



Bruxelles, le 30.1.2020
COM(2020) 33 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

**CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2000/53/CE
RELATIVE AUX VÉHICULES HORS D'USAGE**

POUR LA PÉRIODE 2014-2017

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS
CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2000/53/CE
RELATIVE AUX VÉHICULES HORS D'USAGE**

POUR LA PÉRIODE 2014-2017

1. INTRODUCTION

La directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage¹ (la directive VHU) vise essentiellement à 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. En outre, les mesures prévues par la directive visent à améliorer l'efficacité, au regard de la protection de l'environnement, de tous les opérateurs économiques intervenant dans le cycle de vie des véhicules, et en particulier de ceux intervenant directement dans le traitement des véhicules hors d'usage (VHU). De manière générale, la directive VHU suit une approche fondée sur l'économie circulaire en encourageant l'écoconception, en prévoyant l'élimination des substances dangereuses contenues dans les véhicules et en définissant des objectifs élevés de réutilisation, de recyclage et de valorisation, et vise donc la réutilisation des matériaux valorisables des VHU et le maintien de ressources précieuses dans l'économie.

L'article 9 de la directive VHU impose aux États membres de communiquer à la Commission, tous les trois ans, un rapport sur la mise en œuvre de cette directive en se fondant sur un questionnaire établi par la décision 2001/753/CE de la Commission². Le questionnaire se compose de deux parties: la première concerne les modalités de transposition de la directive en droit national et la seconde contient des informations sur l'application effective de la directive. La Commission est tenue de dresser un rapport de mise en œuvre sur la base des informations fournies par les États membres pour la période de référence.

Le présent document est le quatrième rapport sur la mise en œuvre de la directive VHU et couvre la période comprise entre le 22 avril 2014 et le 21 avril 2017. Tous les rapports précédents peuvent être consultés sur le site web de la Commission³.

25 États membres ont présenté des réponses pour la période 2014-2017. Trois pays (la Hongrie, la Lettonie et Malte) ne l'ont pas encore fait. Le nombre de pays ayant soumis un rapport est légèrement inférieur à celui des périodes de référence précédentes: pour la période 2008-2011, tous les États membres avaient présenté un rapport de mise en œuvre à la Commission, tandis que pour la période 2011-2014, deux pays (l'Espagne et les Pays-Bas) n'en avaient pas présenté.

Dans l'ensemble, les informations transmises étaient assez exhaustives et de qualité satisfaisante. Elles ont été complétées par des sources de données supplémentaires, en particulier la législation nationale, dont la conformité à la directive VHU a été contrôlée directement, ainsi que par des

¹ JO L 269 du 21.10.2000, p. 34.

² JO L 282 du 26.10.2001, p. 77.

³ <http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm>

informations provenant d'autres rapports présentés à la Commission⁴. En outre, les données relatives aux objectifs fixés par la directive VHU en matière de réutilisation/recyclage et de réutilisation/valorisation, communiquées en vertu de la décision 2005/293/CE de la Commission⁵, ont également été prises en considération.

2. INFORMATIONS SUR LA TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE VHU

La transposition de la directive est jugée satisfaisante pour tous les États membres, et il n'y a aucune procédure d'infraction en cours.

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 1^{er} juillet 2003, sous réserve des exemptions figurant à l'annexe II de la directive. Ces substances dangereuses ont été considérablement réduites grâce à plusieurs modifications de l'annexe II⁶. Si les restrictions d'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules ont généralement été transposées dans la législation spécifique des VHU, c'est souvent dans la législation plus générale en matière de déchets que l'obligation de prévoir une conception des véhicules propre à faciliter la réutilisation et la valorisation ou l'intégration de matériaux recyclés dans les nouveaux véhicules a été transposée, avec des exigences générales afférentes à ces aspects sur l'ensemble des marchés. L'Autriche est un exemple de bonne pratique, puisque ses entreprises de collecte et de valorisation sont tenues d'affecter 0,5 % de leur chiffre d'affaires à des projets de prévention des déchets. En outre, la directive requiert que les véhicules soient conçus de manière à favoriser la réutilisation et la valorisation et qu'une part croissante de matériaux recyclés soit intégrée dans les véhicules.

