Informations de base

1997/0194(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Véhicules hors d'usage. Directive VHU Abrogation 2023/0284(COD) Modification 2006/0287(COD) Modification 2007/0212(COD) Modification 2015/0272(COD) **Subject** 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.12 Gestion des déchets, déchets ménagers, emballages, déchets industriels légers	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
DELE Délégation PE au comité de conciliation	FLORENZ Karl-Heinz (PPE-DE)	27/03/2000

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	FLORENZ Karl-Heinz (PPE)	27/11/1997
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs		
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	FLORENZ Karl-Heinz (PPE)	27/11/1997

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ECON Economique, monétaire et politique industrielle	BOWE David Robert (PSE)	16/04/1998
TRAN Transports et tourisme	SIMPSON Brian (PSE)	04/02/1998

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Justice et affaires intérieures(JAI)	2251	2000-03-27
Environnement	2165	1999-03-11
Environnement	2153	1998-12-20
Environnement	2121	1998-10-06
Environnement	2194	1999-06-24
Budget	2285	2000-07-20

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
11/06/1996	Informations supplémentaires		Résumé
09/07/1997	Publication de la proposition législative	COM(1997)0358	Résumé
04/12/1997	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
06/10/1998	Débat au Conseil		
20/12/1998	Débat au Conseil		
02/02/1999	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
02/02/1999	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0051/1999	
10/02/1999	Débat en plénière		
27/04/1999	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1999)0176	Résumé
05/05/1999	Vote en commission,1ère lecture		
24/06/1999	Débat au Conseil		
29/07/1999	Publication de la position du Conseil	08095/1/1999	Résumé
07/10/1999	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
11/01/2000	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
11/01/2000	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0006/2000	
03/02/2000	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0036/2000	Résumé
03/02/2000	Débat en plénière		
27/03/2000	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
23/05/2000	Réunion formelle du Comité de conciliation		Résumé
23/05/2000	Décision finale du comité de conciliation		
07/07/2000	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3627/2000	
12/07/2000	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0212/2000	
20/07/2000	Décision du Conseil, 3ème lecture		
06/09/2000	Débat en plénière		

07/09/2000	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0370/2000	Résumé
18/09/2000	Signature de l'acte final		
18/09/2000	Fin de la procédure au Parlement		
21/10/2000	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1997/0194(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation 2023/0284(COD) Modification 2006/0287(COD) Modification 2007/0212(COD) Modification 2015/0272(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 175-p1 Règlement du Parlement EP 52-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/12663

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0051/1999 JO C 150 28.05.1999, p. 0005	02/02/1999	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0115/1999 JO C 150 28.05.1999, p. 0283-0431	11/02/1999	Résumé
Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture		T4-0419/1999 JO C 279 01.10.1999, p. 0252-0272	06/05/1999	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0006/2000 JO C 304 24.10.2000, p. 0008	11/01/2000	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0036/2000 JO C 309 27.10.2000, p. 0013-0062	03/02/2000	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0212/2000 JO C 135 07.05.2001, p. 0014	12/07/2000	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0370/2000 JO C 135 07.05.2001, p. 0196-0253	07/09/2000	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé

Position du Conseil	08095/1/1999 JO C 317 04.11.1999, p. 0019	29/07/1999	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1997)0358 JO C 337 07.11.1997, p. 0003	09/07/1997	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1999)0176 JO C 156 03.06.1999, p. 0005	27/04/1999	Résumé
Commission: resaisine	SEC(1999)0581	28/04/1999	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1999)1549	01/10/1999	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2000)0166	16/03/2000	Résumé
Document de suivi	COM(2007)0005	16/01/2007	Résumé
Document de suivi	COM(2007)0618	17/10/2007	Résumé
Document de suivi	SEC(2007)1348	17/10/2007	
Document de suivi	COM(2009)0635	20/11/2009	Résumé
Document de suivi	COM(2017)0098	27/02/2017	Résumé
Document de suivi	COM(2020)0033	30/01/2020	Résumé
Document de suivi	COM(2024)0454	15/10/2024	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0289/1998 JO C 129 27.04.1998, p. 0044	25/02/1998	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3627/2000	07/07/2000	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32002D0525 JO L 170 29.06.2002, p. 0081-0084	27/06/2002	Résumé
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32003D0138 JO L 053 28.02.2003, p. 0058-0059	27/02/2003	Résumé

EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32005D0293 JO L 094 13.04.2005, p. 0030-0033	01/04/2005	Résumé
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32005D0673 JO L 254 30.09.2005, p. 0069-0072	20/09/2005	Résumé

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2000/0053 JO L 269 21.10.2000, p. 0034	Résumé

Actes délégués	
Référence	**Sujet**
2019/3002(DEA)	Examen d'un acte délégué
2019/3008(DEA)	Examen d'un acte délégué
2022/3022(DEA)	Examen d'un acte délégué

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 27/02/2017 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur la mise en œuvre de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage (la directive VHU) pour les périodes 2008-2011 et 2011-2014.

Pour la période 2008-2011, tous les États membres ont présenté à la Commission leur rapport de mise en œuvre, tandis que pour la période 2011-2014, deux États membres ne l'ont pas fait. **Les informations transmises étaient complètes et, dans l'ensemble, d'une qualité satisfaisante**.

1) Transposition de la directive: l'évaluation permet de conclure que les États membres ont **pleinement transposé** la directive VHU. Certains cas de non-conformité ont donné lieu à des procédures d'infraction et ont été résolus à mesure que les États membres ont aligné leur législation en matière de VHU sur la directive.

Les États membres ont fait état de mesures visant à:

- encourager les constructeurs de véhicules à limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules;
- restreindre l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent pour les matériaux et composants des véhicules mis sur le marché après le 1er juillet 2003;
- garantir que les constructeurs de véhicules mettent en place des systèmes de collecte des VHU et que des installations de collecte sont disponibles en nombre suffisant;
- imposer la présentation d'un certificat de destruction comme condition d'annulation de l'immatriculation d'un véhicule;
- garantir que la remise des VHU à une installation de traitement autorisée s'effectue sans aucun frais pour le dernier détenteur ou propriétaire;
- obliger les établissements effectuant des opérations de traitement à être titulaires d'une autorisation délivrée par les autorités compétentes ou à être enregistrés auprès de celles-ci;
- exiger des producteurs de composants qu'ils fournissent aux installations de traitement autorisées les informations concernant le démontage, le stockage et la vérification des composants.

