COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 27.2.2017
COM(2017) 98 final

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

CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2000/53/CE RELATIVE AUX VÉHICULES HORS D'USAGE POUR LES PÉRIODES 2008-2011 ET 2011-2014

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

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

POUR LES PÉRIODES 2008-2011 ET 2011-2014

1. INTRODUCTION

La directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage[1] (la directive VHU) vise essentiellement à prévenir la production de déchets provenant des véhicules et de leurs composants afin de réduire la quantité finale de déchets à éliminer et leur incidence globale sur l'environnement. En outre, les mesures fixées dans la directive visent 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 (VHU). De manière générale, la directive VHU suit une approche fondée sur l'économie circulaire en encourageant l'écoconception, en prévoyant l'élimination des substances dangereuses contenues dans les véhicules et en définissant des objectifs élevés de réutilisation, de recyclage et de valorisation, et vise donc la réutilisation des matériaux valorisables des VHU et le maintien de ressources précieuses dans l'économie.

L'article 9 de la directive VHU impose aux États membres de communiquer à la Commission, tous les trois ans, un rapport sur la mise en œuvre de cette directive en se fondant sur un questionnaire établi par la décision 2001/753/CE de la Commission[2]. Le questionnaire se compose de deux parties: la première concerne les modalités de transposition de la directive en droit national et la seconde contient des informations sur l'application effective de la directive. Pour chaque période de référence, la Commission dresse un rapport de mise en œuvre sur la base des informations fournies par les États membres.

Le présent rapport est le troisième rapport sur la mise en œuvre de la directive VHU et couvre deux périodes de référence, à savoir celle du 21 avril 2008 au 20 avril 2011 et celle du 21 avril 2011 au 20 avril 2014. Le premier rapport de mise en œuvre[3], qui portait sur la période du 21 avril 2002 au 20 avril 2005, a été publié en 2007; le deuxième rapport de mise en œuvre[4], relatif à la période du 21 avril 2005 au 20 avril 2008, a été publié en 2010.

La ponctualité et la qualité des informations communiquées aux fins de l'élaboration du présent rapport de mise en œuvre ont été améliorées par rapport aux précédentes périodes de référence. Pour la période 2008-2011, tous les États membres ont présenté à la Commission leur rapport de mise en œuvre, tandis que pour la période 2011-2014, deux États membres ne

1 JO L 269 du 21.10.2000, p. 34.
2 JO L 282 du 26.10.2001, p. 77.
3 COM/2007/0618 final.
4 COM/2009/635 final.

l'ont pas fait[5]. Les informations transmises étaient complètes et, dans l'ensemble, d'une qualité satisfaisante. Elles ont été complétées par d'autres informations dont la Commission disposait, telles que celles issues du contrôle de la conformité des mesures nationales transposant la directive VHU.

En outre, conformément à la décision 2005/293/CE de la Commission[6], les données relatives aux objectifs de la directive en matière de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage doivent être envoyées chaque année dans les 18 mois suivant la fin de l'année de référence. Ces informations ont également été prises en considération dans le présent rapport.

2. INFORMATIONS SUR LA TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE VHU

La directive VHU a été transposée dans la législation nationale de tous les États membres. Même si, dans l'ensemble, il a été constaté que la directive avait été correctement transposée, 15 procédures d'infraction pour non-conformité des mesures d'exécution nationales étaient toujours en cours pendant la période 2008-2014, dont certaines avaient été ouvertes au cours de la précédente période de référence. Des procédures à l'encontre de cinq États membres ont été renvoyées devant la Cour de justice de l'Union européenne, et elles ont toutes été clôturées entre-temps. Depuis octobre 2015, aucune procédure d'infraction n'a été engagée concernant la directive VHU.

Les rapports nationaux fournissent de plus amples informations sur la transposition des différentes dispositions de la directive. Certaines d'entre elles (par exemple sur la prévention, la collecte, la réutilisation et la valorisation) peuvent être transposées par l'intermédiaire d'accords. La Belgique, l'Italie, le Luxembourg, Malte et la Hongrie ont eu recours à cette possibilité.

L'Irlande et le Royaume-Uni ont exploité la possibilité d'exempter les véhicules produits en petite série et leurs constructeurs des exigences en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation, des normes concernant la codification et des informations concernant le démontage, ainsi que des obligations de notification.

Tous les États membres sauf un[7] ont déclaré avoir adopté des mesures encourageant les constructeurs de véhicules, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, à limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules, afin de faciliter le démontage, la réutilisation et la valorisation et d'intégrer une quantité croissante de matériaux recyclés dans les véhicules. Tous les États membres ont indiqué que, sous réserve des exemptions énumérées à l'annexe II de la directive, leur législation nationale restreint l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent pour les matériaux et composants des véhicules mis sur le marché après le 1er juillet 2003.

