

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

2023/0284(COD) - 09/09/2025 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 431 voix pour, 145 contre et 76 abstentions, des **amendements** à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif, d'une part, aux exigences en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et, d'autre part, à la gestion des véhicules hors d'usage.

La question a été renvoyée aux commissions compétentes pour négociations interinstitutionnelles.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Réutilisabilité, recyclabilité et valorisabilité des véhicules

Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type devra être fabriqué de telle sorte qu'il est: a) réutilisable ou recyclable au minimum à 85% en masse; b) réutilisable ou valorisable au minimum à 95% en masse. Pour chaque type de véhicule, les constructeurs devront, entre autres, contrôler l'exhaustivité des informations reçues des fournisseurs.

Exigences applicables aux substances présentes dans les véhicules

La présence de **substances préoccupantes** dans les véhicules ainsi que dans leurs pièces et composants doit être réduite au minimum dans toute la mesure du possible et dans la mesure nécessaire pour prévenir les effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement, tout au long de leur cycle de vie. La Commission devra transmettre au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les substances préoccupantes et envisager l'adoption d'actes délégués établissant une liste de substances préoccupantes applicable spécifiquement aux véhicules.

Aucun nouveau type de véhicule réceptionné par type ni aucune nouvelle pièce ou aucun nouveau composant mis sur le marché pour un tel véhicule, ne devra contenir **de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent**.

Contenu recyclé minimal des véhicules

Les députés souhaitent que le plastique utilisé dans chaque nouveau type de véhicule contienne **au moins 20% de plastique recyclé** dans les six ans suivant l'entrée en vigueur des règles. Ils souhaitent que les fabricants atteignent un objectif d'au moins **25% d'ici 10 ans**, si une quantité suffisante de plastique recyclé est disponible à des prix non excessifs. Il conviendrait d'atteindre **15%** de cet objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques, en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage. La méthode de calcul de l'objectif en matière de teneur en matières plastiques recyclées devrait tenir compte de la meilleure technologie de recyclage disponible.

Au plus tard deux ans après la date d'entrée en vigueur du règlement, la Commission devrait adopter un acte délégué établissant la part minimale d'acier recyclé à partir de résidus ferreux et la part minimale d'aluminium et de ses alliages recyclés qui doivent être présentes et incorporées dans les types de véhicules devant faire l'objet d'une réception par type. L'acte délégué devrait fixer en outre la date d'application de l'obligation d'inclure une part minimale de contenu recyclé. Les députés souhaitent que la Commission fixe **des objectifs pour l'acier recyclé et l'aluminium et ses alliages**, à la suite d'une étude de faisabilité.

Au plus tard deux ans après la date d'entrée en vigueur du règlement, la Commission devrait adopter un acte délégué établissant la méthode de calcul et de vérification de la part d'aluminium et de ses alliages recyclés et de la part d'acier issu de résidus ferreux, ainsi que, le cas échéant, de la part d'acier à faible teneur en carbone qui sont présentes et incorporées dans les types de véhicules.

Extraction de certaines pièces et de certains composants des véhicules

Un amendement stipule que les constructeurs ne doivent pas entraver l'extraction et le remplacement de pièces et composants de véhicules au moyen de mises à jour logicielles. Ils doivent garantir l'accès à la documentation sur les logiciels et aux outils de diagnostic nécessaires.

Simplification

Les modifications apportées par les députés visent à rationaliser le cadre réglementaire sans compromettre son efficacité. Par conséquent, les obligations de déclaration superflues, concernant par exemple la stratégie de circularité pour chaque type de véhicule, sont réduites à des exigences raisonnables.

Passeport de circularité des véhicules

À partir de six ans après l'entrée en vigueur du règlement, chaque véhicule mis sur le marché devrait disposer d'un passeport numérique de circularité, qui est harmonisé et interopérable avec d'autres passeports environnementaux liés au véhicule établis en vertu du droit de l'Union et, si possible, intégré à ceux-ci.

Gestion des véhicules hors d'usage

Les députés ont introduit des **règles plus strictes** pour la gestion de la fin de vie et l'exportation des véhicules d'occasion.

La résolution met en exergue le fait que les pièces et composants ne devraient être extraits des véhicules hors d'usage que s'il existe un marché viable pour leur recyclage, leur réutilisation ou leur remise à neuf.

Trois ans après l'entrée en vigueur des nouvelles règles, les constructeurs auront une responsabilité élargie de producteurs, c'est-à-dire qu'ils devront assumer les coûts de collecte et de traitement des véhicules qui ont atteint leur phase de fin de vie. Les députés veulent une meilleure distinction entre les véhicules d'occasion et les véhicules hors d'usage, avec une **interdiction d'exportation** pour ceux qui sont considérés comme des véhicules hors d'usage.