2) Mise en œuvre de la directive: dans l'ensemble, la mise en œuvre de la directive VHU est jugée **positive**, à l'exception de la question de la localisation inconnue des VHU:

- les États membres ont fait part de **bonnes pratiques** de collaboration avec les fabricants concernant la composition des matériaux et la réutilisation des matériaux et des composants; par ailleurs, **l'écoconception** s'est améliorée. La majorité des États membres ont signalé que les VHU ont une valeur marchande positive, à condition qu'ils soient remis dans leur intégralité et que leurs composants essentiels ne soient pas retirés;
- les statistiques relatives aux objectifs en matière de VHU montrent qu'en 2013, **presque tous les États membres avaient atteint les objectifs fixés pour 2006 consistant à obtenir un taux de réutilisation/recyclage de 80% et un taux de réutilisation/valorisation de 85%**. Neuf États membres avaient déjà atteint les objectifs fixés pour 2015 consistant à obtenir un taux de réutilisation/valorisation de 95%, et 17 États membres avaient atteint l'objectif de 85% de réutilisation/recyclage par véhicule. Les États membres restants sont en passe d'atteindre les objectifs applicables depuis janvier 2015, même si l'objectif de réutilisation et de valorisation de 95% pose problème à plusieurs États membres;
- les États membres ont également fait état **d'améliorations qualitatives**. L'infrastructure de traitement des VHU a été améliorée, un plus grand nombre d'États membres disposent d'installations après-broyage, et **le nombre global d'installations de traitement autorisées a augmenté**. Le nombre total de véhicules transférés vers des installations de traitement autorisées au sein de l'Union a fortement augmenté, passant de 6,3 millions en 2008 à 9 millions en 2009. Cette augmentation est due à l'introduction de programmes de primes à la casse dans plus de dix États membres en 2008 et 2009.

3) Localisation inconnue et démontage illégal des VHU: d'après les évaluations effectuées pour le compte de la Commission, il y aurait chaque année **entre 3,5 et 4,5 millions de véhicules** dont la «localisation serait inconnue». Ces «véhicules disparus» sont retirés de la circulation dans les États membres, mais ne sont pas signalés à la Commission en tant que VHU traités légalement. Ils ne figurent pas non plus dans les données des statistiques du commerce extérieur relatives aux exportations légales de véhicules d'occasion.

La collecte et le trafic illégaux de VHU menace l'efficacité de la directive. Une étude est actuellement menée pour assister la Commission dans l' examen des causes de la localisation inconnue des véhicules et dans la définition de mesures pour améliorer la situation.

À l'échelle de l'Union, les **lignes directrices relatives aux transferts d'épaves** approuvées le 8 juillet 2011 constituent un outil utile pour les autorités nationales. De plus, conformément au **document d'orientation sur la communication des données** relatives aux objectifs en matière de VHU, les États membres doivent désormais signaler, sur une base annuelle, les véhicules immatriculés et ceux dont l'immatriculation a été annulée au sein du marché national.

La Commission estime que **les questions liées à la qualité des données et à la comparabilité des rapports nécessitent une attention accrue**. Elle a proposé que le contrôle de la conformité soit exclusivement fondé sur les données statistiques que les États membres sont tenus de fournir tous les ans à la Commission.

Des rapports annuels améliorés relatifs aux objectifs en matière de VHU, associés à des méthodologies nationales pour l'établissement de rapports, permettraient d'améliorer le contrôle de la mise en œuvre de la directive VHU.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 30/01/2020 - Document de suivi

La Commission a présenté son quatrième rapport sur la mise en œuvre de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage (la directive VHU) dont l'objectif est de prévenir la production de déchets provenant des véhicules et de leurs composants afin de réduire la quantité finale de déchets à éliminer et leur incidence globale sur l'environnement.

Le rapport couvre la période comprise entre le 22 avril 2014 et le 21 avril 2017. 25 États membres ont présenté des réponses pour la période. Trois pays (la Hongrie, la Lettonie et Malte) ne l'ont pas encore fait. Dans l'ensemble, les informations transmises étaient assez exhaustives et de qualité satisfaisante.

Évolution positive de la mise en œuvre

La transposition de la directive est jugée satisfaisante pour tous les États membres, et il n'y a aucune procédure d'infraction en cours. Dans l' ensemble, la mise en œuvre de la directive VHU paraît appropriée :

- en 2017, 20 États membres avaient atteint l'objectif d'un taux minimal de réutilisation et de recyclage de 85 % en poids moyen par véhicule et par an; deux États membres n'avaient pas atteint l'objectif mais s'en rapprochaient et six États membres n'avaient pas fourni de données en la matière. Le taux moyen de réutilisation et de recyclage pour l'ensemble de l'UE-28 était de 89 %, soit quatre points de pourcentage au-dessus de l'objectif ;

- l'objectif de 95 % de réutilisation et valorisation en poids moyen par véhicule et par an s'est révélé plus difficile à atteindre. En 2017, 15 États membres avaient atteint l'objectif d'un taux minimal de réutilisation et de valorisation de 95 % en poids moyen par véhicule et par an; sept États membres n'avaient pas encore atteint l'objectif de 95 % mais en étaient très proches et six États membres n'ont pas encore communiqué leurs résultats. Le taux moyen de réutilisation et de valorisation pour l'ensemble de l'UE-28 était de 94 %, juste en dessous de l'objectif ;

- en vertu de la directive VHU, les constructeurs de véhicules et les fabricants d'équipements sont tenus de limiter l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent pour les matériaux et composants mis sur le marché après le 1er juillet 2003, L'utilisation des substances dangereuses interdites ne cesse de décroître grâce à plusieurs modifications de l'annexe II de la directive qui réduisent continuellement le nombre d'exemptions autorisant leur utilisation ;

- le nombre d'installations de traitement autorisées (14.173 en 2015-2017 dans l'UE 28) a augmenté et les États membres commencent à faire part de mesures innovantes telles que l'incorporation de matières recyclées, l'appui à des projets de prévention des déchets et la mise en place de systèmes de management environnemental, qui peuvent toutes constituer des exemples de bonnes pratiques à suivre par les autres pays.

Localisation inconnue et démontage illégal des VHU

Parmi les lacunes de mise en œuvre et d'exécution de la directive VHU, la plus difficile à combler demeure le nombre élevé des «VHU dont la localisation est inconnue». La collecte, le traitement et le commerce illégaux des pièces issues de VHU restent problématiques. Outre la perte de ressources précieuses (des composants et matériaux valorisables), ces opérations illégales et le traitement des VHU dans des installations de traitement non autorisées ont aussi des effets négatifs sur la santé et l'environnement.

Une récente étude de la Commission montre que le nombre élevé de VHU dont la localisation est inconnue s'explique entre autres par des défaillances dans les systèmes d'annulation de l'immatriculation et par un traitement incorrect des VHU (tous les VHU ne sont pas transférés vers des points de collecte et ceux qui le sont n'obtiennent pas tous un certificat de destruction (CdD); certains VHU sont démontés dans des installations non autorisées). En outre, certains VHU sont exportés illégalement en tant que véhicules d'occasion.

