POSITION COMMUNE (CE) Nº 39/1999

arrêtée par le Conseil le 29 juillet 1999

en vue de l'adoption de la directive 1999/…/CE du Parlement européen et du Conseil du … relative aux véhicules hors d'usage

(1999/C 317/03)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission [1],

vu l'avis du Comité économique et social [2],

vu l'avis du Comité des régions [3],

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité [4],

considérant ce qui suit:

(1) il convient d'harmoniser les différentes mesures nationales concernant les véhicules hors d'usage, en vue, en premier lieu, de minimiser l'incidence de ces véhicules sur l'environnement, en contribuant ainsi à la protection, à la préservation et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et de la conservation de l'énergie, et, en second lieu, d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et d'éviter les distorsions de la concurrence dans la Communauté;

(2) un encadrement d'envergure communautaire est requis afin de garantir une cohérence entre les approches nationales pour réaliser les objectifs susmentionnés, notamment quant à la conception des véhicules en vue de leur recyclage et de leur valorisation, aux exigences relatives aux installations de collecte et de traitement, et à la réalisation des objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation, compte tenu du principe de subsidiarité et du principe du pollueur-payeur;

(3) les véhicules hors d'usage produisent chaque année dans la Communauté entre 8 et 9 millions de tonnes de déchets, qui doivent être gérés correctement;

(4) afin d'appliquer les principes de précaution et de prévention, et en conformité avec la stratégie communautaire en matière de gestion des déchets, la production de déchets doit être évitée autant que possible;

(5) il existe également un principe fondamental selon lequel les déchets devraient être réutilisés et valorisés, et la préférence devrait être donnée à la réutilisation et au recyclage;

(6) les États membres devraient prendre des mesures pour que les opérateurs économiques mettent en place des systèmes de collecte, de traitement et de valorisation des véhicules hors d'usage;

(7) les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour que le dernier détenteur et/ou propriétaire puisse remettre le véhicule hors d'usage à une installation de traitement autorisée sans frais du fait de l'absence de valeur marchande ou d'une valeur marchande négative du véhicule; les États membres devraient veiller à ce que les producteurs supportent la totalité ou une partie importante des frais de mise en œuvre de ces mesures; le fonctionnement normal du marché ne devrait pas être entravé;

(8) la présente directive devrait s'appliquer aux véhicules et aux véhicules hors d'usage, y compris leurs composants et leurs matériaux, sans préjudice des normes en vigueur en matière de sécurité, de pollution de l'air et de lutte contre le bruit;

(9) il est entendu que la présente directive a emprunté, lorsque cela était nécessaire, la terminologie utilisée par plusieurs directives existantes, à savoir la directive 67/548/CEE du Conseil du 27 juin 1967 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses [5], la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques [6], et la directive 75/442/CEE du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets [7];

---

[1] JO C 337 du 7.11.1997, p. 3.
JO C 156 du 3.6.1999, p. 5.

[2] JO C 129 du 27.4.1998, p. 44.

[3] Avis rendu le … (non encore paru au Journal officiel).

[4] Avis du Parlement européen du 11 février 1999 (JO C 150 du 28.5.1999, p. 420), position commune du Conseil du 29 juillet 1999 et décision du Parlement européen du … (non encore parue au Journal officiel).

[5] JO 196 du 16.8.1967, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/33/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 199 du 30.7.1999, p. 57).

[6] JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/91/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 11 du 16.1.1999, p. 25).

[7] JO L 194 du 25.7.1975, p. 39. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 96/350/CE de la Commission (JO L 135 du 6.6.1996, p. 32).

(10) il importe d'appliquer des mesures préventives dès la phase de conception des véhicules, en particulier sous forme de réduction et de contrôle des substances dangereuses contenues dans les véhicules, afin de prévenir le rejet de ces substances dans l'environnement, de faciliter le recyclage et d'éviter la mise en décharge de déchets dangereux; en particulier, l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent devrait être interdite; ces métaux lourds ne devraient être utilisés que pour certaines applications conformément à une liste régulièrement révisée;

(11) le recyclage de tous les plastiques des véhicules hors d'usage devrait être constamment amélioré; la Commission examine actuellement les incidences du polychlorure de vinyle (PVC) sur l'environnement; la Commission présentera, le cas échéant, sur la base de ses travaux, des propositions concernant l'utilisation du PVC et comportant des considérations sur les véhicules;

(12) il convient d'intégrer les exigences relatives au démontage, à la réutilisation et au recyclage des véhicules hors d'usage et de leurs composants dans la conception et la production des véhicules neufs;

(13) il y a lieu d'encourager le développement de marchés pour les matériaux recyclés;

(14) afin de garantir que les véhicules hors d'usage sont éliminés sans danger pour l'environnement, il convient de mettre en place des systèmes de collecte appropriés;

(15) il convient d'instituer un certificat de destruction dont la présentation conditionne l'annulation de l'immatriculation des véhicules hors d'usage; les États membres qui ne disposent pas d'un système d'annulation de l'immatriculation mettent en place un système dans lequel un certificat de destruction est notifié à l'autorité compétente concernée lorsque le véhicule hors d'usage est transféré vers une installation de traitement;