Les constructeurs, les importateurs et les distributeurs doivent mettre en place des systèmes de collecte des VHU et, dans la mesure où cela est techniquement possible, des pièces usagées retirées des voitures particulières ayant été réparées. Les producteurs sont tenus de supporter une partie importante, sinon la totalité, des frais liés à la remise des VHU aux centres de traitement des déchets. Les États membres ont généralement transposé ces exigences de manière à offrir une certaine souplesse pour les opérateurs économiques, avec la possibilité de mettre en place des systèmes individuels ou collectifs. Dans la majorité des États membres, la reprise est gratuite, sauf si des composants essentiels font défaut ou si des déchets supplémentaires ont été ajoutés, conformément aux exigences de la directive. Étant donné que la valeur des ferrailles et/ou d'autres composants retirés en vue du recyclage ou de la réutilisation compense presque entièrement les coûts de la collecte du véhicule auprès des propriétaires finaux, cette obligation peut être remplie sans difficulté particulière.

Les propriétaires de VHU doivent recevoir un certificat de destruction (CdD) pour pouvoir retirer leur véhicule de la circulation. Tous les États membres ont déclaré avoir mis en place des systèmes nationaux d'annulation de l'immatriculation dans lesquels l'émission d'un CdD est obligatoire. Les processus d'annulation de l'immatriculation sont essentiels pour s'assurer du transfert des VHU vers des installations de traitement autorisées et limiter les exportations illégales d'épaves. Un peu moins

⁴ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm

⁵ JO L 94 du 13.4.2005, p. 30.

⁶ La Commission prépare actuellement les 9^e et 10^e modifications de l'annexe II

de la moitié des États membres ont instauré une disposition permettant non seulement aux installations de traitement autorisées mais aussi aux producteurs, aux vendeurs et aux collecteurs de délivrer des CdD. Bien que tous les États membres aient mis en place des systèmes d'annulation de l'immatriculation, on a constaté ces dernières années une augmentation du nombre de VHU dont la localisation est inconnue (c'est-à-dire des véhicules retirés de la circulation, mais pour lesquels aucun CdD n'a été délivré ou ne se trouve à la disposition des autorités). Cela signifie que les systèmes nationaux d'annulation de l'immatriculation ne fonctionnent pas aussi efficacement qu'ils le pourraient.

La directive VHU contient des dispositions visant à garantir que les VHU sont traités de manière appropriée et en temps utile au sein d'installations de traitement qui ont obtenu une autorisation émise par les autorités compétentes. Ces installations font également l'objet d'inspections. Ces conditions sont mises en place afin de réduire les incidences néfastes sur l'environnement et de promouvoir la réutilisation et le recyclage des composants des véhicules. Tous les États membres ont déclaré avoir adopté des mesures de transposition conformément aux exigences de la directive à cet égard. La Roumanie et la Finlande sont les seuls États membres à avoir déclaré l'apport de modifications mineures à leur législation depuis la dernière période de référence: la Roumanie a mis à jour les autorisations nécessaires à la manipulation et au démontage des VHU, tandis que la Finlande a pris un décret gouvernemental spécifique pour les VHU (123/2015), qui actualise les restrictions concernant l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules. La majorité des pays ne prévoient pas de dispense d'autorisation pour les opérations de valorisation des déchets de VHU après qu'ils ont été traités conformément aux dispositions de la directive VHU et sous réserve d'une inspection annuelle⁷; seules les réponses du Danemark, de l'Italie, de la Roumanie et du Royaume-Uni suggèrent l'existence d'une telle dispense (un autre changement pour la Roumanie depuis la période de référence précédente).

Les États membres sont tenus d'encourager les activités de réutilisation et de recyclage, et la directive VHU définit des objectifs en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation. Au 1^{er} janvier 2015, les États membres devaient avoir atteint les objectifs suivants, avec des seuils intermédiaires en 2006:

- 95 % de réutilisation et de valorisation (en poids moyen par véhicule et par an) et
- 85 % de réutilisation et de recyclage (en poids moyen par véhicule et par an).