Afin d'étudier ce problème, la Commission a mené une initiative de promotion de la conformité visant à évaluer la mise en œuvre de la directive VHU en accordant une attention particulière aux véhicules hors d'usage dont la localisation est inconnue.

Perspectives

La Commission européenne examine actuellement la directive VHU afin d'évaluer dans quelle mesure les règles de l'UE en matière de VHU génèrent des retombées positives pour l'environnement, la population et l'industrie. L'évaluation sera achevée en 2020. Parmi les thèmes étudiés figurent :

- l'efficacité de la mise en œuvre de la directive, y compris le problème des VHU dont la localisation est inconnue,

- la concordance avec les définitions rattachées à d'autres législations,

- la pertinence et la faisabilité d'objectifs pour certains matériaux,

- les méthodes de rapport et de suivi et la pertinence au regard des défis liés aux nouvelles technologies, y compris les véhicules électriques et hybrides,

- et enfin les changements dans la composition des matériaux des véhicules.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 01/04/2005 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Décision 2005/293/CE de la Commission établissant les modalités nécessaires au contrôle du respect des objectifs fixés en matière de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage par la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage.

CONTENU : conformément à la directive 2000/53/CE, la présente décision de la Commission établit les modalités nécessaires au contrôle du respect par les États membres des objectifs fixés à l'article 7, paragraphe 2, troisième alinéa, de ladite directive. Il suffit que les États membres montrent qu'au moins les objectifs fixés ont été atteints.

Les États membres doivent calculer les objectifs en matière de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage sur la base des matériaux réutilisés, recyclés et valorisés, issus des opérations de dépollution, de démontage et de broyage ou d'après-broyage. Les États membres veillent à ce que la valorisation effectivement réalisée soit prise en compte en ce qui concerne les matériaux soumis à un traitement ultérieur.

À cette fin, ils remplissent les tableaux suivants figurant à l'annexe de la décision et les accompagnent d'une description appropriée des données utilisées :

- Tableau 1: Matériaux (en tonnes par an) issus de la dépollution et du démontage des véhicules arrivés en fin de vie dans l'État membre et traités dans l'État membre ;

- Tableau 2: Matériaux (en tonnes par an) issus du broyage des véhicules arrivés en fin de vie dans l'État membre et traités dans l'État membre ;

- Tableau 3: Contrôle des (parties de) véhicules arrivés en fin de vie dans l'État membre et exportés (exportées) pour traitement (en tonnes par an) ;

- Tableau 4: Total réutilisation, valorisation et recyclage (en tonnes par an) des véhicules arrivés en fin de vie dans l'État membre et traités dans l'État membre ou en dehors de l'État membre.

Les tableaux figurant à l'annexe sont remplis par les États membres chaque année, à commencer pour les données relatives à l'année 2006, et sont envoyés à la Commission dans les dix-huit mois suivant la fin de l'année à laquelle ils se rapportent.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 11/02/1999 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport M. Karl-Heinz FLORENZ (PPE, D) sur la mise hors circuit des voitures et camionnettes arrivées en fin de parcours, le Parlement européen s'est efforcé de ne pas s'écarter de la ligne ténue séparant la protection de l'environnement et le temps à donner aux constructeurs pour s'adapter. L'objectif de la proposition de directive doit être, selon le Parlement, d'empêcher 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. Un amendement essentiel 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 du Parlement européen, être permis en matière de collecte des véhicules hors d'usage. En outre, les Etats membres devraient mettre en place, sous le contrôle de la Commission, une structure d'animation et de coordination, assurant le monitoring de l'ensemble des actions et représentant toutes les parties associées au retraitement des véhicules. Un autre amendement-clef 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 sera interdite. Par ailleurs, les véhicules dont la production sera autorisée après le 1er janvier 2005 ne pourront contenir ni cadmium et seulement une quantité limitée de plomb, de mercure et de chrome hexavalent. Les systèmes de collecte devront concerner non seulement les véhicules hors d'usage mais aussi les pièces usagées retirées des voitures lorsqu'elles sont réparées. 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. Le Parlement européen souhaite également que les véhicules à deux ou trois roues soient couverts, dans une certaine mesure, par la proposition, mais a adopté un amendement excluant de son champ d'application les véhicules d'époque et de collection. Le Parlement estime 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).

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 01/10/1999 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission se félicite de l'adoption de la position commune. Globalement, celle-ci est en conformité avec la proposition initiale de la Commission, dans la mesure ou la structure fondamentale a été approuvée par le Conseil. Certaines différences font de la position commune un texte plutôt moins strict que la proposition initiale. Ces différences concernent en particulier le champ d'application de la proposition, la date d'entrée en vigueur de la "reprise gratuite" et la responsabilité du producteur, ainsi que l'utilisation d'accords environnementaux pour mettre en oeuvre certaines dispositions de la directive. Une autre différence porte sur les mesures relatives aux métaux lourds dans les véhicules. Le Conseil a approuvé l'approche du Parlement européen. Toutefois, un grand nombre de dérogations à cette disposition sont prévues à l'annexe II. Malgré ces dérogations, la Commission a accepté cette approche, ayant également pris en compte la demande spécifique de mesures préventives liées aux produits incluses dans l'avis du CES concernant la proposition.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 09/07/1997 - Document de base législatif