---

5 Pays-Bas et Espagne.

6 JO L 94 du 13.4.2005, p. 30.

7 La Grèce a transposé littéralement la directive VHU, mais a indiqué qu'«*aucun véhicule n'est produit en Grèce et tous les véhicules sont importés; par conséquent, aucune mesure ne doit être adoptée en application de l'article 4, paragraphes 1 et 2*», ce qui signifie qu'aucune autre mesure d'exécution n'a été adoptée.

Tous les États membres ayant présenté un rapport ont confirmé avoir pris les mesures nécessaires pour garantir que les opérateurs économiques, à savoir, dans la plupart des cas, les constructeurs et/ou les importateurs de véhicules, mettent en place des systèmes de collecte des VHU et (dans la mesure où cela est techniquement possible) des pièces usagées qui constituent des déchets et sont retirées des voitures de passagers lorsqu'elles sont réparées. Ils ont également confirmé avoir pris des mesures pour garantir que des installations de collecte sont disponibles en nombre suffisant; au moins six États membres[8] ont soit défini une distance maximale séparant deux points de collecte, soit fixé un nombre minimal de points de collecte par ville/région ou par nombre d'habitants.

Tous les États membres ont signalé avoir mis en place un système imposant la présentation d'un certificat de destruction comme condition d'annulation de l'immatriculation d'un véhicule. Quatorze États membres ont choisi d'autoriser les producteurs, les vendeurs ou les collecteurs à délivrer des certificats de destruction au nom d'une installation de traitement autorisée, pour autant qu'ils garantissent le transfert des VHU vers une installation de traitement autorisée.

Tous les répondants ont signalé avoir adopté des mesures pour garantir que la remise des VHU à une installation de traitement autorisée s'effectue sans aucun frais pour le dernier détenteur ou propriétaire. Néanmoins, dans la plupart des États membres, cette remise n'est pas gratuite si le véhicule ne contient pas les composants essentiels ou s'il contient des déchets ajoutés. Cette option est conforme à la directive.

Tous les États membres ont indiqué qu'ils exigent la reconnaissance et l'acceptation, par les autorités compétentes, des certificats de destruction délivrés dans d'autres États membres.

Dans tous les États membres, les établissements ou entreprises effectuant des opérations de traitement doivent être titulaires d'une autorisation délivrée par les autorités compétentes ou être enregistrés auprès de celles-ci. Seuls l'Italie et le Royaume-Uni ont fait usage de la dispense d'autorisation applicable aux opérations de valorisation des déchets de VHU après qu'ils ont été dûment traités conformément à la directive VHU et sous réserve d'une inspection annuelle[9].

Tous les États membres sauf un ont déclaré encourager les établissements ou entreprises effectuant des opérations de traitement à introduire des systèmes agréés de gestion environnementale[10], comme le système européen de management environnemental et d'audit. Les États membres ont mis en œuvre une série de mesures d'incitation et de soutien à cet effet. Il s'agit notamment de mesures de financement, d'allégement des charges administratives (par exemple, une diminution de la fréquence et de la portée des contrôles, une dérogation à l'obligation d'élaborer de plans de gestion des déchets, une simplification de la procédure d'approbation en tant qu'installation de traitement autorisée, des garanties

8 Belgique; France; Irlande; Lituanie; Roumanie; Slovénie

9 Dispense d'autorisation conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive VHU.

10 En vertu de l'article 6, paragraphe 5, de la directive VHU, les États membres sont tenus d'encourager les opérateurs qui effectuent le traitement à introduire des systèmes agréés de gestion environnementale.

financières réduites), ainsi que d'assistance par la mise à disposition de documents d'orientation, de brochures d'information et de cours de formation.

Tous les États membres ayant présenté un rapport ont confirmé avoir adopté des mesures qui respectent la hiérarchie des déchets afin de promouvoir la réutilisation des composants qui peuvent être réutilisés et la valorisation des composants qui ne peuvent être réutilisés, tout en accordant la préférence au recyclage.

