

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

2023/0284(COD) - 18/06/2026 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 437 voix pour, 112 contre et 20 abstentions, une résolution législative sur 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, modifiant les règlements (UE) 2018/858 et 2019/1020 et abrogeant les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE.

Le Parlement européen a arrêté sa position en première lecture en modifiant la proposition de la Commission comme suit:

Possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules

Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type à partir du premier jour du mois suivant une période de 72 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement doit être construit 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.

Au plus tard 18 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement, la Commission devra élaborer un rapport sur la présence de **substances préoccupantes** dans les véhicules afin de déterminer dans quelle mesure elles ont une incidence négative sur la réutilisation et le recyclage des matériaux ou ont des effets néfastes sur l'environnement ou la santé.

Contenu recyclé minimal des véhicules

Les plastiques utilisés dans chaque nouveau type de véhicule devront contenir au moins **15% de plastique recyclé d'ici six ans et 25% d'ici dix ans**. Au moins 20 % de l'objectif de plastique recyclé devra provenir de véhicules hors d'usage ou de pièces/composants récupérés pendant l'utilisation du véhicule.

Le contenu recyclé doit être valorisé à partir de déchets post-consommation qui ont été recyclés: a) dans une installation située dans l'Union, ou, b) à partir de 48 mois après l'entrée en vigueur, dans une installation située dans un pays tiers respectant les exigences de l'annexe XIII.

Au plus tard 24 mois à compter de la date d'entrée en vigueur, la Commission évaluera l'impact attendu sur le commerce mondial, ainsi que sur les secteurs du recyclage et de l'automobile de l'Union, et rendra compte de son évaluation au Parlement européen et au Conseil.

La Commission adoptera, dans les 23 mois, une méthode harmonisée de calcul et de vérification du contenu recyclé.

Dans les 12 mois, la Commission évaluera la possibilité d'imposer une **part minimale d'acier recyclé** dans les véhicules. Dans les 24 mois, la Commission devra: i) fixer une part minimale d'acier recyclé post-consommation; ii) définir une méthode de calcul et de vérification. L'obligation devra entrer en vigueur au plus tard 84 mois après l'entrée en vigueur du règlement.

Dans les 35 mois, la Commission évaluera la faisabilité de l'établissement d'une exigence relative à la part minimale: a) de **magnésium** et de ses alliages, recyclés à partir de déchets -pré-consommation et post-

consommation qui doit être présente dans les types de véhicules; et b) de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium, de nickel, de cobalt ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation et, le cas échéant, pré-consommation, qui doit être présente dans des aimants permanents.

Passeport numérique de circularité du véhicule

Dans les 72 mois à compter de l'entrée en vigueur du règlement, chaque véhicule mis sur le marché devra disposer d'un passeport numérique de circularité du véhicule interopérable, accessible gratuitement et contenant, dans un format numérique, les éléments suivants: i) informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules; ii) informations sur les pièces du véhicule contenant du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent; iii) déclaration relative à la part de contenu recyclé de plastique et de certains matériaux; iv) catalogue officiel des pièces de rechange pour le type de véhicule concerné.

Responsabilité élargie des producteurs

Trois ans après l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles, la responsabilité élargie des producteurs sera mise en place pour les constructeurs; ceux-ci devront ainsi prendre en charge les coûts de collecte et de traitement des véhicules ayant atteint leur fin de vie, où qu'ils se trouvent dans l'Union européenne.

Remise des véhicules hors d'usage

Le propriétaire d'un véhicule qui devient un véhicule hors d'usage, et tout opérateur économique agissant pour son compte, devront remettre ce véhicule sans retard injustifié à une installation de traitement autorisée ou à un point de collecte. Tous les véhicules hors d'usage pour lesquels aucun propriétaire ne peut être identifié seront remis pour traitement à des installations de traitement autorisées.

Transfert de propriété

En ce qui concerne le transfert de propriété d'un **véhicule d'occasion** au sein de l'Union, un opérateur économique devra présenter à toute personne physique ou morale intéressée par l'acquisition de la propriété du véhicule concerné la **documentation** qui démontre qu'il ne s'agit pas d'un véhicule hors d'usage, quelle que soit la technique de négociation utilisée, y compris au moyen de contrats à distance ou de plateformes en ligne.

Lorsqu'il s'agit de véhicule d'occasion au sein de l'Union, les **personnes physiques** qui ne sont pas des opérateurs économiques ne seront tenues de fournir la documentation susvisée que lorsque: a) le véhicule est déclaré comme perte totale économique par une compagnie d'assurance; b) la vente est conclue entièrement au moyen d'une plateforme en ligne, sans remise physique du véhicule entre le vendeur et l'acheteur.

Les autorités compétentes pourront exiger du propriétaire d'un véhicule, en cas de doute sur le fait qu'un véhicule d'occasion puisse être un véhicule hors d'usage, qu'il présente des documents attestant que le véhicule concerné n'est pas un véhicule hors d'usage.

Exportation de véhicules d'occasion vers des pays tiers

Les États membres devront désigner une ou plusieurs **autorités compétentes** pour l'exportation de véhicules d'occasion vers des pays tiers. Afin de remédier au problème des «véhicules disparus» et d'empêcher leur traitement et leur démantèlement illégaux, l'exportation des véhicules déclarés hors d'état de circuler sera **interdite** (disposition applicable cinq ans après l'entrée en vigueur du règlement).

Les États membres devront établir des **stratégies d'inspection** visant à détecter les activités illégales dans le domaine de la collecte, ainsi que du traitement et de l'exportation de véhicules hors d'usage et de leurs pièces et composants. Ils devront **coopérer** entre eux, au niveau bilatéral et multilatéral, afin de faciliter la prévention et la détection des cas de traitement illégal et d'exportation illégale de véhicules hors d'usage et de traiter la question des véhicules disparus.