OBJECTIF: la proposition de directive vise l'élimination écologique des épaves automobiles pour qu'en 2015, tous les nouveaux véhicules soient totalement recyclables. CONTENU: la présente proposition, fondée sur le principe pollueur/payeur, vise à prévenir la création de déchets provenant des véhicules et à promouvoir la réutilisation, le recyclage et la valorisation des véhicules et de leurs composants afin de réduire les quantités de déchets provenant des véhicules hors d'usage mis en décharge ou incinérés sans récupération d'énergie. Les principaux éléments de cette proposition sont les suivants: a) Prévention: - les constructeurs ainsi que les fournisseurs de matériaux et les équipementiers devront s'efforcer de réduire l'utilisation de substances dangereuses, si possible en intégrant cet objectif dès le stade de la conception des véhicules; - les métaux lourds (plomb, mercure, cadmium, chrome hexavalent) contenus dans les véhicules mis sur le marché après le 01/01/2003 ne pourront être ni broyés, ni mis en décharge, ni être incinérés. Ils seront donc soit recyclés, soit éliminés des nouveaux véhicules; - la Commission examinera les données scientifiques concernant le PVC et fera, si nécessaire des propositions en la matière (ceci en raison du fait que l'élimination du PVC par incinération pose de sérieux problèmes). a) Collecte: - les opérateurs économiques devront mettre en place des systèmes de collecte de tous les véhicules hors d'usage; à compter du 01/01/2000, tous ces véhicules seront transférés dans des centres de traitement autorisés; - la désimmatricultation d'un véhicule en fin de vie ne pourra se faire que sur présentation, par le dernier propriétaire en date, d'un certificat de destruction attestant que le véhicule a été remis à une installation autorisée de démontage et de traitement. Ces installations n'obtiendront une autorisation que si elles satisfont à certaines exigences environnementales; - les possesseurs de véhicules non recyclables pourront réclamer au constructeur le remboursement des frais qu'ils auront dû supporter pour transférer leur véhicule dans une installation de démontage qualifiée; - afin de faciliter la circulation des véhicules, il est prévu que les Etats membres reconnaissent mutuellement et acceptent le certificat de destruction délivré par un autre Etat membre; c) Réutilisation et valorisation: afin d'éviter la production de déchets, les véhicules hors d'usage devront respecter des critères quantitatifs de réutilisation, de recyclage et de récupération: d'ici à 2005, le taux de réutilisation/récupération devra atteindre 85% du poids du véhicule et le taux de réutilisation/recyclage 80%; d'ici à 2015, le taux de réutilisation/récupération devra atteindre 95% et celui de réutilisation/recyclage 85%. Des objectifs seront fixés au-delà de 2015; d) Information: les constructeurs automobiles devront fournir des informations concernant le taux de réutilisation, de recyclage et de valorisation atteint au cours de l'année écoulée. Ces informations devront être vérifiées par les Etats membres.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 20/11/2009 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport concernant la mise en œuvre de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage pour la période 2005-2008. Le premier rapport sur la mise en œuvre couvrait la période du 21 avril 2002 au 21 avril 2005 (du 1er mai 2004 au 21 avril 2005 pour les États membres ayant adhéré à la Communauté européenne au 1er mai 2004). Le présent rapport couvre la période du 21 avril 2005 au 21 avril 2008 (et pour les États membres ayant adhéré à la Communauté européenne au 1er janvier 2007, de cette date jusqu'au 21 avril 2008).

Les études de conformité menées par la Commission concernant les dispositions d'exécution nationales ont démontré que la directive a généralement été bien transposée, malgré certains cas de non-conformité qui font actuellement l'objet ou pourraient faire l'objet de procédures d'infraction.

Concernant la mise en œuvre et l'application pratiques et effectives des dispositions légales, les États membres ont été en mesure de fournir un plus grand nombre d'informations que pour la période de référence précédente, mais les réponses reçues ne permettent pas de procéder à une évaluation exhaustive de la situation globale.

Les principaux constats du rapport sont les suivants :

- tous les répondants ont déclaré avoir adopté des mesures encourageant les constructeurs de véhicules, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, à limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules, à faciliter le démontage, la réutilisation et la valorisation et à intégrer une quantité croissante de matériaux recyclés dans les véhicules ;
- tous les États membres qui ont répondu ont pris les mesures nécessaires pour garantir que les opérateurs économiques, à savoir généralement les producteurs ou les importateurs de véhicules, ont mis en place des systèmes de collecte des véhicules hors d'usage et (dans la mesure où cela est techniquement possible) des pièces usagées qui constituent des déchets et sont retirées des voitures lorsque celles-ci sont réparées et pour garantir de manière appropriée la disponibilité d'installations de collecte sur leur territoire. Le nombre d' installations de traitement autorisées varie de 2 à Chypre à plus de 1.600 au Royaume-Uni. Dans tous les pays, des mesures ont été prises afin de garantir que tous les véhicules hors d'usage sont transférés vers des installations de traitement autorisées ;
- tous les États membres à l'exception de la Belgique ont signalé avoir mis sur pied un système dans lequel la présentation d'un certificat de destruction constitue une condition d'annulation de l'immatriculation d'un véhicule. Le cas de la Belgique est suivi par la Commission ;
- tous les répondants ont indiqué avoir adopté des mesures pour garantir que la remise des véhicules hors d'usage à une installation de traitement autorisée s'effectue sans aucun frais pour le dernier détenteur ou propriétaire ;
- dans tous les États membres qui ont répondu, les établissements ou entreprises effectuant des opérations de traitement doivent être titulaires d'une autorisation délivrée par les autorités compétentes ou être enregistrés auprès de celles-ci ;
- dix-neuf répondants ont déclaré encourager les établissements ou entreprises effectuant des opérations de traitement à introduire des systèmes agréés de gestion environnementale ;
- tous les États membres répondants ont indiqué avoir adopté des mesures qui respectent la hiérarchie des déchets afin de promouvoir la réutilisation des composants qui peuvent être réutilisés et la valorisation des composants qui ne peuvent être réutilisés, tout en accordant la préférence au recyclage ;
- tous les répondants ont introduit des mesures visant à faire en sorte que les opérateurs économiques atteignent les objectifs de réutilisation /valorisation et réutilisation/recyclage fixés dans la directive ;
- dix-neuf États membres ont déclaré obliger les opérateurs économiques, essentiellement les producteurs, à publier des informations sur la conception des véhicules, le traitement respectueux de l'environnement, la réduction de la quantité de déchets à éliminer et les progrès réalisés dans le domaine de la valorisation et du recyclage ;
- d'une manière générale, les répondants n'ont pas constaté de distorsions de concurrence entre les États membres ou à l'intérieur de ces derniers, bien que plusieurs observations aient été formulées à cet égard. La Commission entend approfondir ces questions avec les experts nationaux lors des réunions du comité d'adaptation technique.

La Commission conclut **qu'aucun changement marquant ne s'est produit par comparaison avec la période de référence précédente** en ce qui concerne la transposition de la directive 2000/53/CE dans la législation nationale des États membres. Certaines dispositions de la directive n'ont pas encore été entièrement transposées ou l'ont été de manière incorrecte, comme en atteste le nombre de procédures d'infraction: en 2009, neuf procédures pour non-conformité et six procédures pour absence de notification étaient toujours pendantes. Plusieurs États membres n'ont pas atteint leurs objectifs de réutilisation/recyclage/valorisation en 2006.

La Commission a adressé une lettre aux États membres concernés, leur demandant d'expliquer les raisons de leur échec, et examinera les améliorations possibles. Globalement, la mise en œuvre de la directive devrait encore être améliorée. Les contrôles de conformité en cours et les réunions avec les États membres se poursuivront afin de remédier aux insuffisances observées dans la mise en œuvre de cette législation communautaire.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 27/02/2003 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Décision 2003/138/CE de la Commission établissant des normes concernant la codification des composants et des matériaux pour véhicules en application de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage.

CONTENU : aux termes de la directive 2000/53/CE, la Commission est tenue de fixer des normes concernant la codification des composants et des matériaux à utiliser par les fabricants de matériaux et d'équipements, en particulier afin de faciliter l'identification des composants et des matériaux réutilisables et valorisables.

Sans préjudice de l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE, les États membres doivent prendre les mesures nécessaires pour garantir que les producteurs, de concert avec les fabricants matériaux et d'équipements, utilisent la nomenclature des normes ISO de codification des composants et des matériaux

visées à l'annexe de la présente décision pour l'étiquetage et l'identification des composants et des matériaux de véhicules.