Tous les États membres qui ont soumis un rapport avaient introduit des mesures visant à garantir que les opérateurs économiques atteignent les objectifs de réutilisation/valorisation et réutilisation/recyclage fixés dans la directive VHU. La plupart des États membres ont transposé littéralement les objectifs fixés dans la directive. Les Pays-Bas ont ajusté la date initialement très ambitieuse de 2007 qu'ils s'étaient fixée pour la réalisation des objectifs de 95 % de réutilisation/valorisation et de 85 % de réutilisation/recyclage (l'année imposée par la directive pour la réalisation de ces objectifs étant 2015). En Bulgarie, un objectif de valorisation de 87 % et un objectif de recyclage de 81 % devaient être atteints pour le 31 décembre 2008; ces objectifs ont été progressivement augmentés pour atteindre 95 % pour la valorisation et 85 % pour le recyclage d'ici à 2015. La République tchèque, l'Irlande, la Grèce, l'Espagne, l'Italie, la Lettonie, la Hongrie, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Slovaquie et le Royaume-Uni ont fait usage de la possibilité de prévoir des objectifs moins ambitieux pour les véhicules produits avant le 1er janvier 1980.

Tous les États membres répondants sauf un[11] ont déclaré avoir pris des mesures pour garantir que les producteurs, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, utilisent des normes concernant la codification des composants et des matériaux, et pour exiger des producteurs de composants qu'ils fournissent aux installations de traitement autorisées les informations concernant le démontage, le stockage et la vérification des composants. Dans tous les États membres, les producteurs doivent fournir, pour chaque type de nouveau véhicule mis sur le marché, des informations concernant le démontage. La majorité des États membres ont indiqué qu'ils utilisaient le système d'information international sur le démontage (*International Dismantling Information System*)[12] créé par les constructeurs automobiles afin de fournir des informations détaillées et régulièrement mises à jour aux opérateurs de traitement afin de promouvoir un traitement des VHU respectueux de l'environnement.

Tous les États membres sauf la Suède ont déclaré obliger les opérateurs économiques (essentiellement les constructeurs automobiles) à publier des informations sur la conception des véhicules, le traitement respectueux de l'environnement, la réduction de la quantité de déchets et les progrès réalisés dans le domaine de la valorisation et du recyclage. La Suède a indiqué que la législation en vigueur vise les constructeurs automobiles et non les opérateurs économiques, et que ce point est inclus dans le réexamen actuel de la législation.

[11] La Grèce, qui précise qu'il n'existe pas de constructeur automobile au niveau local.

[12] http://www.idis2.com/.

3. INFORMATIONS SUR LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE VHU

Les rapports nationaux sur la mise en œuvre de la directive VHU ont également fourni des informations concernant les progrès accomplis et les bonnes pratiques adoptées par les opérateurs économiques qui ont contribué de façon positive à la mise en œuvre de la directive.

Les États membres ont atteint les objectifs élevés de réutilisation, de recyclage et de valorisation, principalement grâce à la mise au point de nouvelles technologies après-broyage, à la diminution substantielle de la quantité de métaux lourds utilisée dans les nouvelles voitures (comme le démontrent les modifications de l'annexe II de la directive VHU), à la mise en œuvre de normes concernant la codification visant à faciliter le démontage et à améliorer l'utilisation, la réutilisation et la valorisation des composants et des matériaux, ainsi qu'à l'augmentation du nombre et de la qualité des installations de traitement respectant les normes environnementales de l'Union.

En ce qui concerne la prévention des déchets, plusieurs États membres ont évoqué les activités du secteur automobile, comme la création de la *Global automotive declarable substance list* (liste mondiale des substances soumises à déclaration utilisées pour les pièces automobiles), un groupe qui facilite la communication et l'échange d'informations sur l'utilisation de certaines substances dans des produits automobiles tout au long de la chaîne d'approvisionnement[13]. Ils ont également précisé que le système d'information international sur le démontage avait été adapté afin d'indiquer la composition des matériaux tout au long de la chaîne de production.

Certains États membres ont mentionné des mesures complémentaires visant à améliorer le processus de traitement et à simplifier le démontage et la dépollution. Par exemple, l'Allemagne a fait état de technologies après-broyage améliorées pour extraire des fractions plus recyclables, tandis que la France a indiqué que certains constructeurs automobiles réduisent la diversité des matériaux et simplifient la structure des composants pour faciliter le traitement, et qu'ils ont mis en place leur propre réseau de collecte, de récupération et de réutilisation des pièces en vue de prévenir la production de déchets. Parmi les autres mesures visant l'amélioration de la conception des véhicules en vue de leur recyclage, il y a lieu de mentionner l'élaboration d'un outil de diagnostic embarqué permettant le déclenchement simple et sécurisé des composants pyrotechniques dans les véhicules.