(16) les entreprises de collecte et de traitement ne devraient pouvoir exercer leurs activités que lorsqu'elles ont reçu une autorisation ou, si une procédure d'enregistrement remplace l'autorisation, lorsque des conditions particulières ont été remplies;

(17) il convient de promouvoir la capacité de recyclage et de valorisation des véhicules;

(18) il importe de fixer les exigences applicables aux opérations de stockage et de traitement, afin de prévenir les incidences négatives sur l'environnement et d'éviter des distorsions du commerce et de la concurrence;

(19) afin de parvenir à des résultats à court terme et de donner aux opérateurs, aux consommateurs et aux pouvoirs publics les perspectives à long terme nécessaires, il convient de fixer les objectifs quantitatifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation qui doivent être atteints par les opérateurs économiques;

(20) les producteurs devraient veiller à ce que les véhicules soient conçus et fabriqués de manière à atteindre les objectifs quantifiés pour la réutilisation, le recyclage et la valorisation; à cette fin, la Commission promouvra l'élaboration de normes européennes et prendra les autres mesures nécessaires afin de modifier la législation européenne pertinente en matière de réception des véhicules;

(21) les États membres devraient veiller, lors de la mise en œuvre de la présente directive, à préserver la concurrence, notamment en ce qui concerne l'accès des petites et moyennes entreprises aux marchés de la collecte, du démontage, du traitement et du recyclage;

(22) afin de faciliter le démontage et le recyclage des véhicules hors d'usage, les constructeurs devraient fournir aux installations de traitement des manuels de démontage;

(23) les constructeurs et les fournisseurs de matériaux devraient utiliser des normes concernant la codification des composants et des matériaux qui seraient fixées par la Commission assistée du comité compétent; dans le cadre de l'élaboration de ces normes, la Commission tiendra compte, de manière appropriée, des travaux réalisés en la matière au sein des instances internationales compétentes;

(24) il est nécessaire de disposer de données concernant les véhicules hors d'usage dans l'ensemble de la Communauté afin de contrôler la mise en œuvre des objectifs de la présente directive;

(25) les consommateurs doivent être informés de manière appropriée afin d'adapter leur comportement et leurs attitudes; des informations devraient être fournies à cette fin par les opérateurs économiques concernés;

(26) les États membres peuvent décider de mettre en œuvre certaines dispositions par le biais d'accords avec le secteur économique concerné, pour autant que certaines conditions soient remplies;

(27) l'adaptation au progrès scientifique et technique des exigences applicables aux installations de traitement et à l'utilisation de substances dangereuses, ainsi que l'adoption de normes minimales pour le certificat de destruction, le modèle de base de données et les mesures d'application nécessaires pour vérifier le respect des objectifs quantifiés, devraient être assurées par la Commission dans le cadre d'une procédure de comité;

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectifs

La présente directive fixe des mesures visant en priorité la prévention des déchets provenant des véhicules et, en outre, la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants afin de réduire la quantité de déchets à éliminer, ainsi qu'à améliorer l'efficacité, au regard de la protection de l'environnement, de tous les opérateurs économiques intervenant dans le cycle de vie des véhicules, et en particulier de ceux intervenant directement dans le traitement des véhicules hors d'usage.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1) «véhicule», tout véhicule des catégories M_1 ou N_1 définies à l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE, ainsi que les véhicules à trois roues, tels que définis dans la directive 92/61/CEE, mais à l'exclusion des tricycles à moteur;

2) «véhicule hors d'usage», un véhicule qui constitue un déchet au sens de l'article 1er, point a), de la directive 75/442/CEE;

3) «producteur», le constructeur d'un véhicule ou l'importateur professionnel d'un véhicule dans un État membre;

4) «prévention», les mesures visant à la réduction de la quantité et de la nocivité pour l'environnement des véhicules hors d'usage, de leur matériaux et substances;

5) «traitement», toute activité intervenant après que le véhicule hors d'usage a été remis à une installation de dépollution, de désassemblage, de découpage, de broyage, de valorisation ou de préparation à l'élimination des déchets broyés, ainsi que toute autre opération effectuée en vue de la valorisation et/ou de l'élimination du véhicule hors d'usage et de ses composants;

6) «réutilisation», toute opération par laquelle les composants de véhicules hors d'usage servent au même usage que celui pour lequel ils ont été conçus;

7) «recyclage», le retraitement, dans un processus de production, des déchets, soit en vue de la même utilisation que celle d'origine, soit à d'autres fins, mais à l'exclusion de la valorisation énergétique; par «valorisation énergétique», on entend l'utilisation de déchets combustibles en tant que moyen de production d'énergie, par incinération directe avec ou sans autres déchets, mais avec récupération de la chaleur;

8) «valorisation», toute opération énumérée à l'annexe II, partie B, de la directive 75/442/CEE;

9) «élimination», toute opération énumérée à l'annexe II, partie A, de la directive 75/442/CEE;

10) «opérateurs économiques», les producteurs, les distributeurs, les collecteurs, les compagnies d'assurances automobiles, les démonteurs, les broyeurs, les récupérateurs, les recycleurs de véhicules et les autres intervenants dans le traitement des véhicules hors d'usage, y compris de leurs composants et matériaux;

11) «substance dangereuse», toute substance qui est considérée comme dangereuse au sens de la directive 67/548/CEE;

12) «broyeur», tout dispositif utilisé pour couper en morceaux ou fragmenter les véhicules hors d'usage, y compris en vue d'obtenir des ferrailles directement réutilisables.