Deux ans après l'entrée en vigueur de la présente décision, sur la base de l'expérience acquise, la présente décision sera révisée afin de fixer, si nécessaire, des normes de codification applicables à d'autres composants et matériaux.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 01/07/2003.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 16/03/2000 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte, en totalité ou partiellement, 13 des 32 amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture et modifie sa proposition en conséquence. Les amendements repris par la Commission visent essentiellement à: - préciser ce qu'il faut entendre par "informations concernant le démontage", - ajouter un nouveau considérant sur la comitologie, - prévoir que la directive s'applique indépendamment de la manière dont le véhicule a été entretenu pendant son utilisation et indépendamment de la question de savoir si le véhicule est équipé de pièces d'origine ou non, - exclure les véhicules "à usages spéciaux" (ambulances, corbillards, autocaravanes) des dispositions concernant les objectifs quantifiés pour la réutilisation, le recyclage et la valorisation, - ajouter les installations de collecte et les fabricants au nombre des instances qui, ayant obtenu une autorisation, sont habilitées à délivrer un certificat de destruction, - prévoir que les entreprises de collecte doivent être au minimum enregistrées auprès des autorités compétentes, - donner aux États membres la possibilité de permettre la mise hors circulation provisoire sans délivrance du certificat de destruction, - ajouter plusieurs exigences nouvelles et imposer aux fabricants de composants de fournir aux installations de collecte des informations sur un certain nombre de points techniques.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 03/02/2000 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Karl-Heinz FLORENZ (PPE/DE, D), le Parlement européen a approuvé la position commune concernant les véhicules hors d'usage moyennant 40 amendements. Selon le Parlement, la directive doit s'appliquer aux véhicules et aux véhicules hors d'usage, y compris leurs composants et matériaux, indépendamment de la manière dont le véhicule a été entretenu ou réparé pendant son utilisation et indépendamment de la question de savoir si le véhicule est équipé de composants fournis par le producteur ou bien d'autres composants dont le montage en tant que pièces de rechange répond aux dispositions communautaires et aux dispositions nationales applicables en la matière. Les véhicules destinés aux musées ou "véhicules d'époque" devraient être exclus de la directive. Les "informations concernant le démontage" devraient être mises à la disposition des intéressés sous forme de manuels, de CD-ROM ou de services en ligne. Les constructeurs devraient faciliter le démontage en utilisant des normes de codification communes pour les composants et matériaux. Le Parlement réclame des régles plus sévères pour les métaux lourds. À compter du 01/07/2001, il devrait être interdit de broyer, de mettre en décharge ou d'incinérer du mercure, de même qu'il devrait être interdit de mettre du plomb, du cadmium ou du chrome hexavalent en décharge. Il a par ailleurs retardé à 2005 l'entrée en vigueur de nouvelles normes de teneur en métaux lourds. Le Parlement a limité la prise en charge totale ou d'une part significative des coûts du système de collecte des véhicules par les constructeurs aux véhicules homologués 18 mois après l'entrée en vigueur de la directive. Il demande enfin que les États membres prennent les mesures nécessaires afin d'assurer que les entreprises qui reprennent les véhicules hors d'usage même sans en assurer le traitement soient enregistrées auprès des autorités compétentes.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 07/09/2000 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. Karl-Heinz FLORENZ (PPE/DE, D) sur les véhicules hors d'usage. Le compromis atteint par le comité de conciliation le 23 mai et son adoption par le Parlement européen en plénière, mettent fin à la procédure de conciliation (le Parlement avait voté 43 amendements au cours de sa première lecture et 23 amendements au cours de sa seconde lecture). En ce qui concerne les coûts de recyclage, le compromis prévoit que le dernier propriétaire ne devra pas supporter ces coûts; c'est le fabricant qui devra supporter tous les coûts ou une partie substantielle de ceux-ci afin de traiter les véhicules hors d'usage. Pour les nouveaux véhicules, c'est-à-dire ceux qui seront mis sur le marché après le 1er juillet 2002, les obligations des fabricants commenceront à partir du premier jour. Pour les voitures mises sur le marché avant cette date, les fabricants devront remplir leurs obligations à partir du 1er janvier 2007 au lieu de 2006 comme le prévoyait la position commune du Conseil. Les Etats membres qui le souhaitent pourront introduire des mesures plus précoces. A partir du 1er janvier 2006, au moins 85 % du poids moyen d'un véhicule devrait être récupéré et 80 % du poids moyen devra être réutilisé ou recyclé. A partir de 2015, le montant sera respectivement de 95 % et 85 %. Pour les voitures produites avant le 1er janvier 1980, les obligations seront plus faibles, 75 % et 70 %. Les nouvelles voitures mises sur le marché après le 1er juillet 2003 ne devront pas contenir de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent à l'exception de certains cas mentionnés dans une annexe. Cela inclut le plomb dans les batteries et le chrome hexavalent utilisé dans les voitures pour prévenir la corrosion. Le mercure sera autorisé dans les petites ampoules.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 27/04/1999 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient, en tout ou en partie, 17 des 43 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les amendements retenus par la Commission visent en particulier à: - clarifier le champ d'application de la proposition qui doit s'appliquer aux véhicules des catégories M1 et N1 définies à l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE, telle que modifiée par la directive 98/14/CE; - préciser que la directive proposée s'applique indépendamment de la manière dont les véhicules ont été entretenus ou réparés, pour autant que les pièces de rechange soient conformes à la législation pertinente (à noter que la Commission estime inutile l'extension du champ d'application aux pièces de rechange et de remplacement); - rappeler que les véhicules en fin de vie génèrent annuellement dans la Communauté entre 8 et 9 millions de tonnes de résidus; - ajouter aux obligations imposées aux entreprises assurant le traitement des déchets, l'obligation, pour toutes les entreprises qui reprennent les véhicules hors d'usage, y compris les installations de collecte, d'être enregistrées auprès des autorités compétentes; - ajouter les mots "et de protection de l'environnement, en particulier en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et le bruit" aux "exigences en matière de sécurité" qu'il convient de respecter pour l'application, dans le cas des véhicules hors d'usage, des principes hiérarchisés de la gestion des déchets; - ajouter l'obligation pour les producteurs de composants de mettre à la disposition des entreprises de traitement autorisées les informations requises concernant le démontage, le stockage et le contrôle des composants; - repousser la date limite pour la conformité à la directive au 30/06/2001 (au lieu du 31/03/1999).