En 2017, 14 États membres avaient atteint les deux objectifs de 85 % de recyclage et de 95 % de valorisation. La réalisation des objectifs est examinée plus en détail à la section 3.

Quelques États membres ont fait état de mesures novatrices visant à encourager la réutilisation et le recyclage. L'Italie impose à ses autorités régionales d'adopter des mesures afin que les organismes publics (et les entreprises majoritairement détenues par l'État) s'approvisionnent, au moins pour 30 % de leurs besoins annuels, en biens et produits issus de matériaux recyclés. La législation italienne exige également que les pneus de remplacement achetés pour les parcs de véhicules publics comprennent au moins 20 % de pneus rechapés. De son côté, la France exige la traçabilité des pièces qui sont démontées en vue de leur réutilisation. En Slovaquie, préalablement au broyage des véhicules démontés, les gestionnaires d'installations de démontage sont tenus de retirer 10 % du poids annuel

⁷ Dispense d'autorisation conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive VHU

total des composants, matériaux et fluides des VHU acceptés, et de les transmettre en vue de leur réutilisation ou de leur recyclage.

En vertu de la directive VHU, les normes concernant la codification imposent aux producteurs de marquer les composants et les matériaux (ou d'y apposer un code), afin de faciliter l'identification des composants et matériaux réutilisables et valorisables.

Presque tous les États membres déclarent avoir transposé intégralement dans leur législation l'exigence imposée aux producteurs d'utiliser des normes concernant la codification. Les exceptions sont le Danemark, où la législation ne mentionne pas spécifiquement les normes concernant la codification, et la Grèce, qui a répondu qu'elle n'avait pas de constructeurs de véhicules; la République tchèque a mentionné des dispositions législatives qui n'étaient pas mises à la disposition de la Commission et ne pouvaient donc pas être contrôlées par celle-ci.

Les producteurs doivent également fournir des informations concernant le démontage pour chaque type de véhicule dans les six mois suivant sa mise sur le marché, par exemple sous la forme de manuels ou par l'intermédiaire de bases de données. Dans la majorité des cas, les producteurs sont invités à saisir les informations requises concernant le démontage, le stockage et la vérification des composants au moyen du système d'information international sur le démontage (IDIS — International Dismantling Information System).⁸ 20 États membres ont déclaré avoir recours au système IDIS et certains États membres utilisent également d'autres dispositifs nationaux.

Tous les États membres ont transposé les dispositions de la législation qui visent à garantir que les producteurs fournissent, pour chaque type de véhicule neuf mis sur le marché, des informations concernant le démontage dans un délai de six mois après cette mise sur le marché.

3. INFORMATIONS SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE VHU

Les rapports nationaux de mise en œuvre fournissent également des informations sur la manière dont un certain nombre de dispositions de la directive VHU ont été mises en œuvre par les États membres.

Parmi les exemples notables de mesures de prévention des déchets mises en place, citons celles adoptées par l'Irlande, qui obligent les producteurs à encourager la réduction des déchets par une série de mesures s'appliquant à certains véhicules en particulier. Celles-ci visent notamment à limiter l'utilisation des substances dangereuses, en tenant compte du démontage, de la réutilisation, de la valorisation et du recyclage en fin de vie lors de la conception des nouveaux véhicules, et à augmenter la proportion de matériaux recyclés utilisés pour la production de certains véhicules.

En Roumanie, des évaluations préliminaires sont effectuées pour s'assurer que les véhicules respectent certains objectifs, et les constructeurs automobiles ont mis au point une nouvelle norme d'activation qui utilise une interface normalisée de diagnostic embarqué (OBD).

Un nombre limité d'États membres a été en mesure de fournir des informations détaillées sur la quantité de matériaux recyclés utilisés dans la construction de véhicules. Parmi les points méritant d'être signalés, la Pologne déclare que les constructeurs utilisent du plastique recyclé, mais que le plastique valorisé nécessite un nettoyage spécifique avant de pouvoir être utilisé dans la construction

⁸ IDIS | *The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, <https://www.idis2.com/>

automobile. En outre, la Roumanie indique que le matériau plastique recyclé le plus fréquemment utilisé pour les pièces de véhicules est le propylène, et que le plastique recyclé représente plus de 10 % de la masse totale de plastique employée dans les véhicules produits dans le pays.