Les États membres n'ont communiqué que peu d'informations quantitatives sur les types et les quantités de matériaux recyclés ainsi que sur la situation du marché. Ils ont reconnu le bon fonctionnement du marché commercial des métaux pour ce qui est des métaux ferreux et non-ferreux, ce qui garantit des taux élevés de recyclage des métaux. Le marché du recyclage des matières plastiques est considéré comme plus disparate: bien qu'elle soit en augmentation, l'utilisation des matières plastiques recyclées reste relativement limitée. À l'heure actuelle, la part de matières plastiques recyclées utilisées dans la fabrication de véhicules dépasse rarement quelques pourcents de la quantité totale de plastique. Les constructeurs automobiles se sont engagés à porter à 20 % la part de matières plastiques recyclées utilisées dans les

[13] http://www.gadsl.org/.

véhicules. L'Allemagne a indiqué que les pneus recyclés et les produits issus de matériaux recyclés (granulés) ont une valeur marchande positive, tandis que l'envoi de pneus en vue de leur traitement et de leur élimination entraîne généralement des frais supplémentaires.

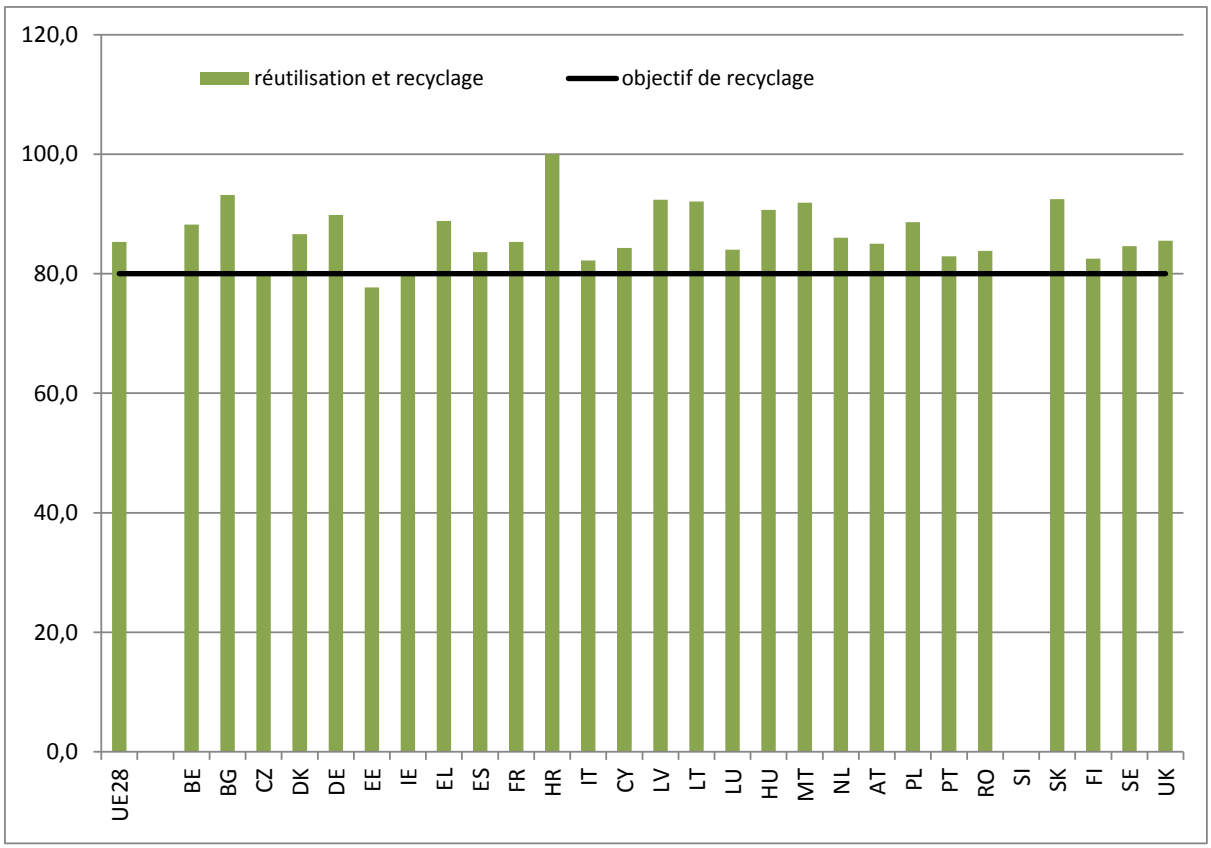
La majorité des États membres ont signalé que les VHU ont une valeur marchande positive, à condition qu'ils soient remis dans leur intégralité et que leurs composants essentiels ne soient pas retirés. Le Portugal a indiqué que la valeur des matériaux issus du démontage et du broyage, notamment les métaux ferreux et non-ferreux, s'est maintenue à des niveaux garantissant la viabilité de la chaîne de transformation. Néanmoins, huit pays ont déclaré explicitement que même des véhicules présentant une valeur marchande nulle ou négative avaient été collectés pendant la période 2008-2014. Au Royaume-Uni, les rares véhicules présentant une valeur marchande négative avaient principalement été collectés dans des zones rurales éloignées, par exemple dans certaines communautés insulaires en Écosse. La Pologne estime que le nombre de VHU présentant une valeur marchande nulle ou négative équivaut au nombre de véhicules incomplets.

