

ÉCONOMIE CIRCULAIRE DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Proposition COM(2023) 451 du 13 juillet 2023 de règlement relatif aux exigences de circularité applicables à la conception 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.

Analyse du cep No. 4/2024

VERSION COURTE [Aller à la version longue]

Contexte | Objectif | Parties concernées

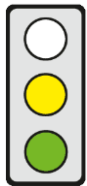
Contexte : Afin de promouvoir l'économie circulaire dans le secteur automobile, la directive [2000/53/CE] relatives aux véhicules hors d'usage et la directive [2005/64/CE] relative à la réception des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation, doivent être révisées et regroupées dans un nouveau règlement.

Objectif : Pour les voitures et les camionnettes, une économie circulaire couvrant l'ensemble de leur cycle de vie - conception, fabrication, utilisation et élimination - sera mise en place et l'exportation de véhicules usagés vers des pays tiers sera réglementée de manière plus stricte.

Parties concernées : Fabricants de véhicules à moteur, entreprises de gestion des déchets.

Brève Évaluation

Pour



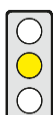
- ▶ Le fait que les fabricants de véhicules doivent endosser les coûts d'élimination (« responsabilité élargie des producteurs ») les incite à concevoir des véhicules conformes à l'économie circulaire et leur donne dans le même temps la liberté de prendre leurs propres décisions au cas par cas, contrairement aux exigences strictes.
- ▶ Le passeport de circularité pour les véhicules peut combler les lacunes existantes en matière d'information en assurant la transparence tout au long de la chaîne de valeur, et ainsi promouvoir l'économie circulaire dans le secteur automobile.

Contre

- ▶ L'interdiction de certaines substances chimiques dans les véhicules pourrait nuire à leur recyclage car ils ne pourraient plus être réintroduits dans le cycle des matériaux. Il convient d'en tenir compte lors du calcul des taux de réutilisation et de recyclage.
- ▶ Les objectifs fixés pour la part minimale de plastiques recyclés dans les véhicules, en particulier l'obligation d'utiliser des plastiques recyclés provenant de véhicules en fin de vie, sont inutilement strictes et peuvent créer de nouvelles barrières sur le marché intérieur des produits recyclés.

Conception circulaire des véhicules [Version longue A.3 et C.1.1]

Proposition de la Commission : Les voitures et les camionnettes homologuées 72 mois après l'entrée en vigueur du nouveau règlement doivent être réutilisables ou recyclables à hauteur de 85 % de leur masse et réutilisables ou récupérables à hauteur de 95 % de leur masse. Pour calculer ces taux, les constructeurs doivent enregistrer toutes les données « nécessaires » tout au long de la chaîne d'approvisionnement et conserver toutes les autres données « appropriées » sur les véhicules.

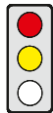


Évaluation du cep : En principe, un calcul normalisé à l'échelle de l'UE des taux de réutilisation, de recyclage et de valorisation pourrait créer des conditions de concurrence équitables et faciliter la vérification de la conformité au règlement. L'exigence selon laquelle toutes les données « nécessaires » et toutes les autres données

« appropriées » sur les véhicules doivent être collectées est très vague. Lors de la définition de la méthodologie, il convient de veiller à ce que la charge administrative ne soit pas disproportionnée.

Substances préoccupantes [Version longue A.4 et C.1.2]

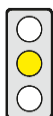
Proposition de la Commission : La présence de substances préoccupantes dans les pièces et composants des véhicules doit être réduite autant que possible. Outre les restrictions prévues par le règlement (CE) n° 1907/2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (règlement REACH), les voitures et camionnettes homologuées 72 mois après l'entrée en vigueur du règlement ne doivent pas contenir de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent, bien qu'il existe des exceptions.



Évaluation du cep : Étant donné qu'une interdiction générale de certaines substances peut avoir des conséquences inattendues, par exemple des obstacles à l'innovation, la Commission a défini à juste titre des exceptions. Toutefois, les interdictions de substances peuvent nuire au recyclage. À l'avenir, les pièces de véhicules contenant ces substances pourraient, dans certaines circonstances, ne plus pouvoir être recyclées, car les produits chimiques ne peuvent plus être réintroduits dans le cycle des matériaux. Il convient d'en tenir compte lors du calcul des taux de réutilisation et de recyclage.

Contenu recyclé minimum : Matières plastiques recyclées [Version longue A.5 et C.1.3].

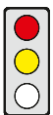
Proposition de la Commission : 25 % du contenu plastique des voitures et camionnettes homologuées 72 mois après l'entrée en vigueur de la directive doivent être constitués de plastique recyclé provenant de « déchets plastiques post-consommation », et 25 % de ce contenu doit provenir de véhicules hors d'usage.



Évaluation du cep : En principe, le développement d'un marché pour les matières plastiques recyclées de haute qualité dans le secteur automobile pourrait être favorisé par les règles proposées. Toutefois, la fixation d'objectifs pour les matières plastiques recyclées en vue d'accroître leur demande est inutilement stricte et risque de créer de nouveaux obstacles. Au lieu de cela, il devrait y avoir un cycle ouvert pour les matériaux recyclés de différents types avec différentes exigences de qualité afin que l'offre ne soit pas artificiellement réduite par les spécifications strictes.

Stratégie de circularité [Version longue A.6 et C.1.5]

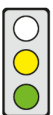
Proposition de la Commission : Pour chaque voiture ou camionnette homologuée 36 mois après l'entrée en vigueur de la directive, les constructeurs doivent élaborer une « stratégie de circularité ». Cette stratégie doit décrire les mesures qu'ils prendront pour se conformer aux exigences en matière de conception circulaire des produits et aux règles relatives à la part des matériaux recyclés.



Évaluation du cep : Étant donné que les fabricants doivent déjà documenter les exigences en matière de circularité dans le cadre de leurs rapports sur le développement durable, la valeur ajoutée d'une autre stratégie ne va pas de soi. Elle engendrera simplement des coûts énormes pour les entreprises et la Commission.

Passeport de circularité pour les véhicules [Version longue A.7 et C.1.6]

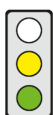
Proposition de la Commission : 84 mois après l'entrée en vigueur, un « passeport de circularité » doit être délivré pour tous les véhicules mis sur le marché. Il s'agit de fournir des informations sur le retrait et le remplacement des pièces, des composants et des matériaux dans les véhicules, gratuitement et sous forme numérique.



Évaluation du cep : Le passeport de circularité pourrait être un outil important pour promouvoir l'économie circulaire et combler les lacunes existantes en matière d'information en assurant la transparence tout au long de la chaîne de valeur. Toutefois, la conception exacte et le calendrier d'adoption de l'acte d'exécution ne sont pas encore clairs. Ils devraient être précisés le plus rapidement possible pour permettre la mise en œuvre du passeport de circularité.

Responsabilité élargie des producteurs (REP) [Version longue A.8 et C.17]

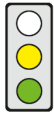
Proposition de la Commission : 36 mois après l'entrée en vigueur de la directive, les fabricants doivent endosser les coûts d'élimination des véhicules qu'ils mettent sur le marché sur le territoire d'un État membre (« responsabilité élargie des producteurs », REP). Les redevances REP couvrent les coûts de collecte et de traitement des véhicules hors d'usage et sont basées, entre autres, sur le poids et la conception circulaire (« éco-modulation ») des véhicules.



Évaluation du cep : Le fait que le niveau des redevances de REP soit basé sur la circularité des véhicules pourrait inciter fortement à la conception de véhicules circulaires. Contrairement aux spécifications contraignantes, cela présente l'avantage que les fabricants pourraient décider eux-mêmes, de manière décentralisée et au cas par cas, de la manière de concevoir leurs véhicules.

Exportation de véhicules [Version longue A.9 et C.1.8]

Proposition de la Commission : Les véhicules d'occasion ne peuvent être exportés que s'il ne s'agit pas de véhicules hors d'usage et s'ils sont jugés aptes à circuler dans l'État membre dans lequel ils ont été immatriculés en dernier lieu.



Évaluation du cep : Un meilleur contrôle des exportations de véhicules usagés pourrait contribuer à l'objectif de réutilisation d'une plus grande proportion des ressources qui sont intégrées dans les véhicules au sein de l'UE. Si les véhicules jugés hors d'état de rouler par les États membres de l'UE ne sont plus exportés, cela pourrait garantir que des matières premières importantes restent dans l'UE et puissent être recyclées et réutilisées. Cela pourrait réduire l'épuisement des matières premières et la dépendance à l'égard des importations.