La plupart des États membres ont constaté une augmentation du nombre d'installations de traitement autorisées en service sur leur territoire. Bien que trois pays n'aient pas fourni de chiffres à ce sujet pour la période 2015-2017 (la Belgique, la Hongrie et la Lettonie), si l'on suppose que les chiffres enregistrés dans ces pays sont restés au même niveau que précédemment, le nombre total d'installations de traitement autorisées dans l'UE-28 est passé de 12 589 en 2012-2014 à 14 173 en 2015-2017.

18 États membres ont indiqué qu'il existait sur leur territoire des établissements effectuant des opérations de traitement qui disposent d'un système de management environnemental (SME) agréé. Dans l'UE-28, la proportion d'établissements de traitement disposant d'un SME est passée de 1,9 % en 2012-2014 à 3,73 % en 2015-2017. La Belgique constitue un exemple de bonne pratique: en effet, en Flandre et en Wallonie, tous les centres agréés de dépollution, de démontage et de destruction des VHU sont dotés d'un système de management environnemental, puisque la législation prévoit que ces centres présentent aux autorités un rapport annuel fournissant les résultats d'un examen des activités de l'entreprise par un organisme de contrôle indépendant et qu'une évaluation négative peut conduire à un retrait de l'agrément.

Seuls 10 États membres ont été en mesure de fournir des informations spécifiques sur le nombre de VHU d'une valeur marchande nulle ou négative remis aux installations de traitement autorisées, tandis que cinq États membres ont pu donner une réponse partielle. Il importe de traiter les VHU dont la valeur est négative afin de réduire les déchets à éliminer. Cependant, 13 États membres n'ont pas pu répondre à la question parce qu'ils ne disposaient d'aucune donnée à cet égard. Parmi les États membres ayant fourni des informations précises, sept (Chypre, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, l'Irlande, l'Italie et le Portugal) ont en fait répondu qu'aucun VHU d'une valeur marchande nulle ou négative n'avait été remis; en d'autres termes, dans ces pays, les VHU conservaient dans tous les cas une valeur marchande positive. À l'inverse, la Grèce a indiqué que tous les VHU remis à des installations de traitement autorisées n'avaient aucune valeur marchande – elle ne précise toutefois pas comment la valeur positive de la ferraille est prise en compte, même si les VHU eux-mêmes n'ont pas de valeur sur le marché des véhicules d'occasion. Seuls Malte et la Lituanie ont communiqué des valeurs chiffrées.

Les données sur les taux de réutilisation/recyclage et de réutilisation/valorisation obtenus sont présentées à la Figure 1 et à la figure 2. Ces données ont été collectées par Eurostat dans le cadre de l'obligation faite aux États membres de rendre compte chaque année de la réalisation des objectifs en matière de VHU, au titre de l'obligation d'information prévue par la décision de la Commission relative aux modalités de contrôle du respect de la directive⁹.

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

⁹ EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en

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.

Figure 1: Taux de réutilisation et de recyclage des VHU (en %) ¹⁰

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgique	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgarie	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Tchéquie	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Croatie	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Danemark	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Allemagne	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estonie	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irlande	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Grèce	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Espagne	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
France	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italie	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Chypre	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Lettonie	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Lituanie	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxembourg	85	84	87	87	86	94,3
Malte	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Hongrie	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Pays-Bas	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Autriche	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Pologne	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugal	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Roumanie	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slovénie	100	:	85,9	:	:	:
Slovaquie	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finlande	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Suède	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Royaume-Uni	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Islande	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norvège	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Figure 2: Taux de réutilisation et valorisation des VHU en 2016 (en %) ¹¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgique	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulgarie	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/waste/data/database>

¹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/waste/data/database>

Tchéquie	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Croatie	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Danemark	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Allemagne	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estonie	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Irlande	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Grèce	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Espagne	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
France	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Italie	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Chypre	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Lettonie	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Lituanie	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luxembourg	95	95	95	97	96	96,2
Malte	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Hongrie	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Pays-Bas	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Autriche	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Pologne	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugal	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Roumanie	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slovénie	103	:	91,3	:	:	:
Slovaquie	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finlande	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Suède	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Royaume-Uni	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Islande	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norvège	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

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.