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 29/07/1999 - Position du Conseil

La position commune du Conseil a repris en totalité ou en partie 20 amendements proposés par le Parlement européen en première lecture, dont 13 n'ont pas été repris par la Commission dans sa proposition modifiée. D'un point de vue général, la position commune a précisé les exigences relatives à l'utilisation de substances dangereuses, elle a adapté le système de reprise gratuite des véhicules pour que la solution retenue soit plus pragmatique et elle a prévu la possibilité de conclure des accords volontaires pour transposer plusieurs dispositions de la directive. Plus précisément, les modifications introduites par le Conseil concernent les points suivants: - Objectifs: la position commune n'a pas repris la mention des émissions diffuses de substances polluantes provenant de véhicules hors d'usage préconisée par le Parlement, mais elle a mis l'accent sur l'amélioration, au regard de la protection de l'environnement, de tous les opérateurs économiques et pas uniquement de ceux qui interviennent dans le traitement; - Champ d'application: en ce qui concerne les composants et les matériaux des véhicules, la position commune ne mentionne pas l'entretien et les réparations ni les composants autres que ceux fournis par le producteur. En outre, les "véhicules d'époque" ne sont pas exclus du champ d'application de la directive. Les véhicules à deux roues sont, quant à eux, exclus; - Prévention des déchets: la position commune retient une solution plus détaillée que celle proposée par la Commission et va plus loin que ne l'a demandé le Parlement: .les matériaux et les composants des véhicules mis sur le marché 18 mois après la date d'entrée en vigueur de la directive (et non à partir de 2005) ne doivent pas contenir de plomb, de mercure, de cadmium ni de chrome hexavalent (la mention du broyage et de la mise en décharge n'est donc pas maintenue), .la nouvelle annexe II contient les valeurs limites pour les exemptions temporaires (qui correspondent aux demandes du Parlement européen), .ces exemptions doivent être réexaminées régulièrement: le premier réexamen aura lieu au plus tard un an (au lieu de deux) après la date d'entrée en vigueur de la directive; .en ce qui concerne le chrome hexavalent, une valeur supérieure peut être appliquée jusqu'à 30 mois après la date d'entrée en vigueur de la directive. - Collecte des véhicules: la position commune n'étend pas aux pièces usagées l'exigence de la collecte qui s'applique aux véhicules hors d'usage. En outre, elle supprime la date du 01/01/2000 pour le transfert des véhicules. Une disposition spécifique est également introduite pour couvrir la possibilité d'éventuelles réclamations de remboursement financier et le cas des Etats membres qui ne disposent pas d'un système d'annulation de l'immatriculation au moment de l'adoption de la directive. En ce qui concerne la remise du véhicule à une installation autorisée, le Conseil a retenu la solution suivante: .la remise du véhicule s'effectue sans frais pour le détenteur et/ou propriétaire du fait de l'absence de valeur marchande du véhicule ou d'une valeur marchande négative, .les producteurs supportent la totalité ou une partie significative des coûts, .la remise des véhicules n'est pas entièrement gratuite dans le cas où le véhicule hors d'usage ne contient pas des composants essentiels, .la reprise gratuite des véhicules est programmée à partir de 2001 pour les véhicules neufs et à partir de 2006 pour les véhicules qui se trouvent déjà sur le marché. - Traitement: le Conseil a retenu une solution plus modulée avec un système d'autorisation ou d'enregistrement ainsi qu'une inspection à réaliser par les autorités. Il a défini les obligations minimales à remplir par tout établissement ou entreprise effectuant des opérations de traitement, notamment en ajoutant à l'annexe I les conditions d'application en matière de traitement et de promotion du recyclage; - Réutilisation et valorisation: le Conseil n'a pas maintenu la mention spécifique des émissions de gaz d'échappement et du bruit ni la mention expresse des informations sur le stockage et le contrôle des composants (ces informations étant visées à l'article 8 relatif aux manuels de démontage). Il a approuvé les objectifs proposés par la Commission et défendus par le Parlement, mais il a préféré les échéances proposées par la Commission. Il a introduit une disposition relative au réexamen des objectifs au plus tard en 2005, afin de tenir compte de l'évolution de la composition des matériaux des véhicules et de tout autre aspect environnemental en ce qui concerne les véhicules à cette époque. - Mise en oeuvre: compte tenu des expériences positives enregistrées au niveau national, les Etats membres devraient être autorisés à transposer plusieurs dispositions de la directive moyennant des accords volontaires. La position commune subordonne cette possibilité à plusieurs exigences et à la condition expresse que les résultats requis par la directive soient atteints.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 20/09/2005 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE: Décision du Conseil modifiant l’annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d’usage.

CONTENU : aux termes de la directive 2000/53/CE, la Commission est tenue de se prononcer sur les utilisations du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent qui sont interdites par l’article 4, paragraphe 2, point a), de cette directive.

Après avoir procédé aux évaluations techniques et scientifiques requises, la Commission est parvenue à un certain nombre de conclusions.

Il n’y a pas lieu de prolonger les exemptions accordées pour certaines applications car l’utilisation de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent dans ces applications est désormais évitable.

Certains matériaux et composants contenant du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent doivent être exemptés ou continuer d’être exemptés de l’interdiction prévue par la directive 2000/53/CE car l’utilisation de ces substances dans ces matériaux et composants spécifiques reste inévitable. Il convient dans certains cas de réexaminer la date d’expiration de ces exemptions pour s’assurer que l’utilisation des substances interdites est toujours inévitable :

- dans le cas de l’aluminium destiné à l’usinage contenant jusqu’à 1,5 % de plomb en poids, la Commission évaluera avant le 1er juillet 2007 l’ opportunité de modifier la date d’expiration de l’exemption en fonction de la disponibilité de substituts du plomb ;

- dans le cas des coussinets et bagues en plomb, la Commission évaluera avant le 1er juillet 2007 l’opportunité de modifier la date d’expiration de l’ exemption pour permettre l’application de la technologie sans plomb à tous les moteurs et à toutes les transmissions sans en compromettre le bon fonctionnement ;

- en ce qui concerne l’utilisation de chrome hexavalent dans les revêtements anticorrosion des ensembles boulons-écrous dans les châssis, la Commission évaluera avant le 1er juillet 2007 l’opportunité de modifier la date d’expiration de l’exemption de manière qu’il ne puisse y avoir de désolidarisation accidentelle des pièces mécaniques essentielles pendant la durée de vie du véhicule ;

- en ce qui concerne l’utilisation de cadmium dans les batteries des véhicules électriques, la Commission évaluera avant la fin de l’année 2007 l’ opportunité de modifier la date d’expiration de cette exemption de manière à garantir la disponibilité de batteries faisant appel à une nouvelle technologie et la disponibilité des véhicules électriques.

La directive 2000/53/CE est modifiée en conséquence.

