

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 17/10/2007 - Document de suivi

Le présent rapport de la Commission européenne est destiné à fournir aux autres institutions communautaires, aux États membres et au public des informations sur la mise en œuvre de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage au cours de la période comprise entre le 21 avril 2002 et le 21 avril 2005 (ou entre le 1^{er} mai 2004 et le 21 avril 2005 pour les États membres ayant adhéré à la Communauté européenne au 1^{er} mai 2004). Le rapport s'appuie sur les informations fournies par les États membres et est accompagné d'un document de travail des services de la Commission qui présente de manière plus détaillée les informations et les données transmises par les États membres.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

- tous les États membres ont fourni à la Commission des informations détaillées sur les dispositions législatives réglementaires et administratives qu'ils ont adoptées pour se conformer à la directive. Des procédures d'infraction sont actuellement en cours contre cinq États membres (Belgique, France, Italie, Portugal et Royaume-Uni) ;
- une grande majorité des États membres n'a pas dispensé les véhicules produits en petites quantités du respect des exigences relatives à la capacité de démontage, de valorisation et de recyclage, des normes concernant la codification et des informations concernant le démontage, ni des exigences en matière de rapports et d'informations ;
- la plupart des États membres ont adopté plusieurs mesures préventives visant à limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules et à prévenir leur rejet dans l'environnement, ainsi qu'à faciliter le démontage, la réutilisation, la valorisation et le recyclage des véhicules et à intégrer davantage d'éléments recyclés dans les véhicules autres produits Certains des États membres possédant une industrie automobile nationale (France, Allemagne) encouragent les modifications dans la conception des véhicules au moyen d'obligations légales et d'exigences en matière d'information imposées aux constructeurs. D'autres pays concentrent leurs efforts sur la conception des pièces détachées ou sur les restrictions en matière de substances utilisées ;
- tous les États membres ont adopté des dispositions législatives limitant l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules et les composants de véhicules, ainsi que des listes détaillées de produits exemptés de cette interdiction frappant les métaux lourds ;
- la majorité des États membres a notifié l'adoption de mesures visant à garantir que les opérateurs économiques mettent en place des systèmes de collecte de tous les véhicules hors d'usage Dans certains États membres, la responsabilité organisationnelle de la mise en place du réseau de collecte revient à tous les opérateurs économiques, tandis que dans certains autres, elle incombe aux constructeurs automobiles et aux importateurs ;
- tous les États membres ont introduit dans leur législation nationale des mesures nécessaires pour que tous les véhicules hors d'usage soient transférés vers des installations de traitement autorisées ;
- tous les États membres ont indiqué avoir mis en place un système d'annulation de l'immatriculation qui associe l'annulation d'immatriculation d'un véhicule à la délivrance d'un certificat de destruction par une installation de traitement autorisée ;
- tous les États membres ont indiqué avoir transposé les dispositions de reprise gratuite, qui prévoient que la reprise d'un véhicule hors d'usage doit être au moins gratuite pour le dernier propriétaire du véhicule, en vertu du principe de la responsabilité du producteur ;
- la plupart des États membres prévoient la reconnaissance mutuelle des certificats de destruction délivrés dans un autre État membre ;
- dans tous les États membres, les établissements prévoyant d'effectuer des opérations de traitement de véhicules hors d'usage sont tenus d'obtenir une autorisation ou d'être enregistré auprès des autorités nationales compétentes ;

- la majorité des États membres ont déclaré encourager l'utilisation de systèmes EMAS ou ISO ;
- tous les États membres ont fait part de l'adoption de mesures respectant la hiérarchie de déchets prescrite dans la directive. La dépollution des véhicules hors d'usage est un élément important de chacun de ces systèmes. D'autres mesures ont pour objectif la création de marchés de produits recyclés. Il existe également dans de nombreux États membres des mécanismes de financement visant à promouvoir les options de traitement respectueuses de l'environnement ;
- tous les États membres ont confirmé qu'ils avaient fixé des objectifs de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage dans leur législation. Dans la plupart des cas, les objectifs nationaux transposent littéralement ceux de la directive, à l'exception des Pays-Bas où les objectifs de 95% de réutilisation/valorisation et de 85% de réutilisation/recyclage devaient être atteints à l'horizon 2007. En 2004, quatre États membres avaient atteint l'objectif de recyclage de 80% (Belgique, Danemark, Pays-Bas, Suède) et trois l'objectif de valorisation de 85% (Danemark, Pays-Bas, Suède). L'Autriche, l'Allemagne et le Royaume-Uni étaient également proches de l'objectif de recyclage de 85% cette année-là ;
- tous les États membres ont adopté des mesures relatives à l'utilisation de normes concernant la codification des composants et des matériaux qui transposent celles prévues à la décision 2003/138 /CE de la Commission et ont contraint les constructeurs automobiles à fournir des informations concernant le démontage pour chaque type de nouveau véhicule mis sur le marché ;
- dans la plupart des États membres, aucune mesure préventive autre que celles imposées par la directive n'a été prise ;
- la plupart des États membres n'ont pas signalé de véhicules à valeur marchande négative en conséquence du prix élevé des métaux ;
- enfin, la plupart des États membres n'ont signalé aucun changement dans leurs structures de gestion des véhicules hors d'usage ni de distorsions de la concurrence.

Globalement, le rapport conclut qu'en dépit des progrès notables réalisés par plusieurs États membres aux fins de la transposition de la directive, la mise en œuvre de cette dernière n'est pas totalement satisfaisante, comme en témoigne le nombre de procédures d'infraction relatives à ce flux de déchets. Dans certains États membres, bien que la directive ait été transposée pratiquement à la lettre dans le droit national, les systèmes de gestion des véhicules hors d'usage pourraient ne pas être totalement opérationnels. Les insuffisances qui nuisent au fonctionnement efficace des systèmes de gestion des déchets tiennent souvent plus au manque de contrôle de l'application de la législation communautaire qu'à un défaut de transposition. Cette question doit faire l'objet d'une surveillance accrue au niveau tant communautaire que national. Il importe par conséquent que certains États membres intensifient leurs efforts de mise en œuvre et de contrôle de l'application. La Commission poursuivra les contrôles de conformité et rencontrera régulièrement les États membres afin de remédier à toute insuffisance dans la mise en œuvre de la législation communautaire.