

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 02/02/1999

En adoptant un rapport sur la mise hors circuit des voitures et camionnettes arrivées en fin de parcours, la commission s'est efforcée de ne pas s'écarter de la ligne tenue séparant la protection de l'environnement et le temps à donner aux constructeurs pour se retourner. Le rapport de M. Karl-Heinz FLORENZ (PPE, D) sur une proposition de la Commission concernant une directive sur les véhicules hors d'usage a été adopté par une large majorité. Toutefois, certains des 137 amendements déposés n'ont recueilli qu'une majorité très étreinte. L'objectif de la proposition est de prévenir les émissions de polluants rejetées dans l'environnement par les véhicules hors d'usage, tout en encourageant la valorisation et la réutilisation (y compris le recyclage) des véhicules et de leurs composants. Cet objectif devrait être atteint, notamment, à l'aide de réglementations claires concernant le traitement des déchets, l'octroi d'un certificat de destruction nécessaire pour pouvoir annuler l'immatriculation d'un véhicule, la mise en place d'installations de traitement respectueuses de l'environnement et de marchés plus importants pour les composants réutilisables et les matériaux recyclables. En outre, la commission a engagé les constructeurs à prendre des mesures immédiates pour que les véhicules soient conçus et fabriqués de manière à permettre une valorisation et une réutilisation accrues. Chaque année, les véhicules hors d'usage génèrent de 8 à 9 millions de tonnes de déchets. Jusqu'à 75% de ceux-ci -les composants métalliques- sont déjà recyclés en tant que ferraille. La proposition est donc centrée sur l'amélioration de l'élimination des composants restants non-métalliques (plastique, caoutchouc, verre, textiles, peintures, huiles, papier et carton) qui représentent 10% des déchets dangereux produits chaque année dans l'UE. Un amendement essentiel adopté en commission prévoit de porter la part de la réutilisation et de la valorisation à 85% au moins du poids des véhicules produits au plus tard le 1er janvier 2005 et à 95% au moins pour 2015. Pour les véhicules dont la production est autorisée avant le 1er janvier 2005 (date à laquelle les constructeurs seront censés avoir eu le temps d'adapter leur gamme), la proportion de 95% est directement d'application et 85% au moins seront destinés à la valorisation et au recyclage (et non pas simplement à la récupération d'énergie au travers de l'incinération). Des accords conclus sur une base volontaire entre les Etats membres et l'industrie devraient, de l'avis des membres, être permis en matière de collecte des véhicules hors d'usage. Un autre amendement-clé stipule qu'à compter du 1er juillet 2001, certains métaux lourds hautement polluants entrant dans la construction des véhicules (mercure, plomb, cadmium et chrome hexavalent) ne pourront plus être mis en décharge. De plus, l'incinération du mercure est interdite. Par ailleurs, les véhicules dont la production sera autorisée après le 1er janvier 2005 ne pourront contenir ni cadmium ni PVC et seulement une quantité limitée de plomb, de mercure et de chrome hexavalent. Un autre amendement fait obligation aux Etats membres de garantir que le dernier propriétaire d'un véhicule n'aura pas à supporter de coûts lorsqu'il l'amènera dans un centre de traitement. Les membres souhaitent également que les véhicules à deux ou trois roues soient couverts, dans une certaine mesure, par la proposition, mais ont adopté un amendement excluant de son champ d'application les véhicules d'époque et de collection. La commission a estimé que les Etats membres devraient avoir jusqu'au 30 juin 2001 pour transposer la directive en droit national (et non jusqu'au 31 mars 1999 comme le propose la Commission).