

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

2023/0284(COD) - 24/07/2026 - Acte final

Le règlement (UE) 2026/1738 établit un cadre harmonisé pour la conception et la production circulaires des véhicules ainsi que pour la gestion des véhicules hors d'usage. Il remplace les règles de l'Union relatives aux véhicules hors d'usage et à la recyclabilité des véhicules afin d'améliorer l'efficacité dans l'utilisation des ressources, la réutilisation, le recyclage, la traçabilité et le traitement écologiquement rationnel. Le règlement a été adopté selon la procédure législative ordinaire, à la suite de la position du Parlement européen du 18 juin 2026 et de la décision du Conseil du 29 juin 2026.

Champ d'application et conception circulaire des véhicules

Le règlement s'applique principalement aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires légers des catégories M1 et N1. Il étend progressivement certaines dispositions aux véhicules à usage spécial, aux véhicules utilitaires lourds, aux remorques et aux véhicules de catégorie L, tels que les motos et les quadricycles. Il exclut notamment les véhicules produits en petite série, les véhicules militaires et de services d'urgence, les véhicules historiques, les véhicules présentant un intérêt culturel particulier, les caravanes remorquées et certains vélos à pédalage.

Pour les nouveaux types de véhicules M1 et N1 réceptionnés à partir du 1er septembre 2032, les véhicules doivent être réutilisables ou recyclables à hauteur d'au moins 85% de leur masse, et réutilisables ou valorisables à hauteur d'au moins 95%. Les constructeurs doivent collecter et vérifier les données relatives aux matériaux dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, documenter la répartition des matériaux et veiller à ce que certaines pièces liées à la sécurité ne soient pas réutilisées dans des véhicules neufs.

Les véhicules doivent être conçus pour faciliter l'extraction, le remplacement, la réutilisation, le remanufacturage, la remise à neuf et le recyclage de certaines pièces. Les batteries de véhicules électriques, les assemblages-batteries et les moteurs à entraînement électrique doivent pouvoir être extraits et remplacés facilement et sans procédé destructif. Les constructeurs ne peuvent pas utiliser de mises à jour logicielles pour entraver l'extraction ou le remplacement de pièces, sauf disposition contraire du droit de l'Union.

La présence de substances préoccupantes doit être réduite au minimum. À partir du 1er septembre 2032, les nouveaux types de véhicules réceptionnés et les nouvelles pièces destinées à ces véhicules ne peuvent pas contenir de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent, sauf dans les cas d'exemption prévus. La Commission doit évaluer les substances qui entravent la réutilisation ou le recyclage et peut fixer d'autres obligations d'information et restrictions.

Contenu recyclé et exigences en matière d'information

Les nouveaux types de véhicules réceptionnés à partir du 1er septembre 2032 doivent contenir au moins 15% en poids de plastique recyclé issu de déchets plastiques post-consommation. Ce seuil passe à 25% à partir du 1er septembre 2036. Au moins 20% du plastique recyclé requis doit provenir de véhicules hors d'usage ou de pièces extraites pendant la phase d'utilisation.

Les plastiques recyclés dans des pays tiers ne peuvent être pris en compte à partir du 14 août 2030 que si les installations concernées respectent les exigences relatives à l'environnement, à la santé, à la traçabilité et aux audits. La Commission peut prévoir des dérogations temporaires en cas d'indisponibilité ou de prix excessifs de certains plastiques recyclés.

La Commission doit évaluer puis fixer des exigences minimales de contenu recyclé pour l'acier et l'aluminium, applicables au plus tard le 14 août 2033. Elle doit également examiner la possibilité de fixer des objectifs pour le magnésium et certaines matières utilisées dans les aimants permanents.

À partir du 1er septembre 2029, les constructeurs doivent élaborer une stratégie de circularité et la mettre à jour tous les cinq ans. Ils doivent donner aux opérateurs de gestion des déchets, de réparation, d'entretien et de conversion électrique un accès normalisé et non discriminatoire aux informations nécessaires pour extraire et remplacer en toute sécurité les batteries, moteurs, fluides, composants, matières premières critiques et pièces à codage numérique.

