

**Proposition COM(2023) 451** du 13 juillet 2023 de règlement concernant les exigences relatives à la conception circulaire des véhicules et à la gestion des véhicules hors d'usage, modifiant les règlements (UE) 2018/858 et (UE) 2019/1020 et abrogeant les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE

## ÉCONOMIE CIRCULAIRE DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

### Analyse du cep n°4/2024

#### VERSION LONGUE

<b>A.</b>	<b>CONTENU ESSENTIEL DU PROJET DE L'UE</b>	<b>3</b>
1	Objectifs et contexte	3
1.1	Objectifs	3
1.2	Contexte	3
2	Champ d'application	4
3	Conception circulaire des véhicules	4
4	Substances préoccupantes	5
5	Taux minimal de matériaux recyclés	5
6	Stratégie de circularité et exigences en matière d'information	5
7	Passeport de circulation pour les véhicules	6
8	Responsabilité élargie des producteurs (REP)	6
9	Exportation de véhicules	7
<b>B.</b>	<b>CONTEXTE JURIDIQUE ET POLITIQUE</b>	<b>7</b>
1	État de la législation	7
2	Possibilités d'influence politique	8
3	Formalités	8
<b>C.</b>	<b>ÉVALUATION</b>	<b>8</b>
1	Évaluation de l'impact économique	8
1.1	Objectifs et champ d'application	8
1.2	Conception circulaire des véhicules	9
1.3	Substances préoccupantes	9
1.4	Taux minimal de matériaux recyclés : les plastiques recyclés	10

1.5	Stratégie de circularité et exigences en matière d'information .....	10
1.6	Passeport de circulation pour les véhicules.....	11
1.7	Responsabilité élargie du producteur (REP) .....	11
1.8	Exportation de véhicules .....	12
<b>2</b>	<b>Évaluation juridique .....</b>	<b>13</b>
2.1	Compétence.....	13
2.2	Subsidiarité .....	13
<b>D.</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>13</b>

## A. Contenu essentiel du projet de l'UE

*Sauf indication contraire, les références des articles renvoient à la proposition de la Commission COM(2023) 451.*

### 1 Objectifs et contexte

#### 1.1 Objectifs

- ▶ Afin de convertir progressivement la « société linéaire du jetable » en économie circulaire et de découpler ainsi l'utilisation des ressources de la croissance économique, la Commission a annoncé de nombreuses mesures dans son « Plan d'action pour une économie circulaire » [COM(2020) 98, voir [cepAnalyse 5/2020](#)].
- ▶ Une économie circulaire vise à préserver les ressources, à éviter ou à réduire autant que possible les déchets et à réintroduire des substances dans le cycle économique tout au long du cycle de vie des produits - conception, fabrication, demande et utilisation ainsi que gestion des déchets (« élimination ») [Plan d'action pour une économie circulaire COM(2015) 614, p. 2-4 ; voir [cepAnalyse 6/2016](#)].
- ▶ La production de véhicules est très gourmande en ressources. Le secteur automobile représente 19 % de la demande d'acier et 10 % de la consommation de plastique de l'UE. L'aluminium, le cuivre, le caoutchouc et le verre sont également demandés en quantités considérables. En outre, l'électromobilité augmente la demande de cuivre et de matières premières critiques, par exemple pour les aimants permanents des moteurs électriques. Elle augmente aussi la demande de plastique [S. 1].
- ▶ Le règlement proposé vise à promouvoir la transition vers une économie circulaire dans le secteur automobile tout au long du cycle de vie des véhicules. Pour ce faire, il doit fixer des exigences concernant [Art. 1] :
  - la possibilité de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules ainsi que l'utilisation de matières recyclées, c'est-à-dire de matières premières secondaires recyclées à partir de déchets ;
  - l'information et l'étiquetage des pièces, des composants et des matériaux ;
  - la « responsabilité élargie des producteurs » (REP) ;
  - la collecte et le traitement des véhicules hors d'usage ;
  - l'exportation de véhicules d'occasion de l'UE vers des pays tiers.
- ▶ Le règlement proposé est destiné à remplacer les directives existantes relatives aux véhicules hors d'usage [2000/53/CE] et à l'homologation par type des véhicules à moteur selon les possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation [2005/64/CE ; « possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation », ci-après dénommée « directive sur la réception 3R »].

#### 1.2 Contexte

- ▶ La directive sur les véhicules hors d'usage [2000/53/CE] en vigueur :
  - établit des mesures pour la prévention des déchets issus de véhicules dans l'ensemble de l'UE ainsi que pour la réutilisation, le recyclage et la valorisation des véhicules hors d'usage afin de protéger l'environnement [Directive relative aux véhicules hors d'usage, art. 1]. Parmi ces mesures :
    - La « possibilité de réutilisation » signifie que les composants ou pièces d'un véhicule hors d'usage sont utilisés aux mêmes fins que celles pour lesquelles ils ont été conçus à l'origine [proposition de règlement COM(2023) 451, article 3, paragraphe 1, points 4 et 5].
    - « Recyclable » signifie que les composants, pièces ou matériaux retirés des véhicules hors d'usage peuvent être recyclés, c'est-à-dire que les déchets peuvent être régénérés soit pour leur usage initial, soit pour un autre usage [proposition de règlement COM(2023) 451, art. 3, par. 1, point 6, en relation avec la directive relative aux déchets. Directive-cadre relative aux déchets 2008/98/CE, art. 3, point 17].
    - La « possibilité de valorisation » signifie que les composants, pièces ou matériaux extraits d'un véhicule hors d'usage sont « utilisés à des fins utiles, en remplacement d'autres matériaux qui auraient autrement été utilisés pour remplir une fonction spécifique », par exemple par incinération à des fins de production d'énergie [proposition de règlement COM(2023) 451, art. 3, par. 1, point 7, en lien avec la directive sur les déchets], [Directive-cadre sur les déchets 2008/98/CE, art. 3, point 15].
  - oblige les États membres à prendre des mesures pour qu'à partir de 2015, [directive relative aux véhicules hors d'usage, art. 7, paragraphe 2, point b] :
    - au moins 95 % du poids moyen des véhicules hors d'usage puisse être réutilisé ou valorisé
    - au moins 85 % du poids moyen des véhicules hors d'usage puisse être réutilisé ou recyclé

