

Critères de circularité pour la conception des véhicules et gestion des véhicules en fin de vie

2023/0284(COD) - 13/07/2023 - Document de base législatif

OBJECTIF : renforcer la circularité du secteur automobile, couvrant la conception, la production et le traitement hors d'usage des véhicules.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la production de véhicules est l'une des industries les plus gourmandes en ressources. Le secteur automobile européen représente 19% de la demande de l'industrie sidérurgique de l'UE (plus de 7 millions de tonnes par an), 10% de la consommation globale de matières plastiques (6 millions de tonnes par an), une part importante de la demande d'aluminium (42% pour l'ensemble des équipements de transport, soit environ 2 millions de tonnes par an), de cuivre (6% pour les pièces automobiles), de caoutchouc (65% de la production d'articles généraux en caoutchouc) et de verre (1,5 million de tonnes de verre plat produites dans l'UE).

Chaque année, **plus de six millions de véhicules arrivent en fin de vie en Europe**. Un traitement inadéquat des véhicules en fin de vie entraîne une perte de valeur et de la pollution. L'évaluation récente de la législation européenne en vigueur dans ce domaine - la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage (directive VHU) et la directive 2005/64/CE relative à la réception des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation (directive sur la réception 3R) - a montré que des améliorations considérables étaient nécessaires pour stimuler la transition du secteur automobile vers une économie circulaire, réduisant ainsi l'impact environnemental lié à la production et au traitement des véhicules en fin de vie, et renforçant la durabilité de l'industrie de l'automobile et du recyclage en Europe.

En outre, l'électrification des véhicules augmentera encore les besoins en matières premières critiques telles que les terres rares. Il est essentiel de rendre les nouveaux véhicules plus durables et plus circulaires pour faire face aux dépendances de l'UE, réduire l'impact environnemental lié à l'extraction et au traitement des matières premières utilisées dans les véhicules et faciliter la réutilisation et le recyclage des véhicules arrivant en fin de vie.

CONTENU : la Commission souhaite réviser la législation existante et propose un règlement unique qui se concentre sur plusieurs éléments clés pour améliorer la qualité de la conception, de la collecte et du recyclage.

Le projet de règlement établit des **exigences de circularité** sur la conception et la production des véhicules en ce qui concerne la réutilisation, la recyclabilité, la valorisation et l'utilisation de contenu recyclé, qui doivent être vérifiées lors de la réception des véhicules, ainsi que des exigences en matière d'information et d'étiquetage sur les pièces, les composants et les matériaux des véhicules. Il fixe également des exigences en matière de responsabilité élargie des producteurs, de collecte et de traitement des véhicules hors d'usage, ainsi que d'exportation de véhicules usagés de l'Union vers des pays tiers.

La proposition vise à :

- améliorer le fonctionnement du marché intérieur de l'UE **en réduisant les incidences négatives sur l'environnement liées à la conception, à la production, à la durée de vie et au traitement en fin de vie des véhicules** et en contribuant à la durabilité des secteurs de l'automobile et du recyclage;
- faciliter et accroître **le retrait, la réutilisation, la refabrication et le recyclage** des matériaux, des pièces et des composants contenus dans les véhicules;
- **augmenter l'utilisation de matériaux recyclés** dans la production de véhicules, encourageant ainsi le recyclage, réduisant les dépendances stratégiques des matières premières et soutenant la décarbonation de l'industrie automobile;
- **accroître la circularité pour les camions, les bus, les remorques et certains véhicules de la catégorie L** actuellement hors du champ d'application de la législation sur les véhicules hors d'usage et la réception par type 3R;
- **améliorer le traitement des véhicules en fin de vie** en augmentant la quantité et la qualité des matériaux réutilisés et recyclés, réduisant ainsi l'empreinte environnementale liée à la phase de fin de vie.

Davantage de véhicules couverts

La proposition indique que la majorité de ses dispositions s'appliquent aux véhicules des catégories M1 et N1 (voitures et camionnettes). Certaines dispositions relatives à la gestion des véhicules hors d'usage et aux exigences en matière d'exportation s'appliquent également à certains véhicules de la catégorie L (véhicules des catégories L3e, L4e, L5e, L6e et L7e), aux camions, aux autobus et aux remorques (véhicules des catégories M2, M3, N2, N3 et O).

Exigences de circularité concernant la conception des véhicules

La proposition fixe des exigences minimales en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation des types de véhicules, en précisant les taux à atteindre pour chaque type. Elle restreint l'utilisation du plomb, du cadmium, du mercure et du chrome hexavalent dans les véhicules et l'annexe III prévoit des dérogations à cette restriction.

Chaque type de véhicule devra contenir **au moins 25% de plastique recyclé à partir de déchets plastiques de post-consommation**, et 25% de ces matériaux devront provenir de véhicules en fin de vie recyclés. La proposition prévoit également l'obligation de concevoir les véhicules de manière à permettre le retrait et le remplacement des batteries et des moteurs électriques du type de véhicule, tant pendant la phase d'utilisation que pendant la phase de traitement des déchets.

Gestion des véhicules hors d'usage

Afin de faciliter le traitement des véhicules hors d'usage, les constructeurs automobiles devraient fournir, par le biais d'outils numériques, des informations précises, complètes et actualisées sur le retrait et le remplacement en toute sécurité des pièces et composants des véhicules. Un **passport de circularité** pour les véhicules devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations.

Les États membres seront tenus de créer un registre qui contrôlera le respect de ces exigences par les producteurs. Les coûts liés à la gestion des véhicules hors d'usage doivent être couverts par les contributions financières des producteurs.

Des exigences sont fixées concernant la **dépollution des véhicules hors d'usage**, indiquant que les fluides et liquides retirés doivent être stockés séparément, de même que les pièces, composants et matériaux contenant du plomb, du cadmium, du mercure et du chrome hexavalent.

La proposition vise enfin à **mettre un terme aux «disparitions» de véhicules**, grâce à davantage d'inspections, à l'interopérabilité des systèmes nationaux d'immatriculation des véhicules, à une meilleure distinction entre les véhicules d'occasion et les véhicules hors d'usage et à l'interdiction d'exporter des véhicules d'occasion non aptes à la circulation.

Selon la Commission, le règlement proposé devrait présenter des avantages environnementaux substantiels, notamment une réduction annuelle de 12,3 millions de tonnes d'émissions de CO₂ d'ici 2035, une meilleure valorisation de 5,4 millions de tonnes de matériaux et une récupération accrue des matières premières critiques.