À partir du 1er septembre 2032, chaque véhicule mis sur le marché doit disposer gratuitement d'un passeport numérique de circularité du véhicule. Celui-ci comprend les informations d'extraction, les informations sur certaines substances dangereuses, les déclarations de contenu recyclé et le catalogue officiel des pièces de rechange.

Gestion des véhicules hors d'usage

À partir du 1er septembre 2029, les producteurs sont soumis à la responsabilité élargie des producteurs. Ils doivent assurer la collecte et le traitement des véhicules qu'ils mettent pour la première fois à disposition dans un État membre, individuellement ou par l'intermédiaire d'organisations compétentes. Leurs contributions financières doivent couvrir la collecte, le transport, le traitement, les campagnes d'information, les systèmes de notification et la communication de données. Dans les régimes collectifs, les contributions doivent tenir compte notamment du poids du véhicule, de sa recyclabilité, du temps de démontage, du contenu recyclé et des substances dangereuses.

Les États membres doivent établir des registres de producteurs et des systèmes d'autorisation. Les producteurs doivent être enregistrés avant de mettre des véhicules à disposition sur le marché national. Les installations de traitement autorisées et les points de collecte doivent respecter les conditions d'autorisation. Les propriétaires doivent remettre sans retard injustifié leurs véhicules hors d'usage; la remise est en principe gratuite, sauf en cas d'absence de pièces essentielles ou d'ajout de déchets.

Les installations de traitement autorisées doivent délivrer des certificats de destruction électroniques, reconnus par les États membres. Elles doivent dépolluer les véhicules dans les 30 jours, retirer séparément les batteries et certaines pièces, conserver les registres de traitement pendant trois ans et achever le traitement dans un délai de 12 mois.

À partir du 1er septembre 2029, certaines pièces, dont les batteries, les moteurs à entraînement électrique, les convertisseurs catalytiques, les pneumatiques, le verre et les équipements électroniques, doivent être extraites avant le broyage, sous réserve d'exemptions limitées lorsque la séparation post-broyeur est équivalente. Les pièces réutilisées, remanufacturées ou remises à neuf doivent être évaluées, étiquetées et protégées. Certaines pièces liées à la sécurité ne peuvent être réutilisées que si leur conformité est confirmée et si elles sont installées par des opérateurs qualifiés.

À partir du 1er janvier 2030, les taux de réutilisation et de valorisation doivent atteindre 95%, et les taux de réutilisation et de recyclage 85%, en poids moyen par véhicule et par an, hors batteries. À partir du 1er janvier 2032, au moins 30% des plastiques des véhicules hors d'usage doivent être recyclés.

Statut des véhicules, exportations et exécution

Le règlement établit des critères contraignants permettant de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. Les opérateurs économiques qui transfèrent la propriété de véhicules d'occasion dans l'Union doivent fournir une preuve que le véhicule est en état de circuler ou qu'il n'est pas un véhicule hors d'usage. Des obligations similaires ne concernent les vendeurs privés que dans certains cas, notamment les ventes en ligne sans remise physique ou les véhicules déclarés comme perte totale économique.

À partir du 1er septembre 2031, les véhicules d'occasion ne peuvent être exportés vers des pays tiers que s'ils ne sont pas des véhicules hors d'usage et s'ils sont en état de circuler. Les exportateurs doivent fournir le numéro d'identification du véhicule et une déclaration de conformité. Les autorités douanières vérifieront progressivement ces informations par voie électronique au moyen du système MOVE-HUB et de l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes.

Les États membres doivent établir des stratégies d'inspection, inspecter chaque année au moins 10% des installations de traitement autorisées et des points de collecte, et prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives.

Entrée en vigueur et application

Le règlement entre en vigueur le 13 août 2026 et est généralement applicable à partir du 1er septembre 2028. Plusieurs dispositions relatives aux pouvoirs de la Commission, aux méthodes de calcul et aux mesures préparatoires s'appliquent plus tôt. La directive 2000/53/CE est abrogée à partir du 1er septembre 2028, sous réserve de dispositions transitoires, et la directive 2005/64/CE est abrogée à partir du 31 août 2032.

Ce résumé a été généré par une IA et révisé par un humain.