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux véhicules et aux véhicules hors d'usage, y compris leurs composants et matériaux.

2. La présente directive s'applique sans préjudice de la législation communautaire en vigueur et des législations nationales pertinentes, en particulier en ce qui concerne les normes de sécurité, les émissions atmosphériques, la lutte contre le bruit ainsi que la protection des sols et des eaux.

3. Lorsque des producteurs ne fabriquent ou n'importent que des véhicules dispensés de l'application de la directive 70/156/CEE, en vertu de son article 8, paragraphe 2, point a), les États membres peuvent dispenser ces producteurs et ces véhicules de l'application de l'article 7, paragraphe 4, et des articles 8 et 9 de la présente directive.

4. En ce qui concerne les véhicules à moteur à trois roues, seuls l'article 5, paragraphes 1 et 2, et l'article 6 de la présente directive sont d'application.

Article 4

Prévention

1. Afin de promouvoir la prévention des déchets, les États membres encouragent en particulier:

a) les constructeurs de véhicules, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, à limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules et à la réduire

autant que possible dès la conception des véhicules, en particulier afin de prévenir le rejet de ces substances dans l'environnement, de faciliter le recyclage et d'éviter d'avoir à éliminer des déchets dangereux;

b) la conception et la construction de nouveaux véhicules qui prennent pleinement en considération et facilitent le démontage, la réutilisation et la valorisation, en particulier le recyclage, des véhicules hors d'usage, de leurs composants et matériaux;

c) les constructeurs de véhicules, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, à intégrer une part croissante de matériaux recyclés dans les véhicules et autres produits, afin de développer les marchés des matériaux recyclés.

2. a) Les États membres veillent à ce que les matériaux et les composants des véhicules mis sur le marché après le … (*) ne contiennent pas de plomb, de mercure, de cadmium ni de chrome hexavalent dans les cas autres que ceux énumérés à l'annexe II et dans les conditions qui y sont précisées.

b) En application de la procédure établie à l'article 11, la Commission procède régulièrement, en fonction des progrès techniques et scientifiques, à des modifications de l'annexe II, afin de:

i) fixer, le cas échéant, des valeurs maximales de concentration indiquant la limite jusqu'à laquelle la présence des substances visées au point a) dans des matériaux et composants spécifiques de véhicules est tolérée;

ii) exempter certains matériaux et composants de véhicules des dispositions du point a) si l'utilisation des substances en question est inévitable;

iii) supprimer des matériaux et composants de véhicules dans l'annexe II si l'utilisation des substances en question est évitable;

iv) désigner, en vertu des romanitos i) et ii), ceux des matériaux et composants de véhicules qui peuvent être retirés avant tout autre traitement; ils sont étiquetés ou rendus identifiables par d'autres moyens appropriés.

c) La Commission modifie l'annexe II pour la première fois au plus tard le … (**). Aucune des exemptions figurant à l'annexe II ne peut être supprimée avant le 1er janvier 2003.

(*) Dix–huit mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 5

Collecte

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que:

— les opérateurs économiques mettent en place des systèmes de collecte de tous les véhicules hors d'usage,

— des installations de collecte soient disponibles de manière appropriée sur leur territoire.

2. Les États membres prennent également les mesures nécessaires pour que tous les véhicules hors d'usage soient transférés vers des installations de traitement autorisées.

3. Les États membres mettent en place un système selon lequel l'annulation de l'immatriculation d'un véhicule hors d'usage ne peut se faire que sur présentation d'un certificat de destruction. Ce certificat est délivré au détenteur et/ou au propriétaire au moment du transfert du véhicule hors d'usage vers une installation de traitement. Les installations de traitement ayant obtenu une autorisation conformément à l'article 6 sont habilitées à délivrer un certificat de destruction. Les États membres peuvent autoriser les producteurs, les vendeurs et les collecteurs mandatés par une installation de traitement autorisée à délivrer des certificats de destruction pour autant qu'ils garantissent le transfert du véhicule hors d'usage vers une installation de traitement autorisée.

La délivrance, par des installations de traitement, ou par des vendeurs ou des collecteurs mandatés par une installation de traitement autorisée, d'un certificat de destruction, ne leur donne pas le droit de réclamer un remboursement financier, sauf dans les cas expressément prévus par les États membres.

Les États membres qui ne disposent pas d'un système d'annulation de l'immatriculation à la date d'entrée en vigueur de la présente directive mettent en place un système dans lequel un certificat de destruction est notifié à l'autorité compétente concernée lorsque le véhicule hors d'usage est transféré vers une installation de traitement et se conforment, par ailleurs, au présent paragraphe. Les États membres qui se prévalent du présent alinéa informent la Commission des raisons de ce choix.

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que la remise du véhicule à une installation de traitement autorisée, conformément au paragraphe 3, s'effectue sans aucun frais pour le dernier détenteur et/ou propriétaire du fait de l'absence de valeur marchande du véhicule ou d'une valeur marchande négative.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les producteurs supportent la totalité ou une partie significative des coûts de la mise en œuvre de cette mesure et/ou qu'ils reprennent les véhicules hors d'usage aux mêmes conditions que celles visées au premier alinéa.