- ▶ Le règlement actuel sur la réception par type [(UE) 2018/858]
  - établit les dispositions administratives et les exigences techniques pour la réception et la mise sur le marché de tous les nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques, ainsi que pour les homologation individuelles de véhicules [règlement relatif à la réception par type, art. 1 et art. 3, point 1 ; voir également la proposition de règlement COM(2023) 451, art. 3, par. 2, point b] ;
  - est complétée par les exigences relatives à la conception circulaire des produits, de sorte que les exigences puissent être vérifiées et appliquées dans le cadre de la réception par type [art. 54].
- ▶ La directive actuelle sur la réception 3R [2005/64/CE]
  - est étroitement liée à la directive sur les véhicules hors d'usage ;
  - régit les « dispositions administratives et techniques » pour l'homologation des véhicules afin de tenir compte de la possibilité de réutilisation, de recyclage et de valorisation des composants et des matériaux dès la conception des véhicules, sans compromettre la sécurité ni nuire à l'environnement [Directive 3R sur la réception par type, art. 1] ;
  - stipule que les voitures et les monospaces doivent être fabriqués de manière à ce que [directive 3R sur la réception par type, annexe I, n° 1].
    - au moins 95% du poids moyen du véhicule peut être réutilisé ou valorisé.
    - au moins 85% du poids moyen du véhicule peut être réutilisé ou recyclé.

## 2 Champ d'application

- ▶ Le règlement proposé s'applique aux catégories de véhicules suivantes [art. 2, par. 1, en relation avec le règlement relatif à la réception par type, art. 4, par. 1, let. a-c et Règlement (UE) 168/2013, art. 4, par. 2, let. c-g], certaines dispositions - par exemple celles sur la recyclabilité, les substances et les pourcentages minimaux de matériaux recyclés - étant exclues pour certaines catégories de véhicules [art. 2, par. 3-6] :
  - d'abord pour les voitures particulières (catégorie M<sub>1</sub> : huit places assises maximum) et les camionnettes/fourgonnettes (catégorie N<sub>1</sub> : 3,5 t maximum).
  - 60 mois après l'entrée en vigueur, également pour :
    - les minibus (catégorie M<sub>2</sub> : plus de huit places assises et éventuellement debout, max. 5t) et
    - les autobus (catégorie M<sub>3</sub> : plus de huit places assises et éventuellement debout, plus de 5t) ;
    - les camions (classe N<sub>2</sub> : plus de 3,5t jusqu'à max. 12t ; classe N<sub>3</sub> : plus de 12t) ;
    - les remorques (catégories O<sub>1-4</sub> : de max. 0,75t à plus de 10t) ;
    - les véhicules à moteur à deux, trois ou quatre roues, par exemple les motocyclettes (catégories L<sub>3 e</sub>, L<sub>4 e</sub>, L<sub>5 e</sub>, L<sub>6 e</sub> et L<sub>7 e</sub>).
- ▶ L'ordonnance sur les véhicules hors d'usage ne s'applique pas, par exemple, [art. 2, al. 2] :
  - aux véhicules à usage spécial tels que les ambulances
  - aux véhicules de petite série ;
  - aux voitures de collection.

## 3 Conception circulaire des véhicules

- ▶ Pkw et les fourgonnettes réceptionnées 72 mois après l'entrée en vigueur doivent à une part de masse de [art. 4, al. 1].
  - être réutilisables ou recyclables à 85%
  - être réutilisables ou valorisables à 95%
- ▶ Pour ce faire, les fabricants [art. 4, paragraphe 2] doivent
  - recueillir toutes les données « nécessaires » tout au long de la chaîne d'approvisionnement, notamment le type et la masse de tous les matériaux utilisés pour la construction.
  - vérifier l'exactitude et l'exhaustivité des informations reçues des fournisseurs.
  - conserver toutes les autres données « appropriées » sur les véhicules, nécessaires au calcul des taux de réutilisation, de recyclage, de recyclabilité et de valorisation.
  - gérer et documenter la ventilation des matériaux.
- ▶ 35 mois après l'entrée en vigueur, la Commission établira, par le biais d'un acte d'exécution, une nouvelle méthode de calcul et de révision des taux de réutilisation, de recyclage et de valorisation. D'ici là, les producteurs doivent calculer les quotas conformément à la norme ISO 22628:2002. [Article 4, paragraphe 2, point e), et paragraphe 3, en liaison avec l'annexe II].
- ▶ Chaque voiture et van doit être conçu 72 mois après l'entrée en vigueur de sorte que :
  - Le démontage de certaines pièces et composants - par exemple le moteur, le pare-brise, les parties directement accessibles du système d'infodivertissement, y compris le système de sonorisation, ainsi que les

monomatériaux en métal ou en plastique de plus de 10 kg - ne soit pas empêché [article 7, paragraphe 1, en relation avec l'annexe VII, partie C].

- le démontage soit conçu, en ce qui concerne les éléments de connexion, de fixation et d'étanchéité, de manière à ce que les batteries et les moteurs de propulsion du véhicule électrique puissent être facilement enlevés et remplacés sans dommage par des installations de traitement ou des entreprises de réparation et d'entretien agréées, pendant et à la fin de la durée de vie du véhicule [art. 7, al. 2].
- ▶ La Commission est habilitée à étendre, au moyen d'actes délégués, la liste des pièces et composants qui peuvent être démontés et remplacés, compte tenu des progrès techniques et scientifiques [article 7, paragraphe 3].

#### 4 Substances préoccupantes

- ▶ La présence de « substances préoccupantes » [futur règlement sur l'écoconception, art. 2, n° 28] dans les pièces et composants des véhicules doit être réduite autant que possible [art. 5, paragraphe 1].
- ▶ Outre les restrictions prévues par le règlement concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances [(CE) No. 1907/2006 (règlement REACH)], le règlement sur les polluants organiques persistants [(UE) 2019/1021 (règlement POP)] et le règlement sur les piles [(UE) 2023/1542], les voitures et les camionnettes homologuées par type 72 mois après l'entrée en vigueur ne peuvent pas contenir de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent, sous réserve d'exceptions [art. 5, paragraphe 2, en relation avec l'annexe III].
- ▶ La Commission se voit conférer le pouvoir d'adopter des actes délégués concernant la modification de l'annexe III afin de l'adapter au progrès scientifique et technique, en [Art. 5, par. 4].
  - La directive fixe des valeurs maximales de concentration en dessous desquelles la présence des quatre substances dans certains éléments, composants et matériaux homogènes des véhicules doit être tolérée.
  - d'exempter certaines parties, certains composants et certains matériaux homogènes des véhicules de l'interdiction de la présence des quatre substances si :
    - l'utilisation de ces substances est inévitable.
    - il est prouvé que les avantages socio-économiques l'emportent sur les risques pour la santé humaine ou l'environnement liés à l'utilisation de ces substances.
    - il n'existe pas de substances ou de technologies de remplacement appropriées.

