatives au contenu recyclé dans les véhicules sont essentielles pour assurer une information harmonisée sur leur empreinte carbone, la mise en œuvre d'une stratégie de circularité par les fabricants et un choix éclairé des consommateurs en matière de circularité.

2.9. Le partage de l'information entre producteurs et opérateurs est crucial pour garantir un bon fonctionnement de l'économie circulaire. Afin d'assurer la réparation, la maintenance, le remplacement et la réintégration des pièces, composants et matériaux des véhicules, il est primordial que les opérateurs de gestion de déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien bénéficient d'un accès libre, standardisé et non discriminatoire aux informations nécessaires pour effectuer ces opérations. En vertu du principe de la responsabilité élargie du producteur (REP) et compte tenu des risques pour la sécurité et la santé des opérateurs intervenant sur les véhicules, il convient d'assurer aux opérateurs indépendants, notamment aux très petites entreprises, la mise à disposition sans frais supplémentaires des informations ainsi que la sérialisation des pièces par les fabricants, afin que celles-ci puissent être reprogrammées et réinsérées dans de nouveaux véhicules.

Collecte et traitement des véhicules en fin de vie

2.10. Le CESE souligne le problème majeur que pose le manque de traçabilité des véhicules pour leur traitement, puisque 32 % des véhicules radiés ne peuvent pas être localisés, soit environ 3,4 millions de véhicules par an ([11]), notamment en raison d'un manque d'information sur le transfert de propriété des véhicules et d'un défaut d'application des règles existantes. L'établissement, dans chaque État membre, d'organisations compétentes en matière de REP peut constituer une mesure de soutien utile à la filière de traitement des véhicules, notamment en ce qui concerne les opérations de traitement non viables économiquement, à condition que soit garantie une concurrence loyale et équitable. La mise en place de

([9]) Commission européenne — *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles* (Vers des objectifs de teneur en plastique recyclé dans les nouvelles voitures particulières et les nouveaux véhicules utilitaires légers).

([10]) *European Social Partners Project on Circular Economy and the World of Work* (Projet des partenaires sociaux européens sur l'économie circulaire et le monde du travail).

([11]) Documents de travail des services de la Commission: SWD(2023) 256 final et SWD(2021) 60 final.

systèmes de REP dans les États membres doit prévoir une représentation équitable des opérateurs de traitement des véhicules dans les organes directeurs de ces organisations. S'agissant de la prise en charge individuelle des obligations élargies des producteurs, le CESE demande la mise en place de garanties efficaces et équivalentes à celles qui s'appliquent à la prise en charge collective de ces obligations, en particulier pour ce qui est de la responsabilité financière, et il recommande de mieux encadrer les contrats passés avec les opérateurs privés, notamment en ce qui concerne les informations précontractuelles ou l'interdiction qu'une obligation à la charge du producteur fasse l'objet d'une prestation gratuite par les opérateurs indépendants de la filière de réparation, du réemploi et du recyclage.

2.11. Considérant le manque actuel de traçabilité des véhicules en Europe, le CESE accueille très favorablement les mesures visant à garantir que les véhicules sont traités par les opérateurs agréés selon les règles en vigueur, en particulier la mesure selon laquelle la radiation d'un véhicule peut seulement intervenir après réception d'un certificat de destruction du véhicule par les autorités compétentes des États membres.

2.12. Concernant les obligations de démontage aux fins de réutilisation et de remise à neuf, le CESE souligne l'importance d'une approche de marché reposant sur la demande, afin de garantir la viabilité économique de ces opérations de démontage. Le CESE recommande d'adopter des règles plus exigeantes concernant les mesures que doivent prendre les États membres en vue de stimuler le marché de la réutilisation, du remanufacturage et de la remise à neuf, facilitant ainsi la création d'emplois locaux en Europe. Dans ce contexte, les pièces issues des véhicules hors d'usage doivent pouvoir être revendues par les centres de traitement de véhicules hors d'usage en vue de leur réutilisation. Le CESE recommande d'interdire les clauses contractuelles entre un constructeur et une entreprise qui obligeraient à restituer au constructeur les pièces prélevées sur les véhicules.

2.13. En matière d'obligations de démontage aux fins de recyclage, le CESE souligne que la technologie européenne actuelle de post-broyage assure déjà la production de plastiques recyclés en vue de leur intégration dans de nouveaux véhicules. Le CESE recommande de réévaluer les obligations de démontage proposées, à la lumière du principe de neutralité technologique, de leur utilité et de l'efficacité économique établie des processus existants, comme le post-broyage. Concernant la récupération de fluides frigorigènes contenus dans les systèmes de climatisation des véhicules hors d'usage, le CESE recommande d'engager une réflexion avec les États membres visant à fixer des taux réalistes selon les matériaux et les filières en place, en prévoyant que les coûts d'un tel processus incomberont aux producteurs.

2.14. Le CESE souligne l'importance des règles relatives à la lutte contre la filière illégale de traitement des véhicules. Confier au secteur privé le soin de fixer, par des contrats commerciaux conclus avec les constructeurs, les conditions requises pour exercer cette activité nuirait à la filière légale de traitement des véhicules hors d'usage. L'agrément délivré par les autorités compétentes est essentiel pour vérifier que les opérateurs disposent bien des capacités techniques, financières et organisationnelles nécessaires pour traiter les véhicules hors d'usage. Le règlement devra veiller à ce que cette fonction de contrôle soit bien assurée par les autorités compétentes dans chaque État membre de l'Union européenne. Le CESE soutient les règles relatives à l'exportation, qui permettent d'opérer une meilleure distinction entre véhicule d'occasion et véhicule hors d'usage.

Bruxelles, le 14 décembre 2023.

Le président
du Comité économique et social européen

Oliver RÖPKE