Les États membres peuvent prévoir que la remise des véhicules hors d'usage n'est pas entièrement gratuite dans le cas où le véhicule hors d'usage ne contient pas les composants essentiels d'un véhicule, notamment le moteur et la carrosserie, ou s'il contient des déchets qui lui ont été ajoutés.

La Commission contrôle régulièrement la mise en œuvre du premier alinéa afin d'assurer qu'elle n'entraîne pas de distorsion sur le marché et, si nécessaire, propose au Parlement européen et au Conseil une modification de cette disposition.

5. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les autorités compétentes reconnaissent et acceptent mutuellement les certificats de destruction délivrés dans d'autres États membres, conformément au paragraphe 3. À cette fin, la Commission fixe, au plus tard le … (*) les exigences minimales applicables au certificat de destruction.

Article 6

Traitement

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tous les véhicules hors d'usage soient stockés (même temporairement) et traités dans le respect des exigences générales fixées à l'article 4 de la directive 75/442/CEE, et en conformité avec les exigences techniques minimales fixées à l'annexe I de la présente directive, sans préjudice des réglementations nationales en matière de santé et d'environnement.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tout établissement ou entreprise effectuant des opérations de traitement obtienne une autorisation auprès des autorités compétentes ou soit enregistré auprès de celles-ci, conformément aux articles 9, 10 et 11 de la directive 75/442/CEE.

La dispense d'autorisation visée à l'article 11, paragraphe 1, point b), de la directive 75/442/CEE peut s'appliquer aux opérations de valorisation des déchets de véhicules hors d'usage après qu'ils ont été traités conformément à l'annexe I, point 3, de la présente directive, si les autorités compétentes procèdent à une inspection avant l'enregistrement. Lors de cette inspection, sont vérifiés:

a) le type et les quantités des déchets à traiter;

b) les exigences techniques générales à respecter;

c) les précautions de sécurité à prendre

afin de réaliser les objectifs visés à l'article 4 de la directive 75/442/CEE. Cette inspection a lieu une fois par an. Les États membres qui utilisent la dérogation adressent les résultats à la Commission.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tout établissement ou entreprise effectuant des opérations de traitement satisfasse au moins aux obligations ci-après conformément à l'annexe I:

a) les véhicules hors d'usage sont déshabillés avant tout autre traitement, ou des dispositions équivalentes sont prises afin de réduire toute incidence négative sur l'environnement. Les composants ou matériaux étiquetés ou rendus identifiables par un autre moyen conformément à l'article 4, paragraphe 2, sont également retirés avant tout autre traitement;

b) les matériaux et composants dangereux sont retirés et isolés de manière sélective afin qu'ils ne contaminent pas les déchets broyés ultérieurs des véhicules hors d'usage;

c) les opérations de déshabillage et de stockage sont effectuées de manière à garantir que les composants pourront être réutilisés et valorisés, et en particulier recyclés.

Le traitement en vue de la dépollution des véhicules hors d'usage visé à l'annexe I, point 3, est effectué dans les meilleurs délais.

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'autorisation ou l'enregistrement visé au paragraphe 2 comprenne toutes les conditions nécessaires au respect des exigences visées aux paragraphes 1, 2 et 3.

5. Les États membres peuvent encourager les entreprises ou établissements qui effectuent le traitement à introduire des systèmes agréés de gestion environnementale.

Article 7

Réutilisation et valorisation

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour encourager la réutilisation des composants qui s'y prêtent et la valorisation des composants qui ne peuvent être réutilisés, en donnant la préférence au recyclage, lorsqu'il est viable du point de vue écologique, sans préjudice des exigences en matière de sécurité.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les objectifs ci-après soient atteints par les opérateurs économiques:

(*) Douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

a) au plus tard le 1er janvier 2006, pour tous les véhicules hors d'usage, le taux de réutilisation et de valorisation est porté à un minimum de 85% en poids moyen par véhicule et par an. Dans le même délai, le taux de réutilisation et de recyclage est porté à un minimum de 80% en poids moyen par véhicule et par an.

Pour les véhicules produits avant le 1er janvier 1980, les États membres peuvent prévoir des objectifs moindres, mais non inférieurs à 75% pour la réutilisation et la valorisation et non inférieurs à 70% pour la réutilisation et le recyclage. Les États membres qui se prévalent du présent alinéa informent la Commission et les autres États membres de leurs raisons;

b) au plus tard le 1er janvier 2015, pour tous les véhicules hors d'usage, le taux de réutilisation et de valorisation est porté à un minimum de 95% en poids moyen par véhicule et par an. Dans le même délai, le taux de réutilisation et de recyclage est porté à un minimum de 85% en poids moyen par véhicule et par an.

Au plus tard le 31 décembre 2005, le Parlement européen et le Conseil réexaminent les objectifs visés au point b) sur la base d'un rapport de la Commission, accompagné d'une proposition. Dans son rapport, la Commission tient compte de l'évolution de la composition des matériaux des véhicules et de tout autre aspect environnemental pertinent en ce qui concerne les véhicules.

Conformément à la procédure visée à l'article 11, la Commission établit les modalités nécessaires au contrôle du respect par les États membres des objectifs fixés dans le présent paragraphe. Pour ce faire la Commission prend en compte tous les facteurs pertinents, notamment la disponibilité de données et la question des exportations et des importations de véhicules hors d'usage. La Commission prend cette mesure au plus tard le … (*).

3. Sur la base d'une proposition de la Commission, le Parlement européen et le Conseil fixent des objectifs pour la réutilisation et la valorisation ainsi que pour la réutilisation et le recyclage, pour les années au-delà de 2015.

4. Afin de préparer une modification de la directive 70/156/CEE, la Commission devra promouvoir l'élaboration de normes européennes concernant les possibilités de démonter, de valoriser et de recycler des véhicules. Lorsque ces normes auront été approuvées, et, dans tous les cas au plus tard avant la fin de l'année 2001, le Parlement européen et le Conseil, sur la base d'une proposition de la Commission, modifieront la directive 70/156/CEE afin que les véhicules réceptionnés conformément à ladite directive et mis sur le marché plus de trois ans après la modification de la directive 70/156/CEE soient réutilisables et/ou recyclables au minimum à 85% en poids par véhicule, et soient réutilisables et/ou valorisables au minimum à 95% en poids par véhicule.

(*) Vingt-quatre mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 8

Normes concernant la codification/manuels de démontage

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les producteurs, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, utilisent des normes concernant la codification des composants et des matériaux, en particulier afin de faciliter l'identification des composants et des matériaux réutilisables et valorisables.

2. Au plus tard le … (**), la Commission établit, conformément à la procédure prévue à l'article 11, les normes visées au paragraphe 1 du présent article. Pour ce faire, la Commission prend en compte les travaux en cours dans ce domaine dans les enceintes internationales compétentes et y contribue, le cas échéant.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les producteurs fournissent, pour chaque type de véhicule neuf mis sur le marché, des manuels de démontage, dans un délai de six mois après cette mise sur le marché. Ces manuels indiquent, dans la mesure des besoins des installations de traitement, eu égard à leurs obligations au titre de la présente directive, les différents composants et matériaux des véhicules, ainsi que l'emplacement de toutes les substances dangereuses dans les véhicules, en vue, notamment, d'atteindre les objectifs visés à l'article 7.

Article 9

Établissement de rapports et information

1. Tous les trois ans, les États membres communiquent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive. Ce rapport est établi sur la base d'un questionnaire ou d'un schéma élaboré par la Commission selon la procédure prévue à l'article 6 de la directive 91/692/CEE [1] en vue de la constitution de bases de données sur les véhicules hors d'usage et leur traitement. Le questionnaire ou le schéma est adressé aux États membres six mois avant le début de la période couverte par le rapport. Celui-ci est transmis à la Commission dans les neufs mois suivant la fin de la période de trois ans qu'il couvre.

Le premier rapport couvre la période triennale commençant le … (***).

La Commission publie un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive dans les neufs mois suivant la réception des rapports des États membres.

(**) Douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

(***) Dix-huit mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

[1] JO L 377 du 31.12.1991, p. 48.

2. Les États membres exigent, dans chaque cas, des opérateurs économiques concernés, qu'ils publient des informations sur:

— la conception des véhicules et de leurs composants, en vue de leur capacité de valorisation et de recyclage,

— le traitement des véhicules hors d'usage, respectueux de l'environnement, notamment en ce qui concerne l'extraction de tous les fluides et le démontage,

— le développement et l'optimalisation des méthodes de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants,

— les progrès réalisés dans le domaine de la valorisation et du recyclage en vue de réduire la quantité de déchets à éliminer et d'augmenter le taux de valorisation et de recyclage.

Le producteur doit tenir ces informations à la disposition des acheteurs potentiels des véhicules. Elles sont insérées dans la documentation promotionnelle publiée lors de la mise sur le marché du nouveau véhicule.

Article 10

Mise en œuvre

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le … (*). Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine visé par la présente directive.

3. À condition que les objectifs visés par la présente directive soient atteints, les États membres peuvent transposer les dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de l'article 5, paragraphe 1, de l'article 7, paragraphe 1, de l'article 8, paragraphes 1 et 3, et de l'article 9, paragraphe 2, et préciser les modalités d'application de l'article 5, paragraphe 4, moyennant des accords entre les autorités compétentes et les secteurs économiques concernés. Ces accords doivent répondre aux exigences suivantes:

a) les accords sont exécutoires;

b) les accords doivent préciser les objectifs et les délais correspondants;

c) les accords sont publiés au Journal officiel de l'État membre concerné ou dans un document officiel tout aussi accessible au public et sont transmis à la Commission;

d) les résultats atteints en application d'un accord font l'objet d'un contrôle régulier, sont communiqués aux autorités compétentes et à la Commission et mis à la disposition du public dans les conditions prévues par l'accord;

e) les autorités compétentes prévoient de procéder à un examen des résultats atteints dans le cadre de l'accord;

f) en cas de non-respect de l'accord, les États membres sont tenus de mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la présente directive en adoptant des mesures législatives, réglementaires ou administratives.

Article 11

Procédure de comité

La Commission est assistée par le comité institué à l'article 18 de la directive 75/442/CEE et, conformément à la procédure qui y est prévue, elle adopte:

a) la modification nécessaire à l'adaptation des annexes de la présente directive au progrès scientifique et technique;

b) les prescriptions minimales concernant le certificat de destruction, visées à l'article 5, paragraphe 5;

c) les formulaires en vue de la création du système de bases de données visé à l'article 9;

d) les modalités visées à l'article 7, paragraphe 2, troisième alinéa.

Article 12

Entrée en vigueur

1. La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

(*) Dix-huit mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

2. L'article 5, paragraphe 4, s'applique:

— à partir du 1er janvier 2001 pour les véhicules mis sur le marché à partir de cette date,

— à partir du 1er janvier 2006 pour les véhicules mis sur le marché avant la date visée au premier tiret.

3. À l'annexe II, point 11, une valeur maximale de 5 g par véhicule peut s'appliquer jusqu'au … (*).

Article 13

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à …

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*

(*) Trente mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

Exigences techniques minimales en matière de traitement, conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 3

1. Sites de stockage (y compris temporaire) des véhicules hors d'usage, avant traitement:

   — surfaces imperméables pour les zones appropriées avec dispositifs de collecte des fuites, décanteurs et épurateurs-dégraisseurs,

   — équipement de traitement de l'eau, y compris des eaux de pluie, conformément à la réglementation en matière de santé et d'environnement.

2. Sites de traitement:

   — surfaces imperméables pour les zones appropriées avec dispositifs de collecte des fuites, décanteurs et épurateurs-dégraisseurs,

   — installations appropriées de stockage des pièces démontées, y compris le stockage imperméable pour les pièces graisseuses,

   — 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,

   — réservoirs appropriés pour le stockage séparé des fluides extraits des véhicules hors d'usage: carburants, huiles de carter, huiles de boîte de vitesse, huiles de transmission, huiles hydrauliques, liquides de refroidissement, antigel, liquides de frein, acides de batteries, fluides de circuits d'air conditionné, et tout autre fluide contenu dans les véhicules hors d'usage,

   — équipement de traitement de l'eau, y compris des eaux de pluie, conformément à la réglementation en matière de santé et d'environnement,

   — installations appropriées de stockage des pneus usés, notamment en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie et de stockage excessif.

3. Traitement de dépollution des véhicules hors d'usage:

   — retrait des batteries et des réservoirs de gaz liquéfié,

   — retrait ou neutralisation des composants susceptibles d'exploser (par exemple *airbags*),

   — retrait, collecte et stockage séparés des carburants, des huiles de carter, des huiles de transmission, des huiles de boîte de vitesse, des huiles hydrauliques, des liquides de refroidissement, de l'antigel, des liquides de frein et des fluides de circuits d'air conditionné ainsi que de tout autre fluide présent dans le véhicule hors d'usage, à moins qu'ils ne soient nécessaires pour la réutilisation des parties concernées.

4. Traitement visant à promouvoir le recyclage:

   — retrait des catalyseurs,

   — retrait des composants métalliques contenant du cuivre, de l'aluminium et du magnésium si ces métaux ne sont pas séparés au cours du broyage,

   — retrait des pneumatiques et des composants volumineux en matière plastique (pare-chocs, tableau de bord, récipients de fluides, etc.),

   — retrait du verre.

5. Les opérations de stockage sont effectuées en veillant à ne pas endommager les composants contenant des fluides, ni les composants valorisables et les pièces de rechange.

ANNEXE II

Matériaux et composants dispensés de l'application de l'article 4, paragraphe 2, point a)

Matériaux et composants	Obligatoirement étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 4, paragraphe 2, point b) iv)
Plomb comme élément d'alliage	
1. Acier contenant jusqu'à 0,3% de plomb en poids	
2. Aluminium contenant jusqu'à 0,4% de plomb en poids	
3. Manettes d'ouverture de fenêtres et jantes contenant jusqu'à 4% de plomb en poids	x
4. Alliage de cuivre contenant jusqu'à 4% de plomb en poids	
Plomb comme métal dans les composants	
5. Batteries	x
6. Revêtement intérieur des réservoirs d'essence	x
7. Amortisseurs de vibrations	x
8. Agents de vulcanisation pour circuits sous haute pression ou tuyaux pour carburant	
9. Stabilisant de peintures protectrices	
10. Soudure dans les plaquettes à circuits électroniques et autes applications	
Chrome hexavalent	
11. Revêtement anticorrosion sur de nombreux composants clés des véhicules (au maximum: 2 g par véhicule)	
Mercure	
12. Carènes	x

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

1. La Commission a transmis au Conseil le 25 septembre 1997 une proposition de directive du Conseil sur les véhicules hors d'usage, fondée sur l'article 130 S, paragraphe 1, du traité.

2. Le Parlement européen et le Comité économique et social ont rendu leurs avis respectivement le 11 février 1999 et le 25 février 1998. Le Comité des régions (consulté par le Conseil le 28 mai 1999) a décidé de ne pas rendre d'avis.

3. La Commission a transmis le 30 avril 1999 sa proposition modifiée au Conseil. Après l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam, le Parlement européen a confirmé son avis le 6 mai 1999.

4. Le Conseil a arrêté sa position commune le 29 juillet 1999 conformément à l'article 251, paragraphe 2, du traité.

II. OBJECTIF

La future directive vise la prévention des déchets provenant des véhicules et la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants afin de réduire la quantité de déchets à éliminer, ainsi qu'à améliorer l'efficacité, au regard de la protection de l'environnement, de tous les opérateurs économiques intervenant dans le cycle de vie des véhicules, et en particulier de ceux intervenant directement dans le traitement des véhicules hors d'usage.

À cette fin, la directive prévoit des mesures visant à minimiser l'utilisation de substances dangereuses, à collecter et à traiter les véhicules hors d'usage d'une manière respectueuse de l'environnement et à reprendre les véhicules hors d'usage sans frais pour le dernier détenteur ou propriétaire d'un véhicule sans valeur marchande ou qui a une valeur marchande négative.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Observation générale

Le Conseil a précisé les exigences relatives à l'utilisation de substances dangereuses, il a adapté le système de reprise gratuite des véhicules pour que la solution retenue soit plus pragmatique et il a prévu la possibilité de conclure des accords volontaires pour transposer plusieurs dispositions.

Observations concernant les articles

Les textes de référence sont la position commune et les amendements du Parlement.

Article 1er

Le Conseil n'a pas considéré comme pertinente la mention des émissions diffuses de substances polluantes provenant de véhicules hors d'usage préconisée par le Parlement européen (amendement 13 du Parlement européen), mais il a mis l'accent sur l'amélioration, au regard de la protection de l'environnement, de tous les opérateurs économiques et pas uniquement de ceux qui interviennent dans le traitement.

Article 2

Au paragraphe 1, le Conseil a exclu de la définition de «véhicule» — et par conséquent du champ d'application de cette directive — les véhicules à moteur à deux roues, pour des raisons économiques et techniques.

Le Conseil n'a pas prévu l'exclusion des «véhicules d'époque» (article 3) (amendements 14 et 17 du Parlement européen) du champ d'application de la directive et, par conséquent, il n'a pas retenu de définition pour les «véhicules d'époque». Le Conseil a estimé qu'une exemption pour les véhicules d'époque n'était pas nécessaire étant donné que la directive ne concerne les véhicules qu'à l'état de déchets.

En ce qui concerne la définition du «recyclage» figurant au paragraphe 7 (amendement 15 du Parlement européen), le Conseil a préféré maintenir l'approche adoptée par la Commission dans la directive 94/62/CE relative aux emballages, come l'a également demandé le Parlement européen, sans toutefois mentionner le recyclage organique (qui ne concerne pas les véhicules).

En ce qui concerne les termes «informations de démontage» (amendement 16 du Parlement européen), le Conseil a estimé que sa définition était superflue étant donné qu'il n'est utilisé ni dans les articles suivants ni dans les annexes. L'article 8, paragraphe 3, que le Conseil a précisé, est considéré comme suffisant eu égard aux informations que les producteurs doivent fournir dans les manuels de démontage.

Article 3

En ce qui concerne les composants et les matériaux des véhicules, visés au paragraphe 1 (amendements 17 et 18 du Parlement européen), le Conseil a estimé qu'il n'était pas nécessaire de mentionner l'entretien et les réparations ni les composants autres que ceux fournis par le producteur.

En outre, comme cela a déjà été indiqué ci-dessus, le Conseil a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'exclure les «véhicules d'époque» du champ d'application de la directive.

En ce qui concerne les véhicules à moteur à trois roues, le Conseil a décidé, pour des raisons pratiques, que seuls l'article 5, paragraphes 1 et 2, et l'article 6 leur seraient applicables.

Article 4

Paragraphe 2

Le Conseil a retenu une solution plus détaillée et plus pragmatique que le texte proposé par la Commission et, à certains égards, il est même allé plus loin que ne l'avait demandé le Parlement:

— les matériaux et les composants des véhicules mis sur le marché dix-huit mois après la date d'entrée en vigueur de la directive (et non à partir de 2005) ne contiennent pas les substances dangereuses en question; la mention du broyage et de la mise en décharge n'a donc pas été maintenue,

— la nouvelle annexe II contient les valeurs limites pour les exemptions temporaires (qui correspondent plus ou moins aux demandes du Parlement européen),

— ces exemptions doivent être réexaminées régulièrement; le premier réexamen aura lieu plus tôt que ne le souhaite le Parlement, à savoir au plus tard un an (au lieu de deux) après la date d'entrée en vigueur de la directive,

— cependant, pour des raisons techniques, en ce qui concerne le chrome hexavalent, une valeur supérieure peut être appliquée jusqu'à trente mois après la date d'entrée en vigueur de la directive.

Article 5

Paragraphe 1

Pour des raisons d'ordre pratique et économique, le Conseil a décidé de ne pas étendre aux pièces usagées l'exigence de la collecte qui s'applique aux véhicules hors d'usage.

Paragraphe 2

Le Conseil a supprimé la date du 1er janvier 2000 étant donné que le transfert des véhicules hors d'usage ne pourra être mis en œuvre qu'à partir de la date d'entrée en vigueur de la directive, à savoir dix-huit mois après sa publication (article 11, paragraphe 1).

Le Conseil n'a pas mentionné les producteurs, comme l'aurait souhaité le Parlement européen (amendement 23 du Parlement européen), parce que le paragraphe 1 prévoit clairement la mise en place de systèmes de collecte par les opérateurs économiques.

Paragraphe 3

En ce qui concerne la délivrance de certificats de destruction par des instances autres que les installations de traitement, le Conseil a arrêté un texte qui, d'après lui, est plus clair et plus pragmatique.

L'annulation provisoire de l'immatriculation n'a pas été reprise.

Le Conseil a estimé qu'il fallait une disposition spécifique pour couvrir la possibilité d'éventuelles réclamations de remboursement financier et le cas des États membres qui ne disposent pas d'un système d'annulation de l'immatriculation au moment de l'adoption de la directive; celle-ci est contenue dans les deux derniers alinéas.

Paragraphe 4

Le Conseil a adopté une solution plus modulée selon laquelle:

— la remise du véhicule à une installation autorisée s'effectue sans aucun frais pour le dernier détenteur et/ou propriétaire du fait de l'absence de valeur marchande du véhicule ou d'une valeur marchande négative,

— les producteurs supportent la totalité ou une partie significative des coûts,

— la remise des véhicules n'est pas entièrement gratuite dans le cas où le véhicule hors d'usage ne contient pas des composants essentiels,

— la reprise gratuite des véhicules est programmée suivant le calendrier prévu à l'article 12 (à partir de 2001 pour les véhicules neufs et à partir de 2006 pour les véhicules qui se trouvent déjà sur le marché). Le Conseil a adopté cette solution après un débat très difficile en tenant compte des problèmes particuliers dont il avait été fait état durant la phase finale des négociations.

Article 6

Paragraphe 2 (amendement 28)

Le Conseil a adopté une solution plus modulée avec un système d'autorisation ou d'enregistrement et qui résout la question des dérogations grâce à une inspection à réaliser par les autorités compétentes.

Paragraphe 3 (amendements 29, 30 et 31)

Le Conseil a défini les obligations minimales à remplir par tout établissement ou entreprise effectuant des opérations de traitement, notamment en ajoutant à l'annexe I les conditions d'application en matière de traitement et de promotion du recyclage, ce qui répond en grande partie aux demandes du Parlement européen.

Article 7

Paragraphe 1 (amendements 32 et 33)

Le Conseil n'a pas maintenu la mention spécifique des émissions de gaz d'échappement et du bruit ni la mention expresse des informations sur le stockage et le contrôle des composants. Il a estimé que ces informations étaient visées à l'article 8, paragraphe 4, relatif aux manuels de démontage.

La question de la réutilisation des composants (uniquement en l'absence de tout risque en matière de sécurité) n'a pas été abordée par le Conseil.

Paragraphe 2 (amendement 34)

Le Conseil a approuvé les objectifs proposés par la Commission et défendus par le Parlement européen, mais il a préféré les échéances proposées par la Commission à celles préconisées par le Parlement européen.

Le Conseil a introduit une disposition relative au réexamen de ces objectifs au plus tard en 2005, afin de tenir compte de l'évolution de la composition des matériaux des véhicules et de tout autre aspect environnemental pertinent en ce qui concerne les véhicules à cette époque.

Le Conseil a, en outre, renforcé le texte en y ajoutant une disposition relative au contrôle du respect par les États membres des objectifs fixés.

Paragraphe 4 (amendement 36)

Le Conseil a préféré établir une distinction plus nette entre les travaux préparatoires à la modification de la directive 70/156/CEE relative à la réception des véhicules et l'élaboration de normes européennes. Afin d'éviter tout retard à cet égard, le Conseil a introduit la date limite de 2001 pour la modification de la directive précitée.

Article 8 (amendement 37)

Le Conseil a approuvé, en grande partie, la proposition de la Commission, et a maintenu l'idée des manuels de démontage (au lieu des informations de démontage).

Article 9 (amendements 39 et 40)

Le Conseil a adapté le texte aux exigences habituelles auxquelles doivent satisfaire les États membres en matière de rapports et d'information, et il a accru les exigences posées aux opérateurs économiques en matière d'information.

Article 10 (amendement 41)

Paragraphe 1

Le Conseil a préféré, comme c'est généralement le cas, fixer un délai (dix-huit mois) à compter de la publication au Journal officiel plutôt qu'une date précise.

Paragraphe 2 (amendement 42)

C'est l'une des principales modifications introduites dans la proposition de la Commission: le Conseil a estimé que, compte tenu des expériences positives enregistrées au niveau national, les États membres devraient être autorisés à transposer plusieurs dispositions de la directive moyennant des accords volontaires.

Le Conseil a subordonné cette possibilité à plusieurs exigences et à la condition expresse que les résultats requis par la directive soient atteints.

Article 12

En ce qui concerne les échéances de 2001-2006, voir les observations relatives à l'article 5, paragraphe 4.

En ce qui concerne les dates limites pour le chrome hexavalent, voir les observations relatives à l'article 4, paragraphe 2.

Nouvelle annexe I

Voir les observations relatives à l'article 6.

Nouvelle annexe II

Voir les observations relatives à l'article 4, paragraphe 2.

Le Conseil a adopté le préambule du texte approuvé des articles en tenant compte des accords interinstitutionnels sur la qualité rédactionnelle de la législation communautaire (point 10).