L'infrastructure de traitement des VHU a été améliorée au cours de la période 2008-2014. Dans la majorité des États membres, le nombre d'installations de traitement autorisées a augmenté et les écarts entre les États membres en ce qui concerne la densité du réseau de traitement se sont réduits. Le nombre d'installations de traitement autorisées varie de deux au Luxembourg à environ 1 800 au Royaume-Uni. Au total, l'Union européenne compte près de 13 000 installations de traitement, ce qui correspond approximativement à une installation de traitement pour 40 000 habitants.

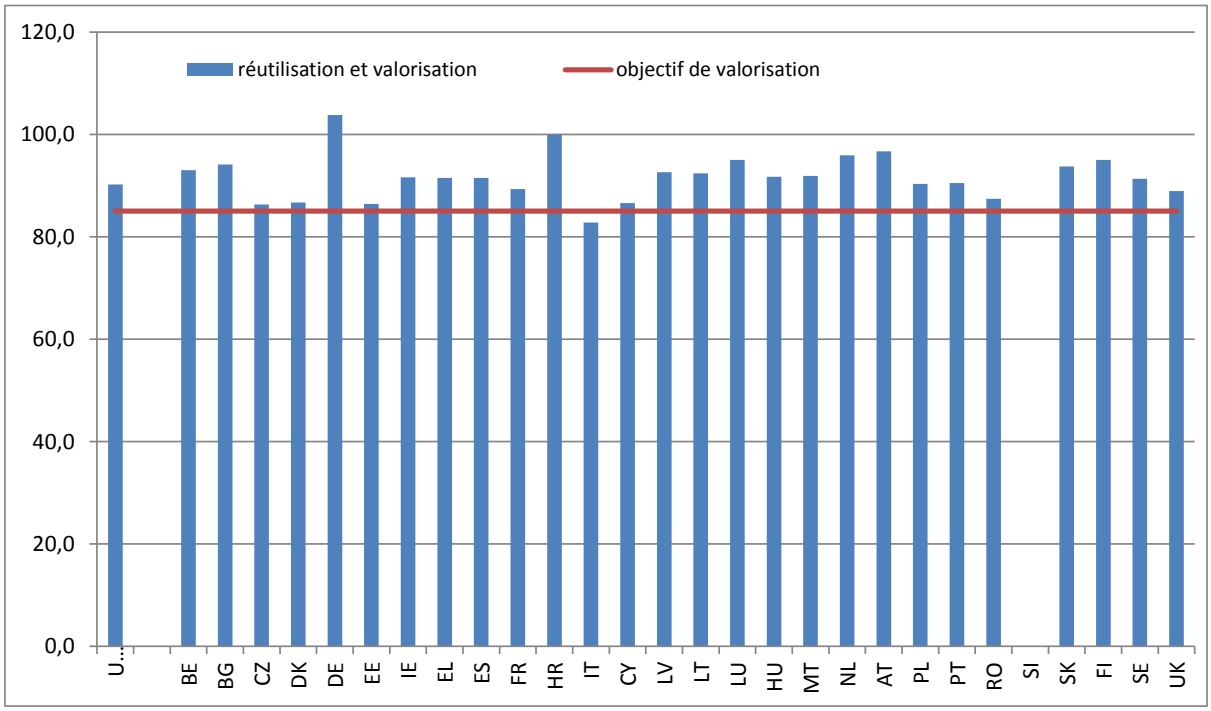
Le nombre total de véhicules transférés vers des installations de traitement autorisées au sein de l'Union a fortement augmenté, passant de 6,3 millions en 2008 à 9 millions en 2009. Cette augmentation est due à l'introduction de programmes de primes à la casse dans plus de dix États membres en 2008 et 2009. Les principaux contributeurs à cette hausse significative des VHU sont l'Allemagne (+ 1,4 million de véhicules), la France (+ 0,46 million de véhicules), l'Italie (+ 0,41 million de véhicules) et l'Espagne (+ 0,2 million de véhicules). Après 2009, le nombre de VHU transférés vers les installations de traitement autorisées a progressivement chuté pour atteindre 6,2 millions de véhicules en 2013, ce qui correspond au niveau existant avant la période 2008-2009.