Un nombre important d'États membres disposant d'une infrastructure et de processus bien établis de gestion des VHU affichent des taux de valorisation inférieurs aux objectifs, mais cela peut dénoter qu'ils mettent davantage l'accent sur le recyclage que sur les autres formes de valorisation (par exemple, l'Espagne, la France, le Royaume-Uni et la Suède atteignent leurs objectifs de recyclage, mais pas ceux de valorisation) en accord avec le concept d'économie circulaire. Cela pourrait également être révélateur de méthodes améliorées et plus fiables de communication des informations, qui contribuent à une meilleure mise en œuvre de la directive. Les États membres qui n'ont pas atteint les objectifs ont expliqué les raisons de cet échec et les mesures mises en place pour y remédier.

Les taux élevés communiqués par la Grèce peuvent s'expliquer comme suit: les installations de démontage avaient choisi de stocker de manière prolongée certains VHU dont les fluides n'avaient

pas encore été retirés, probablement en raison de la faible valeur marchande des métaux, et ces véhicules ont ensuite été broyés, après l'année de leur décontamination. De ce fait, un nombre très élevé de VHU ont été traités la même année.

Les nouvelles mesures mises en place pour encourager la réutilisation et le recyclage comprennent: en Hongrie, des mesures concernant la réutilisation des composants de VHU; au Portugal, des activités de sensibilisation et de communication; et en Espagne, une aide financière accordée aux nouveaux projets de recherche et de développement en matière de prévention des déchets, de recyclage et de réutilisation des composants de VHU, la priorité étant donnée aux projets axés sur le recyclage des plastiques automobiles, du verre de pare-brise et des pneumatiques.

4 LOCALISATION INCONNUE ET DEMONTAGE ILLEGAL 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». Cet état de fait a déjà été souligné dans le précédent rapport de la Commission sur la mise en œuvre de la directive VHU pour la période 2011-2014¹² ainsi que dans l'évaluation ex post des cinq directives relatives aux déchets réalisée par la Commission¹³. 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 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage (directive VHU) en accordant une attention particulière aux véhicules hors d'usage dont la localisation est inconnue¹⁴.

Eurostat a demandé aux États membres de fournir des informations détaillées sur le nombre de véhicules collectés et transférés vers les installations de traitement autorisées. Ces chiffres sont consignés dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1: Nombre total de véhicules hors d'usage collectés et transférés vers des installations de traitement autorisées, 2008-2016¹⁵
(nombre de véhicules)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Union européenne	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Belgique	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulgarie	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Tchéquie	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Danemark	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Allemagne	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Estonie	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Irlande	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Grèce	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Espagne	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
France	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
Croatie	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386

¹² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm

¹³ http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm

¹⁴ *Compliance Promotion Initiative to assess the implementation of Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles (the ELV Directive) with emphasis on the end-of-life vehicles of unknown whereabouts* (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

