

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 30/01/2020 - Document de suivi

La Commission a présenté son quatrième rapport sur la mise en œuvre de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage (la directive VHU) dont l'objectif est de 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.

Le rapport couvre la période comprise entre le 22 avril 2014 et le 21 avril 2017. 25 États membres ont présenté des réponses pour la période. Trois pays (la Hongrie, la Lettonie et Malte) ne l'ont pas encore fait. Dans l'ensemble, les informations transmises étaient assez exhaustives et de qualité satisfaisante.

Évolution positive de la mise en œuvre

La transposition de la directive est jugée satisfaisante pour tous les États membres, et il n'y a aucune procédure d'infraction en cours. Dans l'ensemble, la mise en œuvre de la directive VHU paraît appropriée :

- en 2017, 20 États membres avaient atteint l'objectif d'un taux minimal de réutilisation et de recyclage de 85 % en poids moyen par véhicule et par an; deux États membres n'avaient pas atteint l'objectif mais s'en rapprochaient et six États membres n'avaient pas fourni de données en la matière. Le taux moyen de réutilisation et de recyclage pour l'ensemble de l'UE-28 était de 89 %, soit quatre points de pourcentage au-dessus de l'objectif ;

- l'objectif de 95 % de réutilisation et valorisation en poids moyen par véhicule et par an s'est révélé plus difficile à atteindre. En 2017, 15 États membres avaient atteint l'objectif d'un taux minimal de réutilisation et de valorisation de 95 % en poids moyen par véhicule et par an; sept États membres n'avaient pas encore atteint l'objectif de 95 % mais en étaient très proches et six États membres n'ont pas encore communiqué leurs résultats. Le taux moyen de réutilisation et de valorisation pour l'ensemble de l'UE-28 était de 94 %, juste en dessous de l'objectif ;

- en vertu de la directive VHU, les constructeurs de véhicules et les fabricants d'équipements sont tenus de limiter l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent pour les matériaux et composants mis sur le marché après le 1er juillet 2003, L'utilisation des substances dangereuses interdites ne cesse de décroître grâce à plusieurs modifications de l'annexe II de la directive qui réduisent continuellement le nombre d'exemptions autorisant leur utilisation ;

- le nombre d'installations de traitement autorisées (14.173 en 2015-2017 dans l'UE 28) a augmenté et les États membres commencent à faire part de mesures innovantes telles que l'incorporation de matières recyclées, l'appui à des projets de prévention des déchets et la mise en place de systèmes de management environnemental, qui peuvent toutes constituer des exemples de bonnes pratiques à suivre par les autres pays.

Localisation inconnue et démontage illégal des VHU

Parmi les lacunes de mise en œuvre et d'exécution de la directive VHU, la plus difficile à combler demeure le nombre élevé des «VHU dont la localisation est inconnue». La collecte, le traitement et le commerce illégaux des pièces issues de VHU restent problématiques. Outre la perte de ressources

précieuses (des composants et matériaux valorisables), ces opérations illégales et le traitement des VHU dans des installations de traitement non autorisées ont aussi des effets négatifs sur la santé et l'environnement.

Une récente étude de la Commission montre que le nombre élevé de VHU dont la localisation est inconnue s'explique entre autres par des défaillances dans les systèmes d'annulation de l'immatriculation et par un traitement incorrect des VHU (tous les VHU ne sont pas transférés vers des points de collecte et ceux qui le sont n'obtiennent pas tous un certificat de destruction (CdD); certains VHU sont démontés dans des installations non autorisées). En outre, certains VHU sont exportés illégalement en tant que véhicules d'occasion.

Afin d'étudier ce problème, la Commission a mené une initiative de promotion de la conformité visant à évaluer la mise en œuvre de la directive VHU en accordant une attention particulière aux véhicules hors d'usage dont la localisation est inconnue.

Perspectives

La Commission européenne examine actuellement la directive VHU afin d'évaluer dans quelle mesure les règles de l'UE en matière de VHU génèrent des retombées positives pour l'environnement, la population et l'industrie. L'évaluation sera achevée en 2020. Parmi les thèmes étudiés figurent :

- l'efficacité de la mise en œuvre de la directive, y compris le problème des VHU dont la localisation est inconnue,
- la concordance avec les définitions rattachées à d'autres législations,
- la pertinence et la faisabilité d'objectifs pour certains matériaux,
- les méthodes de rapport et de suivi et la pertinence au regard des défis liés aux nouvelles technologies, y compris les véhicules électriques et hybrides,
- et enfin les changements dans la composition des matériaux des véhicules.