ENTRÉE EN VIGUEUR : la décision est applicable à compter du 01/07/2005.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 06/05/1999 - Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture

Suite à l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam, le Parlement européen a confirmé en tant que première lecture dans le cadre de la procédure de codécision, son avis du 11/02/1999 sur la proposition de directive.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 27/06/2002

MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Décision de la Commission modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage. CONTENU : il convient de modifier la directive 2000/53/CE suite à l'évaluation de certaines substances dangereuses interdites en vertu de ladite directive. Après avoir effectué les évaluations techniques et scientifiques requises, la Commission a abouti à la conclusion que certains matériaux et composants contenant du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent doivent être exemptés ou continuer à être exemptés de l'interdiction du fait que l'utilisation des substances dangereuses en question dans ces matériaux et composants spécifiques reste encore inévitable. Certaines exemptions doivent avoir une portée et une durée de validité limitées, afin de parvenir à une élimination progressive des substances dangereuses présentes dans les véhicules. Ainsi, aux termes de la présente décision, les États membres veillent à ce qu'il ne soit pas mis sur le marché, après le 31 décembre 2005, de cadmium dans les batteries pour les véhicules électriques. Dans le cadre de l'évaluation environnementale globale déjà réalisée, la Commission continuera à analyser le remplacement graduel du cadmium, en tenant compte de la nécessité de maintenir la disponibilité des véhicules électriques. La Commission finalisera et publiera ses conclusions pour le 31 décembre 2004 au plus tard et pourra proposer, si les résultats de l'analyse le justifient, de prolonger ce délai. La présente décision est applicable à partir du 01/01/2003.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 17/10/2007 - Document de suivi

Le présent rapport de la Commission européenne est destiné à fournir aux autres institutions communautaires, aux États membres et au public des informations sur la mise en œuvre de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage au cours de la période comprise entre le 21 avril 2002 et le 21 avril 2005 (ou entre le 1er mai 2004 et le 21 avril 2005 pour les États membres ayant adhéré à la Communauté européenne au 1er mai 2004). Le rapport s’appuie sur les informations fournies par les États membres et est accompagné d’un document de travail des services de la Commission qui présente de manière plus détaillée les informations et les données transmises par les États membres.

Les principales constatations du rapport sont les suivants :

- tous les États membres ont fourni à la Commission des informations détaillées sur les dispositions législatives réglementaires et administratives qu'ils ont adoptées pour se conformer à la directive. Des procédures d'infraction sont actuellement en cours contre cinq États membres (Belgique, France, Italie, Portugal et Royaume-Uni) ;

- une grande majorité des États membres n'a pas dispensé les véhicules produits en petites quantités du respect des exigences relatives à la capacité de démontage, de valorisation et de recyclage, des normes concernant la codification et des informations concernant le démontage, ni des exigences en matière de rapports et d'informations ;
- la plupart des États membres ont adopté plusieurs mesures préventives visant à limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules et à prévenir leur rejet dans l'environnement, ainsi qu'à faciliter le démontage, la réutilisation, la valorisation et le recyclage des véhicules et à intégrer davantage d'éléments recyclés dans les véhicules autres produits Certains des États membres possédant une industrie automobile nationale (France, Allemagne) encouragent les modifications dans la conception des véhicules au moyen d'obligations légales et d'exigences en matière d'information imposées aux constructeurs. D'autres pays concentrent leurs efforts sur la conception des pièces détachées ou sur les restrictions en matière de substances utilisées ;
- tous les États membres ont adopté des dispositions législatives limitant l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules et les composants de véhicules, ainsi que des listes détaillées de produits exemptés de cette interdiction frappant les métaux lourds ;
- la majorité des États membres a notifié l'adoption de mesures visant à garantir que les opérateurs économiques mettent en place des systèmes de collecte de tous les véhicules hors d'usage Dans certains États membres, la responsabilité organisationnelle de la mise en place du réseau de collecte revient à tous les opérateurs économiques, tandis que dans certains autres, elle incombe aux constructeurs automobiles et aux importateurs ;
- tous les États membres ont introduit dans leur législation nationale des mesures nécessaires pour que tous les véhicules hors d'usage soient transférés vers des installations de traitement autorisées ;
- tous les États membres ont indiqué avoir mis en place un système d'annulation de l'immatriculation qui associe l'annulation d'immatriculation d'un véhicule à la délivrance d'un certificat de destruction par une installation de traitement autorisée ;
- tous les États membres ont indiqué avoir transposé les dispositions de reprise gratuite, qui prévoient que la reprise d'un véhicule hors d'usage doit être au moins gratuite pour le dernier propriétaire du véhicule, en vertu du principe de la responsabilité du producteur ;
- la plupart des États membres prévoient la reconnaissance mutuelle des certificats de destruction délivrés dans un autre État membre ;
- dans tous les États membres, les établissements prévoyant d'effectuer des opérations de traitement de véhicules hors d'usage sont tenus d'obtenir une autorisation ou d'être enregistré auprès des autorités nationales compétentes ;
- la majorité des États membres ont déclaré encourager l'utilisation de systèmes EMAS ou ISO ;
- tous les États membres ont fait part de l'adoption de mesures respectant la hiérarchie de déchets prescrite dans la directive. La dépollution des véhicules hors d'usage est un élément important de chacun de ces systèmes. D'autres mesures ont pour objectif la création de marchés de produits recyclés. Il existe également dans de nombreux États membres des mécanismes de financement visant à promouvoir les options de traitement respectueuses de l'environnement ;
- tous les États membres ont confirmé qu'ils avaient fixé des objectifs de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage dans leur législation. Dans la plupart des cas, les objectifs nationaux transposent littéralement ceux de la directive, à l'exception des Pays-Bas où les objectifs de 95% de réutilisation/valorisation et de 85% de réutilisation/recyclage devaient être atteints à l'horizon 2007. En 2004, quatre États membres avaient atteint l'objectif de recyclage de 80% (Belgique, Danemark, Pays-Bas, Suède) et trois l'objectif de valorisation de 85% (Danemark, Pays-Bas, Suède). L'Autriche, l'Allemagne et le Royaume-Uni étaient également proches de l'objectif de recyclage de 85% cette année-là ;
- tous les États membres ont adopté des mesures relatives à l'utilisation de normes concernant la codification des composants et des matériaux qui transposent celles prévues à la décision 2003/138/CE de la Commission et ont contraint les constructeurs automobiles à fournir des informations concernant le démontage pour chaque type de nouveau véhicule mis sur le marché;
- dans la plupart des États membres, aucune mesure préventive autre que celles imposées par la directive n'a été prise ;
- la plupart des États membres n'ont pas signalé de véhicules à valeur marchande négative en conséquence du prix élevé des métaux ;
- enfin, la plupart des États membres n'ont signalé aucun changement dans leurs structures de gestion des véhicules hors d'usage ni de distorsions de la concurrence.