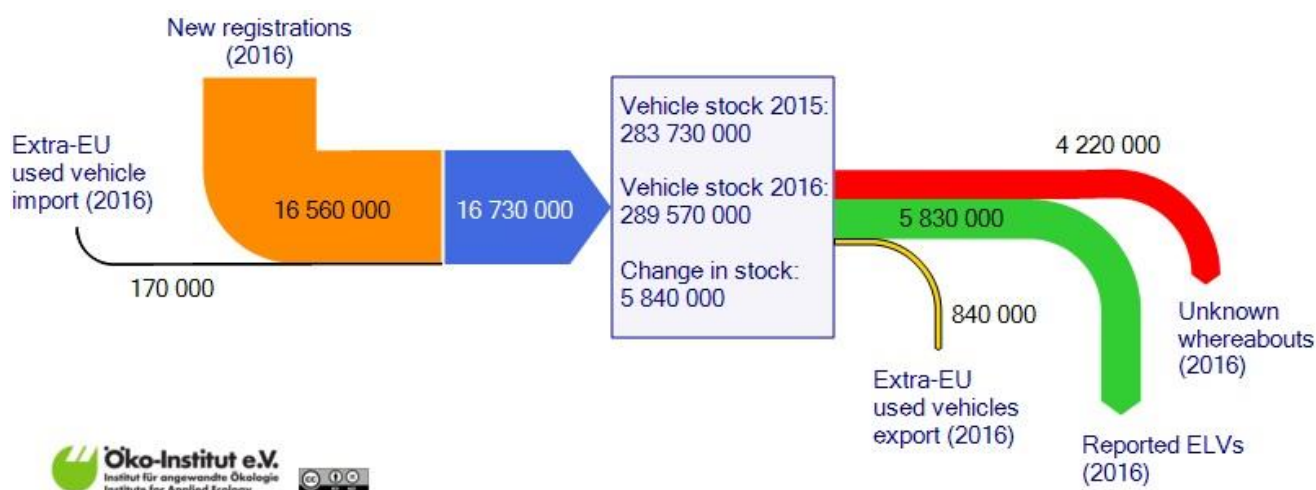
¹⁵ *Source*: Eurostat (code de données en ligne: env_waselvt)

Italie	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Chypre	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Lettonie	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
Lituanie	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
Luxembourg	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Hongrie	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malte	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Pays-Bas	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Autriche	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Pologne	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugal	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Roumanie	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Slovénie	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Slovaquie	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Finlande	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Suède	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
Royaume-Uni	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
Islande	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Liechtenstein	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Norvège	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Les données présentées dans le tableau se rapportent aux VHU déclarés auxquels un CdD a été délivré et qui sont traités dans des installations de traitement autorisées. Dans le document d'orientation adressé aux États membres, Eurostat avait également demandé à ces derniers de communiquer le nombre total de VHU, et pas uniquement celui des VHU pour lesquels un CdD avait été délivré. Or, très peu d'États membres transmettent ces données, sachant que la déclaration du nombre de VHU n'est exigée ni par la directive VHU ni par la décision 2005/293/CE de la Commission relative au contrôle du respect des objectifs fixés en matière de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage par la directive VHU. Il a donc fallu faire appel à d'autres sources de données¹⁶ pour estimer le nombre de VHU. La comparaison des données relatives aux VHU auxquels un CdD a été délivré et qui sont traités par des installations de traitement autorisées et des données concernant les VHU fait apparaître des différences. Le graphique ci-après, issu de l'étude récente de la Commission, montre le nombre de VHU¹⁷ déclarés conformément à la législation (c'est-à-dire ceux auxquels un CdD a été délivré et qui ont été traités conformément aux exigences) et le nombre considérable de VHU dont la localisation est inconnue en 2014 dans l'Union. Le graphique tient compte des immatriculations de véhicules dans les systèmes nationaux et des sorties du parc de véhicules de l'UE-28. Le nombre de VHU dont la localisation est inconnue reste très préoccupant.

¹⁶ Eurostat, Statistiques du commerce extérieur (FTS); Association des constructeurs européens d'automobile (ACEA); Données Eurostat: road_eqs; road_eqr; POLK. Ces sources ont été utilisées dans le cadre de l'initiative de promotion de la conformité menée par la Commission afin d'évaluer la mise en œuvre de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage (directive VHU) en accordant une attention particulière aux véhicules hors d'usage dont la localisation est inconnue, [Compliance Promotion Initiative to assess the implementation of Directive 2000/53/EC on end-of life vehicles (the ELV Directive) with emphasis on the end-of life vehicles of unknown whereabouts (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)]

¹⁷ La directive VHU s'applique aux véhicules M1 (véhicules affectés au transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum) et N1 (véhicules affectés au transport de marchandises dont la masse maximale n'excède pas 3,5 tonnes)



Pour illustrer la manière dont les écarts évoqués plus haut peuvent se créer, la Finlande a indiqué que certains citoyens et opérateurs ne remettaient pas les VHU au système officiel de reprise du producteur et que, par conséquent, le nombre total de VHU était considérablement supérieur au nombre effectif de CdD. Par ailleurs, la Finlande a souligné que l'augmentation des VHU traités de manière appropriée en 2017 pouvait être liée à la hausse des prix des métaux et à l'amélioration du système d'annulation de l'immatriculation en ligne.