#### 5 Taux minimal de matériaux recyclés

- ▶ 25 % des plastiques utilisés dans les voitures et les fourgonnettes réceptionnées 72 mois après l'entrée en vigueur doivent être des plastiques recyclés provenant de « déchets plastiques des consommateurs », dont 25 % doivent à leur tour provenir de véhicules hors d'usage [article 6, paragraphe 1].
- ▶ 23 mois après l'entrée en vigueur, la Commission adopte un acte d'exécution définissant la méthode de calcul et de vérification du pourcentage de plastique recyclé provenant des déchets de plastique des consommateurs ou des véhicules hors d'usage contenus dans un type de véhicule [article 6, paragraphe 2].
- ▶ La Commission se voit conférer le pouvoir de fixer un pourcentage minimal d'acier recyclé issu de déchets de consommation devant être inclus dans les types de véhicules [article 6, paragraphe 3].
- ▶ À cette fin, la Commission achèvera une étude de faisabilité 23 mois après l'entrée en vigueur, en tenant compte, entre autres, [art. 6, par. 3] de :
  - la disponibilité actuelle et prévisible de l'acier recyclé issu des déchets de consommation.
  - la proportion d'acier provenant de déchets de consommation actuellement utilisée dans le véhicule.
  - la demande d'acier provenant des déchets de consommation du secteur automobile par rapport aux autres secteurs.
  - la rentabilité et les progrès techniques et scientifiques du recyclage de l'acier, y compris les changements dans la disponibilité des technologies de recyclage.
- ▶ Dans les 35 mois suivant l'entrée en vigueur, la Commission examine la possibilité de fixer des pourcentages minimaux de matériaux recyclés pour d'autres déchets de consommation, notamment l'aluminium et le magnésium, ainsi que le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium ou le bore, utilisés dans les aimants permanents des véhicules électriques [article 6, paragraphe 4].

#### 6 Stratégie de circularité et exigences en matière d'information

- ▶ Pour chaque voiture ou fourgon réceptionné 36 mois après l'entrée en vigueur, les constructeurs doivent élaborer une « Stratégie de circularité ». Ils doivent y décrire les mesures qu'ils prendront pour satisfaire aux

exigences de conception circulaire des produits et aux objectifs en matière de contenu recyclé [art. 9, paragraphes 1 et 2].

- ▶ La stratégie ainsi que ses éventuelles mises à jour sont rendues publiques, à l'exception des informations confidentielles [article 9, paragraphe 6].
- ▶ Pour les voitures et les fourgonnettes réceptionnées 36 mois après l'entrée en vigueur, le pourcentage de matériaux recyclés dans chaque type de véhicule doit être indiqué, en faisant la distinction entre les matériaux recyclés issus de « déchets de production » - c'est-à-dire les déchets générés par le fabricant avant que le produit fini ne soit acheté par le consommateur - et les « déchets de consommation ». Cela s'applique [article 10, paragraphe 1] :
  - au néodyme, dysprosium, praséodyme, terbium, samarium et bore dans les aimants permanents des moteurs électriques ;
  - à l'aluminium et ses alliages ;
  - au magnésium et ses alliages ;
  - à l'acier.
- ▶ Les constructeurs sont tenus, 36 mois après l'entrée en vigueur, de fournir aux gestionnaires de déchets et aux entreprises de réparation et d'entretien, pour tous les véhicules couverts par le règlement, un accès illimité, normalisé et non discriminatoire, par le biais de « plates-formes de communication », aux informations permettant l'accès, le développement et l'échange sécurisés de [art. 11, paragraphes 1 et 2, en liaison avec l'annexe V] :
  - batteries de véhicules électriques intégrées au véhicule ;
  - moteurs électriques intégrés dans le véhicule ;
  - pièces et composants classés comme matières premières critiques par la Commission au moment de l'homologation du véhicule.
- ▶ Les producteurs peuvent percevoir auprès des entreprises de collecte agréées et des entreprises de réparation et d'entretien des redevances nécessaires pour couvrir les frais administratifs liés à la fourniture des informations nécessaires via les plates-formes de communication [article 11, paragraphe 2].
- ▶ La Commission peut adopter des actes délégués visant à inclure d'autres pièces, composants et matériaux et à modifier le champ des informations que les fabricants doivent fournir [article 11, paragraphe 3].

## 7 Passeport de circulation pour les véhicules

- ▶ 84 mois après l'entrée en vigueur, un « passeport circulaire pour les véhicules » devra être délivré pour tous les véhicules mis sur le marché. Ce passeport sera coordonné et, dans la mesure du possible, intégré à d'autres passeports environnementaux liés aux véhicules et établis conformément à la législation européenne. Grâce au passeport circulaire, les informations relatives au démontage et au remplacement des pièces, composants et matériaux des véhicules doivent être accessibles numériquement et gratuitement [Article 13, paragraphes 1 et 2, en liaison avec l'article 11].
- ▶ La carte de circulation doit être conservée pendant au moins six mois après qu'un certificat de destruction a été délivré pour un véhicule hors d'usage [art. 13, al. 5].
- ▶ La Commission adoptera des actes d'exécution pour définir précisément le passeport circulaire, tout en garantissant un « niveau élevé de sécurité et de confidentialité ». Les exigences techniques relatives à la conception et à l'utilisation du passeport circulaire doivent contenir des dispositions concernant notamment [art. 13, paragraphe 6] :
  - la compatibilité du passeport circulaire avec d'autres passeports requis par la législation de l'UE.
  - le stockage et le traitement des informations contenues dans le passeport de circulation.
  - l'introduction, la modification et la mise à jour par des tiers des informations contenues dans le passeport du circuit.

## 8 Responsabilité élargie des producteurs (REP)

- ▶ 36 mois après l'entrée en vigueur, les producteurs devront partager les coûts de l'élimination de tous les véhicules couverts par le règlement qu'ils mettent pour la première fois à disposition sur le marché sur le territoire d'un État membre (« responsabilité élargie des producteurs », REP) .
- ▶ Les fabricants peuvent remplir eux-mêmes leur CED ou charger une organisation de CED agréée de remplir leur CED en leur nom, étant entendu que dans chaque organisation de CED, les producteurs et les gestionnaires de déchets doivent être « équitablement représentés » dans les organes de direction [art. 18, al. 1 et 4].

- ▶ Les fabricants doivent - en plus des exigences générales de la directive-cadre sur les déchets [2008/98/CE, art. 8 et 8a] - veiller en particulier à ce que [art. 16] :
  - les véhicules hors d'usage soient collectés par le biais des systèmes de collecte qu'ils mettent en place ou que les organisations d'EHV mettent en place [art. 23].
  - les véhicules hors d'usage soient traités dans les règles de l'art par des installations de traitement [art. 27].
  - les gestionnaires de déchets atteignent les objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation [art. 34].
  - qu'ils supportent en principe les coûts, notamment de la collecte et du recyclage des véhicules hors d'usage [art. 20, al. 1].
- ▶ Les contributions financières des fabricants à l'EHV (« taxe EHV ») comprennent entre autres [art. 20, al. 1] :
  - les coûts de collecte et de traitement des véhicules hors d'usage dans la mesure où ils ne sont pas couverts par les recettes que les gestionnaires de déchets tirent de la vente de pièces détachées et de composants usagés ainsi que de produits recyclés provenant de véhicules hors d'usage.
  - les coûts des campagnes d'information visant à améliorer la collecte des véhicules hors d'usage.
  - les coûts de collecte des données et de communication des informations aux autorités compétentes.
- ▶ L'organisation d'EHV doit tenir compte des éléments suivants dans les frais d'EHV versés [art. 21, al. 1] :
  - le poids du véhicule.
  - le système d'entraînement.
  - le taux de recyclage et de réutilisation du type de véhicule, conformément à l'article 4.
  - la proportion de matériaux et de substances qui empêchent un processus de recyclage de qualité, tels que les adhésifs, les plastiques composites ou les matériaux renforcés de carbone.
  - le pourcentage de matières plastiques, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium et de bore recyclés dans le véhicule, d'aluminium et de ses alliages, de magnésium et de ses alliages, et d'acier.
  - la présence et la quantité de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent.
- ▶ La Commission se voit conférer le pouvoir d'adopter des actes délégués précisant les modalités d'application des critères susmentionnés [article 21, paragraphe 2].

## 9 Exportation de véhicules

- ▶ Les véhicules d'occasion ne peuvent être exportés que si [art. 38, al. 3] :
  - ils ne sont pas des véhicules hors d'usage non réparables [article 3, paragraphe 1, point 2] et
  - ils sont considérés comme sûrs pour la circulation dans l'État membre où ils ont été immatriculés en dernier lieu.
- ▶ En cas de vente d'un véhicule d'occasion, le propriétaire du véhicule doit être en mesure de prouver à toute personne intéressée par l'acquisition du véhicule en question ou aux autorités compétentes qu'il ne s'agit pas d'un véhicule hors d'usage [art. 37].
- ▶ La Commission élabore un système électronique (« MOVE-HUB ») d'échange [article 45, paragraphe 1] :
  - des numéros d'identification des véhicules.
  - d'informations sur l'immatriculation des véhicules et l'état du contrôle technique des véhicules entre les registres nationaux des véhicules.
  - d'informations sur les systèmes électroniques de contrôle technique dans les États membres et pour l'interconnexion avec l'« environnement douanier à guichet unique de l'UE », dans la mesure où cela est nécessaire pour les contrôles et les exigences.
- ▶ Avant que les véhicules d'occasion ne puissent être exportés, les douanes vérifient « électroniquement et automatiquement », sur la base du numéro d'identification du véhicule, si ce dernier est sûr pour la circulation. Si les informations fournies par les autorités douanières ne correspondent pas aux registres nationaux des véhicules ou aux systèmes nationaux de contrôle technique, les autorités douanières n'autorisent pas l'exportation des véhicules [art. 39].

## B. Contexte juridique et politique

### 1 État de la législation

13.07.23 Adoption par la Commission

OuvertAdoption par le Parlement européen et le Conseil, publication au Journal officiel, entrée en vigueur



## 2 Possibilités d'influence politique

Directions générales:	DG Environnement
Commissions du Parlement européen :	Environnement, santé publique et sécurité alimentaire (ENVI, chef de file), rapporteur : Jens Gieseke (PPE, DE)
Ministères fédéraux :	Environnement, protection de la nature, sécurité nucléaire et protection des consommateurs (chef de file)
Commissions du Bundestag allemand :	Environnement, protection de la nature et sécurité nucléaire (chef de file)
Mode de décision au Conseil:	Majorité qualifiée (adoption par 55% des États membres représentant 65% de la population de l'UE)

## 3 Formalités

Norme de compétence:	Art. 114 TFUE (marché intérieur)
Type de compétence législative:	Compétence partagée (art. 4, par. 2, TFUE)
Type de procédure :	Art. 294 TFUE (procédure législative ordinaire)

# C. Évaluation

## 1 Évaluation de l'impact économique

### 1.1 Objectifs et champ d'application

L'UE poursuit à juste titre l'objectif d'instaurer une économie circulaire. Cela permet de préserver les ressources, d'éviter ou du moins de réduire les déchets, de réintroduire dans le cycle économique des matières premières secondaires récupérées grâce au recyclage et de réduire ainsi le besoin de nouvelles matières premières primaires, dont l'extraction et l'approvisionnement entraînent parfois une pollution de l'environnement et une dépendance vis-à-vis d'importations en provenance de pays fournisseurs situés en dehors de l'UE. L'économie circulaire implique de prendre en considération les différentes phases du cycle de vie des produits, à savoir la conception, la fabrication, la demande, l'utilisation et la gestion des déchets. C'est pourquoi il est en principe approprié que la proposition de la Commission vise à adopter une approche globale et coordonnée pour le secteur automobile et, dans ce cadre, à inclure progressivement d'autres catégories de véhicules. Il convient toutefois de prendre des décisions difficiles en ce qui concerne les différentes réglementations détaillées et de tenir compte des conflits d'objectifs.

Globalement, les taux de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules sont très élevés par rapport à d'autres produits. Ainsi, en 2020, 94,6 % des véhicules en fin de vie dans l'UE ont été réutilisés ou recyclés. La Slovénie a atteint le taux le plus élevé de l'UE avec 117,2 %, tandis que la Lettonie était en queue de peloton avec 84,6 %. En ce qui concerne les taux de recyclage et de réutilisation, la moyenne de l'UE s'élève à 89,1 %. Seuls trois États membres se situent juste en dessous du taux visé de 85 % : Lettonie (84,6 %), Finlande (84,7 %) et Italie (84,9 %)<sup>1</sup>. Certes, tous les matériaux obtenus ne sont pas directement réutilisés dans le secteur automobile. Il s'agit souvent d'un downcycling, c'est-à-dire que les matières recyclées obtenues sont de moins bonne qualité que les matières premières primaires d'origine<sup>2</sup>. Mais cela n'est pas nécessairement un problème : un circuit ouvert, dans lequel les matières recyclées sont utilisées dans des produits de différents secteurs avec des exigences de qualité moindres, peut également préserver globalement les ressources et éviter les déchets. La contrepartie est un circuit fermé, dans lequel les produits recyclés obtenus dans un secteur sont également réutilisés dans ce secteur. Cependant, dans le cas du décyclage, les produits recyclés ne sont souvent pas adaptés à un autre cycle du processus de recyclage et sont incinérés pour produire de l'énergie (« valorisation énergétique »). Cette situation devrait être évitée dans une économie circulaire, car les matières recyclées devraient être

<sup>1</sup> Eurostat (2023), [Véhicules hors d'usage - Réutilisation, recyclage et valorisation, total](#).

<sup>2</sup> Sachverständigenrat für Umweltfragen (2017), [Umsteuern erforderlich : Klimaschutz im Verkehrssektor](#), Sondergutachten November 2017 [ci-après : SRU (2017)], p. 148.



utilisées « aussi longtemps, aussi souvent et aussi efficacement que possible » dans le cadre d'une utilisation en cascade et ne devraient être recyclées énergétiquement qu'à la fin de leur cycle de vie<sup>3</sup>.

## 1.2 Conception circulaire des véhicules

Pour atteindre les objectifs de l'économie circulaire - préserver les ressources, éviter ou réduire les déchets et réintroduire les matières dans le cycle économique - il est important non seulement de traiter le véhicule de manière qualitative dans la phase de déchets à la fin de son cycle de vie, mais aussi d'assurer une longue durée d'utilisation, qui peut également être atteinte par des réparations. Dans les deux cas, la conception du véhicule lui-même au début du cycle est essentielle. Une conception adaptée au cycle de vie permet en principe de réparer plus facilement les véhicules, de mieux les recycler et d'éviter les déchets.

Ainsi, dès la conception du véhicule, il convient d'utiliser des substances et des matériaux qui peuvent être facilement séparés à la fin de leur durée de vie afin d'obtenir des matériaux recyclés de qualité. En conséquence, la recyclabilité doit être prise en compte dès le développement du produit<sup>4</sup>. Cela est particulièrement important pour les véhicules électriques, qui utilisent des matières premières critiques et des terres rares. En ce qui concerne l'extraction des matières premières, le recyclage peut à la fois améliorer le bilan environnemental et réduire la dépendance aux importations, et donc diminuer les risques d'approvisionnement liés aux pays tiers<sup>5</sup>. C'est pourquoi il est utile de définir les composants des véhicules qui doivent pouvoir être facilement démontés pour être réparés ou recyclés.

En principe, un calcul uniforme des taux de réutilisation, de recyclage et de valorisation dans toute l'UE peut créer des conditions de concurrence équitables et contribuer à faciliter le contrôle du respect du règlement. Toutefois, l'exigence selon laquelle toutes les données « requises » et toutes les autres données « appropriées » sur les véhicules doivent être collectées est très vague. Étant donné que la Commission n'a l'intention de définir la méthodologie exacte de calcul des quotas par un acte d'exécution que 35 mois après l'entrée en vigueur du règlement, une évaluation détaillée n'est pas possible à ce stade. Lors de la définition de la méthodologie, il conviendrait de veiller à ce que la charge administrative ne soit pas disproportionnée.

## 1.3 Substances préoccupantes

Il n'est pas toujours justifié d'exclure en bloc l'utilisation de certaines « substances préoccupantes » dans les véhicules. C'est donc à juste titre que la Commission a défini des cas exceptionnels dans lesquels le plomb, le mercure, le cadmium ou le chrome hexavalent peuvent être présents dans les véhicules. Cela est judicieux dans la mesure où la seule prise en compte des propriétés intrinsèques des substances lors de l'interdiction de certaines substances présente certes l'avantage que les essais sont plus rapides et moins coûteux et qu'ils aboutissent à des résultats clairs. Toutefois, les interdictions globales de substances peuvent avoir des conséquences indésirables, par exemple lorsqu'elles sont essentielles à la fabrication et/ou au fonctionnement d'un véhicule et qu'une alternative n'est soit pas disponible, soit beaucoup plus chère. En outre, la capacité d'innovation peut être entravée. Toutefois, la législation européenne sur les produits chimiques se compose déjà d'environ 40 actes juridiques, au centre desquels se trouve le règlement REACH. En conséquence, les substances devraient, le cas échéant, être réglementées dans ce règlement et non pas en plus dans le règlement relatif aux véhicules hors d'usage, afin d'éviter une double réglementation ou même, dans le pire des cas, des contradictions réglementaires. Cela permet d'assurer la clarté juridique et de minimiser la charge de travail pour tous les acteurs de la chaîne de création de valeur.

De plus, l'interdiction de certaines substances ou groupes de substances - comme celle dont on discute actuellement pour les PFAS<sup>6</sup> - limite non seulement la conception, mais aussi le recyclage. Si certaines substances actuellement utilisées étaient interdites à l'avenir et ne pourraient plus être réintroduites dans le cycle des matériaux, les composants des véhicules contenant ces substances ne pourraient plus être recyclés non plus. Le site devrait

<sup>3</sup> Voßwinkel, J. S. / Reichert, G. / Schwind, S. / Jousseau, M. (2020), Économie circulaire des matières plastiques pour les emballages non alimentaires, [cepStudie](#), p. 5.

<sup>4</sup> SRU (2017), p. 148.

<sup>5</sup> Wolf, A. / Reichert, G. (2023), Kritische Rohstoffe, [cepAnalyse 8/2023 version longue](#), p. 9.

<sup>6</sup> L'Allemagne et quatre autres pays ont demandé à l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA) d'interdire dans l'UE les substances alkyles per- et polyfluorées (PFAS). Les PFAS comprennent un groupe de plus de 10.000 substances qui ne sont guère dégradables (« produits chimiques éternels »). Étant donné que la production, la mise sur le marché et l'utilisation des PFAS doivent être limitées de manière globale et que des périodes de transition ne sont prévues que pour quelques applications, la plupart des substances seraient interdites au bout de 18 mois. Ce sont les États membres de l'UE qui en décident sur proposition de la Commission européenne. A ce sujet, Reichert, G. (2023), PFAS-Verbot, [cepDossier 2/2023](#).

également être pris en compte dans le calcul des taux de réutilisation et de recyclage. Le cas échéant, les parties du véhicule qui ne sont plus autorisées à être recyclées devraient être déduites par rapport à l'ensemble du véhicule et le taux de recyclage devrait être calculé uniquement à partir des parties du véhicule qui sont encore autorisées.

#### 1.4 Taux minimal de matériaux recyclés : les plastiques recyclés

Des obligations communes à l'ensemble de l'UE concernant la proportion minimale de plastiques recyclés dans les produits créent des conditions de concurrence uniformes sur le marché intérieur de l'UE. Toutefois, il faut également s'assurer que les entreprises ont un accès égal aux matières plastiques recyclées sur le marché intérieur de l'UE. Dans le cas contraire, les entreprises qui ont un accès plus difficile en raison de leur situation géographique peuvent subir un désavantage concurrentiel.

Des objectifs fixes concernant la part minimale de plastique recyclé dans chaque type de véhicule constituent une règle relativement facile à contrôler. Cependant, ces objectifs sont globalement inutilement stricts pour les constructeurs. Cela entraîne des contraintes inutiles et crée de nouveaux obstacles sur le marché des matériaux recyclés. Un assouplissement serait possible dans plusieurs directions. La proposition selon laquelle un certain pourcentage de plastique recyclé doit provenir des véhicules en fin de vie semble être le résultat d'une évaluation de la faisabilité<sup>7</sup>. La Commission semble vouloir créer un circuit fermé de matériaux provenant de véhicules en fin de vie. D'une part, cela est compréhensible pour au moins deux raisons : Les constructeurs sont incités à utiliser des composants recyclables, tandis que les entreprises de recyclage savent qu'il existe une demande à long terme pour des matières plastiques recyclées de haute qualité dans le secteur automobile et qu'elles peuvent effectivement produire des matières recyclées de haute qualité. D'autre part, les plastiques recyclés de haute qualité peuvent provenir d'autres secteurs que l'automobile, tandis que les plastiques recyclés issus du secteur automobile peuvent être utilisés dans d'autres industries. La technologie de recyclage dominante actuellement est le recyclage mécanique. Dans ce cas, les déchets plastiques sont retransformés en produits plastiques par des procédés techniques tels que le broyage et la fusion<sup>8</sup>. Cependant, ce processus peut endommager les polymères, ce qui peut entraîner un raccourcissement et donc une baisse de la qualité<sup>9</sup>. En conséquence, il est judicieux de parvenir à une utilisation en cascade à travers différents secteurs, dans lesquels les matières premières sont utilisées aussi longtemps que possible. Si, dans un secteur, les exigences relatives au plastique utilisé sont moindres, un circuit ouvert est judicieux. Une limitation trop importante de la part des plastiques recyclés issus de circuits fermés peut avoir un effet négatif sur l'innovation. Jusqu'à présent, il n'existe pas de marché suffisamment important pour les plastiques recyclés de haute qualité dans le secteur automobile. Celui-ci peut se développer grâce aux propositions de la Commission. Cependant, si des directives trop strictes sont directement imposées, cela peut à nouveau empêcher le libre développement. À long terme, il devrait donc y avoir moins de flux de matériaux partiels différents et de marchés correspondants cloisonnés, avec les pénuries inutiles qui en résultent. Il serait préférable d'avoir un marché aussi fluide que possible pour les matières recyclées de différentes sortes avec des exigences de qualité différentes. C'est pourquoi la proposition selon laquelle 25 % des plastiques recyclés utilisés doivent provenir de véhicules hors d'usage ne favorise pas l'objectif réel de tendre vers une économie circulaire dans tous les secteurs. Les entreprises de recyclage peuvent convenir avec leurs clients de certaines qualités de plastiques recyclés.

#### 1.5 Stratégie de circularité et exigences en matière d'information

La stratégie de circularité exigée par les constructeurs automobiles n'a aucune valeur ajoutée. Aujourd'hui déjà, les constructeurs doivent expliquer dans le cadre du rapport sur la durabilité<sup>10</sup> comment ils entendent, entre autres, devenir plus respectueux du cycle de vie. Étant donné qu'ils sont déjà tenus de documenter les exigences relatives à la conception circulaire des produits et les prescriptions relatives à la part de matériaux recyclés, on ne voit pas pourquoi ils devraient en plus publier une stratégie sur la manière dont ils entendent concrètement

<sup>7</sup> Maury, T. et al. (2023), [Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles](#), Publications Office of the European Union, p. 68.

<sup>8</sup> Voßwinkel, J. S. / Reichert, G. / Schwind, S. / Jousseume, M. (2020), Économie circulaire des matières plastiques pour les emballages non alimentaires, [cepStodie](#), p. 8.

<sup>9</sup> Agora Industrie / Systemiq (2023), [Protection climatique résiliente grâce à une économie circulaire : perspectives et potentiels pour les industries de base à forte consommation d'énergie](#), p. 54.

<sup>10</sup> Eckhardt, P. / Harta, L. (2021), Sustainability Reporting, [cepAnalyse 21/2021](#) ; Eckhardt, P. (2023), Les nouvelles obligations de reporting de l'UE en matière de durabilité, [cepAdhoc 2/2023](#).

mettre en œuvre leurs obligations. Cela ne fait que générer d'énormes coûts bureaucratiques, tant pour les entreprises que pour la Commission.

Indépendamment de cela, il est logique que le pourcentage de matières recyclées soit indiqué pour toutes les substances afin de vérifier, entre autres, si les objectifs fixés pour les matières plastiques sont respectés. Une documentation précise permet également d'identifier les obstacles. L'obligation de documenter également les déchets de production incite davantage les fabricants à réduire les déchets dès la phase de production.

### 1.6 Passeport de circulation pour les véhicules

Une économie circulaire – qui se caractérise par une longue durée d'utilisation et un recyclage de qualité - ne peut être mise en place que si les véhicules sont eux-mêmes déjà conçus de manière à pouvoir être recyclés. Un passeport circulaire peut combler les lacunes d'information existantes : la transparence tout au long de la chaîne de création de valeur peut fournir aux entreprises de réparation et aux gestionnaires de déchets des informations pertinentes pour une gestion du véhicule respectueuse du cycle de vie, informations qui font souvent défaut aujourd'hui. Dans ce contexte, il convient de garantir une création et une utilisation non bureaucratiques du passeport circulaire. La coordination avec d'autres passeports environnementaux liés aux véhicules et, dans le meilleur des cas, leur intégration dans le passeport de véhicule circulaire réduisent la charge bureaucratique pour tous les acteurs tout au long de la chaîne de création de valeur, car il n'est pas nécessaire de créer et de vérifier plusieurs documents. Cependant, il reste à déterminer quelles données sont pertinentes pour les acteurs de la chaîne de valeur.

Un passeport circulaire compliqué à utiliser et peu clair risque de ne pas être utilisé. Tout dépend ici de la présélection des informations et de leur présentation. Étant donné que la Commission entend définir la forme exacte du passeport circulaire au moyen d'un acte d'exécution, il n'est pas encore possible de procéder à une évaluation précise. Toutefois, la Commission n'a même pas encore fixé de calendrier pour l'adoption de l'acte d'exécution. Les détails exacts de la conception devraient être fixés en temps utile afin de donner aux fabricants suffisamment de temps pour mettre en œuvre les exigences.

De même, la question de savoir comment traiter les modifications apportées au véhicule lui-même, par exemple par les entreprises de réparation, n'est pas encore résolue. On peut se demander si les petites entreprises, comme les réparateurs privés, ont les capacités d'inscrire toutes les informations pertinentes dans le passeport de recyclage. Dans ce cas, l'exactitude des données ne peut pas être garantie au-delà de la date d'achat. La responsabilité de la mise à disposition correcte des données devrait être clarifiée.

### 1.7 Responsabilité élargie du producteur (REP)

Étant donné que l'imputation des coûts dans le cadre de la responsabilité élargie des producteurs (REP) s'oriente vers la circularité des véhicules, cela peut inciter fortement à une conception des véhicules respectueuse de la circularité (« éco-modulation »). En conséquence, la taxe EHV est appropriée pour atteindre les objectifs de la Commission en matière d'économie circulaire, d'une part, et pour donner aux constructeurs la flexibilité nécessaire pour gérer les conflits d'objectifs, d'autre part. Tant que cette taxe EHV est à peu près la même dans tous les États membres ou, comme le propose la Commission, qu'elle repose au moins sur les mêmes critères, il est possible d'obtenir un effet incitatif systématique afin de soutenir une conception de véhicules adaptée au cycle. Une taxe EHV plus élevée sur les véhicules moins faciles à recycler présente en outre l'avantage, par rapport à des prescriptions contraignantes, que les fabricants pourraient décider eux-mêmes, de manière décentralisée et au cas par cas, de la manière dont ils conçoivent leurs produits. Selon le type de véhicule, il se peut que les constructeurs préfèrent payer des taxes EHV plus élevées, car cela leur permet d'adapter le véhicule aux besoins ou aux attentes des clients. Néanmoins, les constructeurs assument la responsabilité de leurs produits au-delà de la production. De plus, les effets négatifs d'un véhicule conçu de manière à ne pas être recyclable sont pris en compte dans le prix (« internalisation des effets externes négatifs »). Grâce à l'augmentation des recettes des entreprises dans le domaine de la gestion des déchets, un recyclage à forte intensité de main-d'œuvre peut également redevenir rentable. Une telle tarification est donc également plus judicieuse que l'interdiction de certaines pratiques. Il n'est pas toujours possible d'atteindre simultanément tous les objectifs - utilisation réduite de matériaux, durabilité, réparabilité ou recyclabilité<sup>11</sup> -, de sorte que la fixation d'un prix permet aux fabricants de tenir compte de ces conflits d'objectifs.

---

<sup>11</sup> Sur ce point en général : Schwind, S. / Stockebrandt, P. / Reichert G. (2023), Europäisches Recht auf Reparatur, [cepAnalyse 10/2023 version longue](#), p. 8 s.

La Commission prévoit déjà de prendre en compte la part de plastique recyclé dans la taxe EHV. Si la taxe EHV est suffisamment élevée, les constructeurs seraient incités à atteindre au moins l'objectif fixé par les politiques. En même temps, ils restent flexibles dans la conception des différents types de véhicules. Cela peut aider à atteindre l'objectif de 25 % de matériaux recyclés tout en offrant une plus grande liberté de conception qu'un quota strict. Enfin, comme on ne connaît pas la forme exacte de l'EHV ou le montant de la taxe EHV, il est impossible de dire pour l'instant si les contributions versées auront une influence substantielle sur la part de matériaux recyclés.

Toutefois, il convient de noter que la proposition de la Commission ne prévoit pas uniquement des objectifs pour le secteur automobile en ce qui concerne l'utilisation de matières plastiques recyclées, que ce soit en fixant un prix pour le plastique ou en fixant des objectifs pour la part de matières recyclées<sup>12</sup>. Cela peut être source de conflits, du moins pendant la phase de transition. Finalement, ni la fixation d'un prix pour les matières premières primaires, ni la fixation d'objectifs stricts ne seront d'une grande aide s'il n'y a tout simplement pas assez de matières recyclées. Jusqu'à présent, la Commission n'a pas encore démontré comment une simple obligation d'augmenter la proportion de matières recyclées permettrait de disposer à temps de matières plastiques recyclées en quantité et en qualité suffisantes, sans limiter les autres types de réutilisation<sup>13</sup>.

### 1.8 Exportation de véhicules

Selon les estimations, en 2019, le sort d'environ 3,4 millions de voitures et de monoplaces - soit environ un tiers des véhicules - était inconnu dans l'UE<sup>14</sup>. Ainsi, en 2020, sur les quelque 2,8 millions de véhicules retirés de la circulation en Allemagne, seuls 406 044 ont été recyclés en Allemagne. La majeure partie des presque 2,4 millions de véhicules restants a été exportée vers d'autres pays de l'UE en tant que véhicules d'occasion. L'exportation vers des pays non membres de l'UE est estimée à près de 200 000 véhicules, et pour 150 000 véhicules allemands, il n'est pas possible de prouver où ils se trouvent<sup>15</sup>. Globalement, la Commission estime que la directive actuelle sur les véhicules hors d'usage [2000/53/CE] n'a pas atteint son objectif, à savoir que tous les véhicules hors d'usage soient traités conformément aux exigences de la directive<sup>16</sup>.

Un meilleur contrôle des exportations de véhicules d'occasion peut combler cette lacune. Si les véhicules considérés comme hors d'usage dans les États membres de l'UE ne sont plus exportés, il est possible de s'assurer que des matières premières importantes sont conservées au sein de l'UE et qu'elles peuvent être recyclées et réutilisées. Cela peut contribuer à réduire la disparition des matières premières et la dépendance à l'égard des importations<sup>17</sup>. En particulier dans le cas des véhicules électriques, pour lesquels les capacités de recyclage doivent encore être développées, la réglementation peut donner le signal que l'on recyclera davantage à l'avenir et stimuler les investissements dans les technologies de recyclage.

Mais des conflits d'objectifs peuvent également apparaître : ainsi, une économie circulaire ne se caractérise pas uniquement par le recyclage. La priorité est plutôt donnée à l'utilisation prolongée des produits, car le recyclage et la production de nouveaux produits sont tous deux gourmands en énergie. Or, environ 80 % des véhicules exportés ne respectent pas les limites d'émission Euro 4 pour les véhicules à moteur et ne sont généralement plus sûrs pour la circulation. De plus, la plupart des véhicules exportés vers les pays africains ont plus de dix ans. Cela contribue également à la pollution de l'air et de l'environnement sur place et réduit la sécurité routière<sup>18</sup>. Un autre inconvénient de la prolongation de la phase d'utilisation par l'exportation de véhicules est que si le véhicule devient définitivement un véhicule hors d'usage en dehors de l'UE, il ne sera pas réutilisé, recyclé ou valorisé d'une autre manière dans l'UE. Le cas échéant, aucun traitement approprié des déchets n'est effectué, ce qui peut entraîner le rejet de substances dangereuses dans l'environnement.

---

<sup>12</sup> Commission européenne (2022), Communication COM(2022) 677 du 30 novembre 2022 pour un règlement sur les emballages et les déchets d'emballages Règlement sur les emballages, voir [cepAnalyse 3/2023](#) ; Commission européenne (2022), Communication COM(2022) 142 du 30 mars 2022 pour un règlement établissant un cadre pour la fixation d'exigences d'écoconception applicables aux produits durables, voir [cepAnalyse 10/2022](#).

<sup>13</sup> Voir aussi Schwind, S. /Reichert, G. (2022), Ökodesign von Produkten, [cepAnalyse 10/2022 version longue](#), p. 13.

<sup>14</sup> Commission européenne, Direction générale de l'environnement (2023), [Étude à l'appui de l'évaluation d'impact pour la révision de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules en fin de vie - Rapport final](#), Office des publications de l'Union européenne, p. 151 et 157.

<sup>15</sup> Agence fédérale de l'environnement (2023), [Recyclage des véhicules hors d'usage et devenir des véhicules](#).

<sup>16</sup> Commission européenne, Direction générale de l'environnement (2020), [Supporting the evaluation of the Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles](#), Publications Office, p. 39.

<sup>17</sup> Wolf, A. (2023), Recycling grüner Zukunftstechnologien, [cepInput 10/2023](#).

<sup>18</sup> Commission européenne, Direction générale de l'environnement (2023), [Étude à l'appui de l'évaluation d'impact pour la révision de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules en fin de vie - Rapport final](#), Office des publications de l'Union européenne, p. 155.

Le fait que la Commission envisage d'introduire un contrôle numérique des véhicules à l'échelle européenne est une bonne chose. Cela facilitera le contrôle au sein de l'UE ainsi que pour les autorités douanières.

## 2 Évaluation juridique

### 2.1 Compétence

Le projet de loi ne pose pas de problème. L'UE peut fixer des exigences uniformes pour la mise en place d'une économie circulaire de l'automobile afin de garantir la libre circulation des marchandises au sein du marché intérieur de l'UE et d'éviter sa fragmentation et les distorsions de concurrence dues aux prescriptions nationales [articles 26 et 114 du TFUE]. En outre, elle peut adopter des mesures de politique environnementale visant à l'utilisation « prudente et rationnelle » des ressources naturelles et à la gestion des déchets [art. 192 TFUE]. Enfin, dans le cadre de la politique commune des transports de l'UE, elle est également habilitée à édicter des prescriptions relatives à l'homologation des véhicules [articles 90 et 91 du TFUE].

### 2.2 Subsidiarité

Le projet de loi ne pose pas de problème. Des exigences uniformes en matière de recyclage et de réception par type, applicables par-delà les frontières à tous les véhicules mis sur le marché intérieur de l'UE ou mis en service, ne peuvent être adoptées qu'au niveau de l'UE [article 5, paragraphe 3, du traité UE].

## D. Conclusion

L'UE poursuit à juste titre l'objectif d'une économie circulaire dans le secteur automobile. Une conception des véhicules prenant mieux en compte leur cycle de vie peut en principe contribuer à préserver les ressources, à éviter ou du moins à réduire les déchets et à réintroduire dans le cycle économique des matières premières secondaires récupérées par recyclage. Cela permet également de réduire le besoin en matières premières primaires, dont l'extraction et l'approvisionnement entraînent parfois une pollution considérable de l'environnement ainsi qu'une dépendance à l'égard des importations en provenance de pays fournisseurs situés en dehors de l'UE.

En perspective, il convient de privilégier les cycles de matériaux ouverts plutôt que fermés. Les objectifs fixes concernant la part minimale de plastique recyclé dans les véhicules sont inutilement stricts et peuvent créer de nouveaux obstacles sur le marché des matières recyclées. Il faudrait plutôt s'efforcer de créer un marché aussi fluide que possible pour les matières recyclées de différentes sortes, chacune avec des exigences de qualité différentes. Cela favoriserait un circuit ouvert à partir des matériaux des véhicules hors d'usage et réduirait les obstacles à l'innovation. La « responsabilité élargie des producteurs » (REP) constitue un cadre approprié pour atteindre les objectifs de l'économie circulaire, tout en laissant aux producteurs la flexibilité nécessaire pour gérer les conflits d'objectifs. Étant donné que les taxes EHV sont basées sur la capacité de recyclage des véhicules (« éco-modulation »), cela peut inciter fortement à concevoir des véhicules respectueux du cycle. Une taxe plus élevée sur les véhicules moins faciles à recycler aurait en outre l'avantage, par rapport à des prescriptions contraignantes, de permettre aux constructeurs de décider eux-mêmes, de manière décentralisée et au cas par cas, de la manière dont ils conçoivent leurs produits. Toutefois, cela pourrait également entraîner des conflits avec d'autres secteurs - du moins pendant la phase de transition - si les matériaux recyclés de haute qualité ne sont pas disponibles en quantité suffisante et en temps voulu. En outre, les interdictions de certains produits chimiques peuvent nuire au recyclage. Les pièces de véhicules contenant ces produits chimiques peuvent ne plus être recyclées, car les produits chimiques ne peuvent plus être réintroduits dans le cycle des matières. Il convient d'en tenir compte lors du calcul des taux de réutilisation et de recyclage.

Le passeport circulaire peut être un instrument important pour la promotion de l'économie circulaire et combler les lacunes d'information existantes grâce à la transparence tout au long de la chaîne de création de valeur. Toutefois, sa conception exacte et le calendrier d'adoption de l'acte d'exécution devraient être précisés au plus vite. Un meilleur contrôle des exportations de véhicules d'occasion pourrait également favoriser l'utilisation d'une plus grande part des ressources contenues dans les véhicules au sein de l'UE.