Globalement, le rapport conclut qu'en dépit des progrès notables réalisés par plusieurs États membres aux fins de la transposition de la directive, la mise en œuvre de cette dernière n'est pas totalement satisfaisante, comme en témoigne le nombre de procédures d'infraction relatives à ce flux de déchets. Dans certains États membres, bien que la directive ait été transposée pratiquement à la lettre dans le droit national, les systèmes de gestion des véhicules hors d'usage pourraient ne pas être totalement opérationnels. Les insuffisances qui nuisent au fonctionnement efficace des systèmes de gestion des déchets tiennent souvent plus au manque de contrôle de l'application de la législation communautaire qu'à un défaut de transposition. Cette question doit faire l'objet d'une surveillance accrue au niveau tant communautaire que national. Il importe par conséquent que certains États membres intensifient leurs efforts de mise en œuvre et de contrôle de l'application. La Commission poursuivra les contrôles de conformité et rencontrera régulièrement les États membres afin de remédier à toute insuffisance dans la mise en œuvre de la législation communautaire.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 16/01/2007 - Document de suivi

La directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage fixe les taux suivants en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules hors d'usage:

- 85% de réutilisation et de valorisation et 80% de réutilisation et recyclage au 1er janvier 2006 (objectifs 2006) ;

- 95% de réutilisation et de valorisation et 85% de réutilisation et recyclage au 1er janvier 2015 (objectifs 2015).

La directive prévoit que le Parlement européen et le Conseil réexaminent les objectifs fixés pour 2015 sur la base d'un rapport de la Commission. Sur la base de cette directive, la Commission a élaboré le présent rapport dont l'élément essentiel est l'évaluation des incidences environnementales, économiques et sociales des objectifs et des options de remplacement.

L’analyse d’impact comprenait l’examen de l’information contenue dans une étude sur les coûts et avantages de la directive relative aux véhicules hors d’usage effectuée par un consultant externe pour le compte de la Commission. L’évaluation a montré que les objectifs fixés par la directive ont induit des avantages substantiels tant du point de vue environnemental que du point de vue économique et que la suppression ou la révision à la baisse des objectifs réduirait ces avantages. L’ampleur des avantages générés est étroitement liée à l’éco-innovation, sans laquelle la diffusion de la technologie existante engendrera des avantages économiques et environnementaux limités, alors que l’éco-innovation amplifiera considérablement lesdits avantages. Ces avantages proviennent de l’accroissement de la fraction de matériaux (principalement certaines matières plastiques) recyclable et récupérable et de la réduction de la fraction des véhicules hors d’usage mise en décharge.

Selon le rapport, les objectifs devraient rester stables afin de garantir une sécurité d'investissement dans des technologies de traitement des déchets plus rentables. La Commission ne propose donc pas de réviser lesdits objectifs.

Il est important de noter que la dissipation des incertitudes concernant le maintien des objectifs fixés par la directive pour 2015 réduira d’elle-même le poids des carences du marché et des entraves à l'éco-innovation. Pour favoriser l'éco innovation dans ce domaine et pour poursuivre la promotion et la diffusion des technologies avancées, la Commission entend:

- cofinancer des initiatives de recherche dans le cadre du Fonds européen de développement régional et du Fonds de cohésion et soutenir financièrement une recherche intégrative dans le cadre du septième programme-cadre pour la recherche;

- développer des projets et des initiatives dans le cadre du programme-cadre pour la compétitivité et l'innovation;

- promouvoir activement les technologies innovantes de broyage et de recyclage des plastiques.

En 2009, la Commission présentera un nouveau rapport sur la mise en œuvre de la directive relative aux véhicules hors d'usage dans les États membres. Celui-ci évaluera, entre autres, la nécessité de traiter la question de la mise en œuvre non-harmonisée de la directive. Elle examinera notamment les coûts de mise en œuvre et les mouvements de marchandises entre les États membres et évaluera s'il convient que certaines dispositions de la directive relèvent de l'article 95 du traité CE. Le rapport étudiera également les progrès en matière d'éco-innovation et tiendra compte de l'évolution de dossiers corollaires, comme l'examen en cours de la directive-cadre sur les déchets et le résultat du projet CARS 21.

Véhicules hors d'usage. Directive VHU

1997/0194(COD) - 18/09/2000 - Acte final

OBJECTIF : la directive vise la prévention des déchets provenant des véhicules et la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants, afin de réduire la quantité de déchets à éliminer et d'améliorer l'efficacité au regard de la protection de l'environnement. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage. CONTENU : la directive prévoit que les États membres introduiront un certificat de destruction pour les véhicules hors d'usage qui pourra être délivré uniquement au dernier détenteur et/ou propriétaire par une entreprise de traitement agréée et sera une condition de l'annulation de l'immatriculation du véhicule et de la levée des obligations correspondantes (taxes, par exemple). Des objectifs sont définis en matière de réutilisation (utilisation aux mêmes fins que celles pour lesquelles les composants ont été conçus), de valorisation (y compris aux fins de la production d'énergie) et de recyclage (retraitement dans un processus de production, à l'exclusion de la valorisation énergétique) que doivent atteindre les opérateurs économiques. En particulier, le taux de réutilisation et de recyclage des véhicules hors d'usage doit être porté à un minimum de 80 % en poids moyen par véhicule et par an au plus tard le 1er janvier 2006. Pour les véhicules produits avant 1980, les Etats membres peuvent prévoir des objectifs moindres, mais non inférieurs à 70 %. Au plus tard le 1er janvier 2015, le taux de réutilisation et de recyclage doit être porté à un minimum de 85 % en poids moyen par véhicule et par an. Le Conseil examinera ces objectifs le 31 décembre 2005 au plus tard. Il faut noter qu'une solution a pu être trouvée au sein du Comité de conciliation, pour surmonter les deux principaux obstacles, à savoir la date de prise d'effet de la disposition relative à la responsabilité du producteur quant aux coûts liés à la reprise gratuite des véhicules usagés et la question des métaux lourds. Pour ce qui est de la première question, à savoir la date à compter de laquelle la remise du véhicule hors d'usage à des entreprises de traitement se fera sans frais pour le dernier détenteur, le constructeur automobile supportant alors tous les coûts liés à la reprise, ou une part substantielle de ceux-ci. La directive prévoit les dates suivantes : - à partir du 1er juillet 2002 pour les véhicules mis sur le marché à compter de cette date ; - à partir du 1er janvier 2007 pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2002. En outre, il est clairement fait référence à la possibilité qu'ont les États membres d'appliquer ces dispositions avant les dates fixées, comme le prévoit le traité CE. Pour ce qui est de la question des métaux lourds, la date à laquelle l'utilisation de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent dans les matériaux et les composants de véhicules sera interdite a été fixée au 1er janvier 2003. Certains éléments techniques concernant l'utilisation de plomb en tant qu'élément d'alliage ont été inclus dans la liste des exemptions. Par ailleurs, le comité technique chargé d'évaluerla liste des exemptions en fonction des progrès scientifiques et techniques doit réexaminer certains cas en priorité.