L'Allemagne a indiqué que le nombre relativement faible de VHU collectés et traités sur son territoire en comparaison des 2,8 millions de véhicules définitivement retirés de la circulation chaque année s'expliquait par les exportations de véhicules d'occasion, et que les rapports de 2017 ont réduit l'«écart statistique» pour les véhicules dont la localisation est inconnue.^{18,19} L'écart a été comblé principalement par le recalcul du nombre réel de véhicules à moteur définitivement retirés de la circulation et par des estimations qualifiées concernant les données statistiques relatives aux exportations de véhicules d'occasion (vers des pays de l'UE et hors de l'UE).

La récente étude de la Commission montre en outre 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 CdD; certains VHU sont démontés dans des installations non autorisées). En outre, certains VHU sont exportés illégalement en tant que véhicules d'occasion.

Par ailleurs, on constate ce qui suit: la corrélation établie entre les systèmes d'immatriculation et d'annulation de l'immatriculation ou de réimmatriculation et le suivi mis en place sont inadéquats, ce qui laisse à penser que seule une partie des VHU dont l'immatriculation est annulée se voit délivrer un certificat de destruction (CdD), bien que ces VHU soient traités légalement; certains véhicules d'occasion sont immatriculés dans un autre État membre alors qu'ils n'ont jamais été retirés de la circulation dans l'État membre d'origine; les données de qualité font défaut, en particulier en ce qui

¹⁸ Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333

¹⁹ Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10

concerne les exportations de véhicules d'occasion et de VHU et les pertes de matières premières; il est nécessaire d'améliorer les méthodes d'établissement de rapports des États membres; certains VHU sont collectés et démontés illégalement dans des installations de traitement non autorisées ne respectant pas les normes environnementales; par conséquent, un meilleur contrôle de l'application de la législation est requis, avec notamment des inspections des points de collecte et des installations de traitement autorisées.

Certains États membres ont déjà pris des mesures pour résoudre ces problèmes, comme le Danemark, qui a instauré une prime accordée au dernier propriétaire enregistré qui remet son VHU à une installation de traitement autorisée, ou la France et le Royaume-Uni qui ont déclaré une augmentation significative du nombre d'inspections effectuées dans les installations de traitement autorisées.

5. CONCLUSIONS

La directive VHU a été transposée dans la législation nationale de tous les États membres et est considérée comme satisfaisante.

Dans l'ensemble, la mise en œuvre de la directive VHU paraît appropriée. En 2017, l'objectif de 85 % de réutilisation et recyclage en poids moyen par véhicule et par an fixé pour 2015 avait été atteint par 20 des 28 États membres (5 États membres n'ont pas présenté de rapport). L'objectif de 95 % de réutilisation et valorisation en poids moyen par véhicule et par an s'est révélé plus difficile à atteindre. Toutefois, près de la moitié des États membres n'ayant pas atteint ces objectifs n'en étaient distants que de quelques points de pourcentage.

L'utilisation des substances dangereuses interdites ne cesse de décroître, ce qui rend compte des modifications de l'annexe II de la directive VHU²⁰, qui réduisent continuellement le nombre d'exemptions autorisant leur utilisation. En outre, le nombre d'installations de traitement autorisées 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.

Cette évolution généralement positive connaît une exception notable, à savoir la question 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. C'est ce qui ressort du considérant 7 de la directive (UE) 2018/849²¹, qui indique que la directive 2000/53/CE devrait être réexaminée et, si nécessaire modifiée, en prêtant attention au «problème des véhicules hors d'usage qui ne sont pas pris en compte, y compris le transfert de véhicules d'occasion suspectés d'être des véhicules hors d'usage et à l'application des lignes directrices des correspondants n° 9 relatives aux transferts des déchets de véhicules».

²⁰ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm

²¹ JO L 150 du 14.6.2018, p. 93.

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 2020²². 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.

²² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm