

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’usage[[1]](#footnote-2) (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 Commission[[2]](#footnote-3). 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 Commission[[3]](#footnote-4).

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 informations provenant d’autres rapports présentés à la Commission[[4]](#footnote-5). 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 Commission[[5]](#footnote-6), 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 1er 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 II[[6]](#footnote-7). 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 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 annuelle[[7]](#footnote-8); 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 1er 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 Slovénie, préalablement au broyage des véhicules démontés, les gestionnaires d’installations de démontage sont tenus de retirer 10 % du poids annuel 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]](#footnote-9) 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 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 directive[[9]](#footnote-10).

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.

Figure 1: Taux de réutilisation et de recyclage des VHU (en %)[[10]](#footnote-11)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 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]](#footnote-12)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 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 |
| 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.

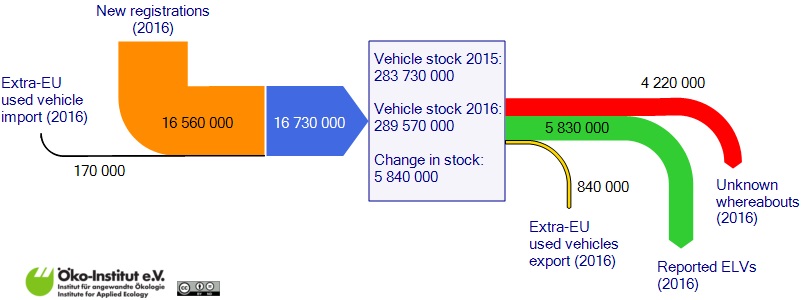
**4 Localisation inconnue et démontage illégal des VHU**

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». 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 2011-2014[[12]](#footnote-13) ainsi que dans l’évaluation ex post des cinq directives relatives aux déchets réalisée par la Commission[[13]](#footnote-14). 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 inconnue**[[14]](#footnote-15)**.**

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, 2008-2016[[15]](#footnote-16)** | | | |  |  |  |  |  |  |
| (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 |
| **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 données[[16]](#footnote-17) 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 VHU[[17]](#footnote-18) 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.



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]](#footnote-19),[[19]](#footnote-20)  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 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 VHU[[20]](#footnote-21), 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) 2018/849**[[21]](#footnote-22)**, 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 nº 9 relatives aux transferts des déchets de véhicules».**

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[[22]](#footnote-23). 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.

1. JO L 269 du 21.10.2000, p. 34. [↑](#footnote-ref-2)
2. JO L 282 du 26.10.2001, p. 77. [↑](#footnote-ref-3)
3. http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm [↑](#footnote-ref-4)
4. http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\_en.htm [↑](#footnote-ref-5)
5. JO L 94 du 13.4.2005, p. 30. [↑](#footnote-ref-6)
6. La Commission prépare actuellement les 9e et10e modifications de l’annexe II [↑](#footnote-ref-7)
7. Dispense d’autorisation conformément à l’article 6, paragraphe 2, de la directive VHU [↑](#footnote-ref-8)
8. *IDIS | The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, https://www.idis2.com/ [↑](#footnote-ref-9)
9. EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env\_waselvt&lang=en [↑](#footnote-ref-10)
10. https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/waste/data/database [↑](#footnote-ref-11)
11. https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/waste/data/database [↑](#footnote-ref-12)
12. http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation\_en.htm [↑](#footnote-ref-13)
13. http://ec.europa.eu/environment/waste/target\_review.htm [↑](#footnote-ref-14)
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>**)** [↑](#footnote-ref-15)
15. ***Source***: Eurostat (code de données en ligne: env\_waselvt) [↑](#footnote-ref-16)
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>**)**] [↑](#footnote-ref-17)
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) [↑](#footnote-ref-18)
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 [↑](#footnote-ref-19)
19. Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10 [↑](#footnote-ref-20)
20. http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation\_en.htm [↑](#footnote-ref-21)
21. JO L 150 du 14.6.2018, p. 93. [↑](#footnote-ref-22)
22. http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation\_en.htm [↑](#footnote-ref-23)