Les États membres étaient tenus d'atteindre l'objectif de réutilisation et de recyclage de 80 % et l'objectif de réutilisation et de valorisation de 85 % fixés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive VHU en 2006 au plus tard. Les taux rapportés par les États membres pour l'année 2013 sont présentés dans le Figure 1[14]. L'objectif de réutilisation et de recyclage a été atteint par tous les États membres sauf l'Estonie, qui a fait état d'un taux de réutilisation/recyclage de 78 %, mais qui a atteint l'objectif de 80 % en 2012. L'objectif de réutilisation et de valorisation a également été atteint par tous les États membres sauf l'Italie, qui a atteint un taux de 83 %.

[14] Les taux indiqués pour la Roumanie et la Slovénie sont ceux de 2012, étant donné que les taux de 2013 n'étaient pas encore disponibles.



Graphique 1: Taux de réutilisation/recyclage communiqués pour l'année 2013



Graphique 2: Taux de réutilisation/valorisation communiqués pour l'année 2013

L'Allemagne et la Slovénie ont fait part de taux de réutilisation/valorisation supérieurs à 100 %. En Allemagne, ces taux apparemment invraisemblables s'expliquent par un phénomène d'accumulation des stocks, dans la mesure où les véhicules ne sont pas

nécessairement traités au cours de l'année de leur remise à une installation de traitement (par exemple, en raison des limites de capacité). Par ailleurs, en ce qui concerne l'Allemagne, ces chiffres peuvent encore être attribués au plan de primes à la casse pour la période 2008-2009. En Slovénie, le taux élevé communiqué semble lié à un phénomène temporaire dû au passage d'un système de service public à un régime de responsabilité des producteurs.

À partir du 1er janvier 2015, la directive VHU porte les taux de réutilisation/recyclage et de réutilisation/valorisation à 85 % et 95 %, respectivement. Figure 1 indique que 17 avaient déjà atteint cet objectif de réutilisation/recyclage en 2013, et que la plupart des autres pays s'en rapprochent. Il conviendrait de consentir davantage d'efforts pour atteindre l'objectif de réutilisation/valorisation de 95 %. Toutefois, sept États membres avaient déjà atteint cet objectif en 2013[15].

D'une manière générale, les répondants n'ont pas décelé de distorsion de concurrence entre les États membres ou à l'intérieur de ces derniers. Entre 2008 et 2011, le marché des véhicules a été fortement influencé par la crise financière et les primes à la casse instaurées par les États membres en vue de stabiliser le marché automobile. En Allemagne, l'augmentation considérable du nombre de VHU découlant du programme de primes à la casse de 2008/2009 a donné lieu à un excédent de pièces détachées sur le marché et à une diminution du prix de marché des carcasses de véhicules, qui a atteint 10-20 euros/tonne. En 2010-2012, le nombre de VHU et les prix de marché sont revenus à des niveaux similaires à ceux d'avant 2009 et le stockage temporaire des VHU a diminué. D'autres pays, comme l'Estonie, ont fait état d'une diminution spectaculaire des ventes de nouveaux véhicules et d'une réduction du nombre de VHU. La Hongrie a signalé une hausse de l'âge moyen des véhicules présents sur le marché, qui est passé de 10 ans en 2006 à 13 ans en 2013.

4 LOCALISATION INCONNUE ET DEMONTAGE ILLEGAL DES VHU

Si les dispositions légales de la directive ont été pleinement transposées dans les législations nationales, des lacunes de mise en œuvre et d'exécution ont été clairement observées dans toute l'Union européenne. D'après les évaluations effectuées pour le compte de la Commission, il y aurait chaque année entre 3,5 et 4,5 millions de véhicules dont la «localisation serait inconnue»[16]. Ces «véhicules disparus» sont retirés de la circulation dans les États membres, mais ne sont pas signalés à la Commission en tant que VHU traités légalement, et ne figurent pas non plus dans les données des statistiques du commerce extérieur relatives aux exportations légales de véhicules d'occasion. Les raisons qui peuvent expliquer ce défaut de contrôle sont un suivi inadéquat des véhicules retirés de la circulation dans les États membres ou, en ce qui concerne le commerce intra-UE, des VHU démontés dans des installations de traitement non autorisées au sein de l'Union, ou encore le non-enregistrement des exportations de véhicules d'occasion ou de VHU. Une étude associée à des consultations des parties intéressées est actuellement menée pour assister la Commission dans l'examen des causes de la localisation inconnue des véhicules et dans la définition de

[15] Données disponibles à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

[16] Pour les années de référence 2012 et 2013: résultats préliminaires d'une évaluation menée actuellement pour le compte de la Commission.

mesures complémentaires efficaces qu'il convient de mettre en place pour améliorer la situation. Cette étude et ces consultations entrent dans le cadre de l'initiative de la Commission visant à évaluer la mise en œuvre de la directive VHU et à encourager le respect de celle-ci.

Les rapports de mise en œuvre et les informations complémentaires transmis par les États membres indiquent que certains pays (tels que l'Irlande, la France, le Portugal, la Suède et le Royaume-Uni) ont adopté des mesures répressives contre le traitement illégal et/ou ont intensifié les contrôles des installations de démontage/traitement de VHU. Le Portugal est parvenu à réduire le traitement illégal des VHU en mettant en place une série de mesures comprenant une taxe routière annuelle, un programme de primes à la casse, une imposition renforcée et un plan national en faveur de l'éradication de la mise au rebut illégale. Il a également augmenté significativement le nombre d'installations de traitement autorisées. Au Royaume-Uni, l'Agence environnementale (*Environment Agency*) a lancé une campagne nationale coordonnée pour lutter contre les parcs à VHU et à ferraille illégaux. Le pays a instauré de lourdes sanctions, ce qui a entraîné la fermeture ou la régularisation de près de la moitié des sites illégaux dans les douze mois suivants[17]. L'Irlande a augmenté le nombre d'installations de traitement autorisées, le faisant passer de 53 en 2003 à 173 en 2013.

Dans certains États membres, comme le Royaume-Uni, le propriétaire d'une voiture est responsable du véhicule et est redevable du paiement de taxes jusqu'à la présentation d'un certificat de destruction. Le Portugal a mis en place un système informatique centralisé pour la délivrance de certificats de destruction des VHU permettant à l'autorité nationale de gestion des déchets de mieux contrôler le nombre total de certificats de destruction et les autorités chargées de leur délivrance, et d'établir plus rapidement des statistiques relatives à la gestion des VHU.

L'Espagne a indiqué qu'au cours de la période 2008-2011, la majorité des installations de traitement non autorisées ont fermé leurs portes en raison de leur incapacité à délivrer des certificats de destruction. Le Danemark lutte contre le commerce et le traitement illégal de VHU par l'octroi d'une prime que seul le dernier propriétaire enregistré est autorisé à percevoir. En revanche, la Hongrie fait état d'une diminution du nombre d'installations de traitement autorisées sur son territoire et d'une hausse du phénomène de démontage illégal. Si plusieurs pays, dont la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas, ont souligné que leurs exportations de véhicules vers les pays d'Europe de l'Est, mais aussi vers l'Afrique et le Moyen-Orient, restent élevées, la Pologne a attiré l'attention sur sa situation particulière, à savoir que le nombre de véhicules d'occasion importés est deux fois plus élevé que le nombre de nouveaux véhicules vendus en Pologne.

Certains États membres ont mené des études pour évaluer les problèmes rencontrés dans leurs pays et trouver des solutions. En 2016, l'Allemagne a également mené une étude visant à

[17] Voir aussi: *Véhicules hors d'usage: aspects juridiques, pratiques nationales et recommandations pour une approche réussie dans le futur* (étude pour la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire du Parlement européen, 2010), consultable à l'adresse suivante: http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2010/447507/IPOL-ENVI_ET(2010)447507(SUM01)_FR.pdf

.

analyser les raisons du nombre élevé de véhicules «disparus», à localiser ces véhicules et à élaborer des mesures et des instruments en vue d'améliorer efficacement la portée des statistiques sur les VHU.

À ce jour, différentes mesures ont été prises à l'échelle de l'Union pour lutter contre le problème des véhicules disparus. En 2011, des lignes directrices concernant les épaves[18] ont été élaborées. Ces lignes directrices représentent la position commune des États membres sur la manière dont le règlement (CE) nº 1013/2006 concernant les transferts de déchets doit être interprété lorsqu'il s'agit d'établir des critères visant à différencier les épaves des véhicules d'occasion. Deux États membres[19] ont intégré aux documents d'inspection les lignes directrices des correspondants relatives aux épaves.

En outre, la Commission (Eurostat) a procédé à la révision du document d'orientation sur la communication annuelle des données[20] relatives aux objectifs en matière de VHU afin d'améliorer les données qu'elle utilise pour évaluer la situation. Conformément à ce document d'orientation révisé, il est désormais également demandé aux États membres de signaler, sur une base annuelle, les véhicules immatriculés et ceux dont l'immatriculation a été annulée au sein du marché national, en plus de communiquer le nombre de certificats de destruction exigés.

5. CONCLUSIONS

L'évaluation permet de conclure que les États membres ont pleinement transposé la directive VHU. Certains cas de non-conformité ont donné lieu à des procédures d'infraction et ont été résolus à mesure que les États membres ont aligné leur législation en matière de VHU sur la directive.

Dans l'ensemble, la mise en œuvre de la directive VHU est positive, à l'exception notable de la question de la localisation inconnue des VHU. Les États membres ont fait part de bonnes pratiques de collaboration avec les fabricants concernant la composition des matériaux et la réutilisation des matériaux et des composants; par ailleurs, l'écoconception ne cesse d'être améliorée, les substances dangereuses utilisées dans les véhicules sont pratiquement éliminées, et les objectifs de réutilisation/recyclage/valorisation sont largement atteints. La majorité des États membres reconnaît également la valeur positive des VHU lorsqu'ils sont remis sous une forme intacte aux installations de traitement autorisées.

Les États membres ont également fait état d'améliorations qualitatives. L'infrastructure de traitement des VHU a été améliorée, un plus grand nombre d'États membres disposent d'installations après-broyage, et le nombre global d'installations de traitement autorisées a augmenté.

---

18 *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste* [*Lignes directrices nº 9 des correspondants relatives aux transferts d'épaves* (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm)].

19 Autriche et Belgique (région wallonne).

20 Document d'orientation *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC* [*Communication des données sur les véhicules hors d'usage conformément à la décision 2005/293/CE de la Commission* (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015)].

Les statistiques relatives aux objectifs en matière de VHU montrent les améliorations que la mise en œuvre de la directive a connues au fil du temps. En 2013, presque tous les États membres avaient atteint les objectifs fixés pour 2006 consistant à obtenir un taux de réutilisation/recyclage de 80 % et un taux de réutilisation/valorisation de 85 %. Neuf États membres avaient déjà atteint les objectifs fixés pour 2015 consistant à obtenir un taux de réutilisation/valorisation de 95 %, et 17 États membres avaient atteint l'objectif de 85 % de réutilisation/recyclage par véhicule[21]. Les États membres restants sont en passe d'atteindre les objectifs applicables depuis janvier 2015, même si l'objectif de réutilisation et de valorisation de 95 % pose problème à plusieurs États membres.

La collecte et le trafic illégaux de VHU continuent à menacer l'efficacité de la directive. Les opérations de traitement des VHU qui ne sont pas conformes aux normes ont une incidence négative sur la santé et sur l'environnement et entraînent la perte de ressources précieuses. La Commission collaborera avec les États membres pour déterminer les causes de la collecte et du trafic illégaux de VHU et pour définir les mesures à prendre pour résoudre ces problèmes à différents niveaux. À l'échelle de l'Union, les lignes directrices des correspondants relatives aux transferts d'épaves approuvées le 8 juillet 2011 constituent un outil utile pour les autorités nationales. Cependant, d'autres mesures peuvent s'avérer nécessaires, comme un réexamen de la décision 2005/293/CE de la Commission afin de renforcer le contrôle du marché national des véhicules[22].

La directive VHU est un exemple avéré d'économie circulaire: le régime de responsabilité élargie des producteurs s'applique dès la conception du véhicule jusqu'à son traitement en fin de vie, l'écoconception ne cesse de s'améliorer et les substances dangereuses utilisées dans les véhicules sont pratiquement éliminées conformément au progrès scientifique et technique, comme l'exige la directive. La directive VHU encourage également la réalisation de recherches innovantes visant à mettre au point des produits de substitution aux substances dangereuses et à définir le meilleur moyen de traiter les VHU, de sorte à renforcer la valeur positive de ce flux de déchets.

Toutefois, la qualité des données de contrôle relatives aux objectifs fixés dans la directive est un défi permanent. Des questions liées à la qualité des données et à la comparabilité des rapports ont déjà été abordées, mais nécessitent une attention accrue. La question de l'obligation d'information a été abordée lors du récent réexamen de la législation de l'UE en matière de déchets, dans le cadre duquel la Commission a proposé d'abroger les dispositions imposant aux États membres de présenter des rapports de mise en œuvre tous les trois ans. Non seulement ces rapports n'ont pas permis de contrôler le respect, la mise en œuvre et l'incidence de la directive, mais leur élaboration s'avère fastidieuse et mobilise un grand nombre de ressources. À la place, la Commission a proposé que le contrôle de la conformité soit exclusivement fondé sur les données statistiques que les États membres sont tenus de fournir tous les ans à la Commission.

---

[21] Conformément à l'article 3 de la décision 2005/293/CE de la Commission, les États membres sont tenus de fournir un rapport dans les dix-huit mois suivant la fin de l'année de référence.

[22] Article 1er, paragraphe 3, point a), de la décision 2005/293/CE de la Commission.

En conclusion, des rapports annuels améliorés relatifs aux objectifs en matière de VHU, associés à des méthodologies nationales pour l'établissement de rapports, permettront d'améliorer le contrôle de la mise en œuvre de la directive VHU.